

Contexte

Le projet Mobilité sur Marion vise à améliorer la circulation, la sécurité et l'habitabilité de la rue Marion.

L'habitabilité examine comment l'environnement physique d'un quartier contribue à la qualité de vie. L'environnement physique comprend des éléments tels que les caractéristiques géographiques, l'état des routes, la vitesse de la circulation et les agréments.

Ce projet porte plus précisément sur la rue Marion du chemin St. Mary's au boulevard Lagimodière et, sur ce boulevard, de la rue Marion au chemin Dugald.

Participation

Ceci est la troisième et dernière phase de participation publique en vue d'élaborer une conception finale recommandée pour la rue Marion. À partir de ce que nous avons entendu au sujet des options de conception proposées à la phase 2, nous avons élaboré pour la phase 3 une proposition visant les résultats suivants :

- Améliorer la circulation et la sécurité routière
- Rehausser l'habitabilité du quartier
- Ajouter une nouvelle infrastructure de transport actif

L'objectif de la phase 3 était de confirmer que la conception proposée permettrait d'atteindre nos objectifs, et de s'assurer que les résidents du secteur et les usagers de la route en comprennent les implications.

Tableau 1 : Possibilités de participation publique de la phase 3

Date	Activité	Détails
28 février et 1^{er} mars 2023	Réunions avec les propriétaires (deux en tout)	32 propriétaires fonciers
3 mars 2023	Sondage en ligne	482 réponses en anglais et en français
16 mars 2023	Portes ouvertes	Plus de 110 personnes ont observé les tableaux de présentation, posé des questions à l'équipe du projet, et donné leur avis à l'aide de notes autocollantes ou de la feuille de réponse.
Le 14 septembre 2023	Séance administrative avec la ZAC de Norwood Grove	30 propriétaires d'entreprise et 25 sondages de suivi

En amont de la phase 3 de la participation publique, l'équipe du projet a repris contact avec les propriétaires fonciers identifiés lors de la phase 2 pour discuter de la manière dont la conception pourrait affecter leurs propriétés et, le cas échéant, du processus d'acquisition des terrains.

La phase 3 de la participation publique a permis de recueillir des commentaires à la fois en personne et en ligne. Le tableau 1 présente une vue d'ensemble de toutes les possibilités de participation du public et des parties prenantes de la phase 3.

Promotion

Les possibilités de participation du public ont fait l'objet d'une promotion à l'aide des méthodes suivantes :

- Page Web du projet, lancée le 3 mars 2023, avec 3 500 vues au moment d'écrire ces lignes
- Lettres recommandées livrées à 68 propriétaires fonciers le 14 février 2023
- Bulletin d'information sur la participation publique de la Ville de Winnipeg pour plus de 5 100 destinataires – le 3 mars 2023
- Courriel aux 466 abonnés au projet – 3 mars 2023
- Annonces dans les journaux *Canstar* et *La Liberté* – 8 et 15 mars 2023
- Cartes postales expédiées à 7 625 foyers et entreprises du secteur et des environs
- Publications Facebook pour plus de 36 000 abonnés
- Gazouillis sur Twitter pour plus de 118 400 abonnés

Les personnes que nous avons entendues

Les personnes interrogées ont été invitées à décrire leur lien avec la zone du projet. D'une manière générale, les points de vue des personnes qui vivent dans la zone du projet et de celles qui la traversent coïncident. Dans les deux cas, la conception proposée accroîtrait le sentiment global de sécurité. La répartition des points de vue peut être consultée à l'annexe D. Les quatre principales connexions sont identifiées ci-dessous (386 réponses) :



**58 % des
répondants font du
vélo dans cette zone**



**53 % des répondants
marchent dans cette
zone**



**51 % des
répondants vivent
près du corridor**



**43 % des répondants
longent le corridor en
auto pour se rendre au
travail**

Ce que nous avons entendu

Dans l'ensemble, les participants à l'événement portes ouvertes et les personnes interrogées dans le cadre du sondage sont favorables aux améliorations proposées. L'événement portes ouvertes a permis aux participants de formuler leurs commentaires à l'aide de notes autocollantes et de la feuille de réponse.

Le sondage en ligne a permis de recueillir des commentaires détaillés sur chaque zone clé du corridor.

Les thèmes clés des commentaires et la manière dont ils sont pris en compte sont inclus dans le [tableau 2](#).

Paire Marion-Goulet

Nous avons conçu ce tronçon dans l'optique d'une rue complète afin de permettre à tous les usagers de circuler en toute sécurité tout en valorisant le caractère local.

Le terme « rue complète » est utilisé pour décrire une voie de circulation qui permet à toutes les personnes, quel que soit leur âge ou leurs capacités, de se déplacer en toute sécurité en utilisant le mode de leur choix (comme la marche, le vélo, la trottinette, le fauteuil roulant ou l'automobile).

Résultats clés :

- 64 % des répondants (306 sur 482) estiment que la conception proposée améliorerait le dynamisme et l'habitabilité du quartier le long de la paire Marion-Goulet
- 42 % des répondants (201 sur 482) estiment que la conception proposée améliorerait la circulation le long de la paire Marion-Goulet
- 65 % des répondants (315 sur 482) estiment que la conception proposée permettrait d'accommoder tous les modes de déplacement le long de la paire Marion-Goulet
- Le déplacement de places de stationnement sur rue visant à améliorer les espaces piétonniers causait des préoccupations en matière d'accès chez certaines entreprises du secteur. On se préoccupait aussi notamment de l'accessibilité lors de la traversée des bandes cyclables, et des incidences futures des travaux.

Youville

Nous avons présenté cinq améliorations interdépendantes pour l'intersection Youville-Marion-Goulet :

- Réalignement de la courbe de la rue Youville pour améliorer la visibilité.

- Ajout de bandes cyclables bidirectionnelles et amélioration des trottoirs pour relier les usagers à travers le quartier.
- Ajout d'arbres pour améliorer l'espace vert.
- Élimination de l'accès à la ruelle par la rue Youville pour améliorer la sécurité.
- Ajout de plateformes d'embarquement pour le transport en commun pour accueillir les usagers en toute sécurité en dehors des voies de circulation.

Résultats clés :

- 60 % des répondants (278 sur 460) estiment que la conception proposée améliorerait le dynamisme et l'habitabilité du quartier dans le secteur de l'intersection d'Youville
- 53 % des répondants (244 sur 460) estiment que la conception proposée améliorerait la fluidité du trafic à l'intersection d'Youville
- 66 % des répondants (302 sur 460) estiment que la conception proposée accommoderait tous les modes de déplacement à l'intersection d'Youville

Intersection d'Archibald et parc Happyland

Nous avons présenté quatre améliorations principales pour l'intersection d'Archibald et le parc Happyland :

- Relier la rivière Seine à travers le parc Happyland par une piste polyvalente qui continue à l'est de la rue Archibald, le long du côté sud de la rue Marion, et se connecte à la future bande cyclable de la rue Archibald au nord de la rue Marion.
- Planter des arbres supplémentaires dans le parc Happyland.
- Séparer le parc Happyland de la rue Marion au moyen d'une clôture et d'arbres additionnels.
- Déplacer les arrêts d'autobus afin d'optimiser les lieux de transfert.

Résultats clés :

- 66 % des répondants (282 sur 429) estiment que la conception proposée améliorerait le

dynamisme et l'habitabilité du quartier à l'intersection d'Archibald et au parc Happyland

- 55 % des répondants (234 sur 429) estiment que la conception proposée améliorerait la circulation à l'intersection d'Archibald et le long du parc Happyland.
- 66 % des répondants (284 sur 429) estiment que la conception proposée accommoderait tous les modes de déplacement à l'intersection d'Archibald et le long du parc Happyland

Panet et Dawson

Trois améliorations principales ont été présentées pour l'intersection Panet-Dawson :

- Ajout de voies de circulation pour améliorer la capacité du trafic.
- Ajout de terre-pleins le long de la rue Marion pour améliorer l'accès et la fluidité du trafic.
- Ajout d'une piste polyvalente sur le côté sud de la rue Marion, avec une connexion à une future piste le long du chemin Panet.

Résultats clés :

- 49 % des répondants (203 sur 418) estiment que la conception proposée améliorerait le dynamisme et l'habitabilité du quartier le long de l'intersection Panet-Dawson
- 51 % des répondants (214 sur 418) estiment que la conception proposée améliorerait la fluidité du trafic le long de l'intersection Panet-Dawson
- 58 % des répondants (244 sur 418) estiment que la conception proposée accommoderait tous les modes de déplacement le long de l'intersection Panet-Dawson

Lagimodière

Quatre améliorations principales ont été identifiées pour l'intersection Marion-Lagimodière :

- Ajout de voies pour augmenter la capacité de circulation.
- Ajout d'un sentier polyvalent du côté ouest du boulevard Lagimodière et du côté sud de la rue Marion, reliant les chemins Panet/Dawson à la

future infrastructure de transport actif sur le viaduc Dugald.

- Ajout d'un mur antibruit et d'arbres le long du boulevard Lagimodière afin d'améliorer l'habitabilité du quartier.
- Amélioration de l'infrastructure du transport en commun et déplacement des arrêts afin de favoriser l'accès et la sécurité.

Sécurité

On a demandé aux personnes interrogées comment les améliorations proposées les amèneraient à se sentir lorsqu'elles circuleraient dans le corridor à vélo, à pied, en auto ou au moyen d'autres

Image 1. Des participants à l'événement portes ouvertes se rassemblent autour d'un plan de table pour examiner les améliorations proposées et faire part de leurs commentaires

Résultats clés :

- 57 % des répondants (233 sur 411) estiment que la conception proposée améliorerait le dynamisme et l'habitabilité du quartier dans le secteur de l'intersection Marion-Lagimodière
- 52 % des répondants (212 sur 411) estiment que la conception proposée améliorerait la circulation à l'intersection Marion-Lagimodière
- 61 % des répondants (251 sur 411) estiment que la conception proposée accommoderait tous les modes de déplacement à l'intersection Marion-Lagimodière



modes de transport :

• Déplacements le long de la paire Marion-Goulet :

Parmi les personnes interrogées qui circulent le long de la paire Marion-Goulet, les cyclistes estiment que les améliorations sur cette portion auraient le plus d'effet sur la sécurité. Quarante-huit pour cent des

Comment vous sentiriez-vous en circulant le long de la paire Marion-Goulet si la conception proposée était mise en place?

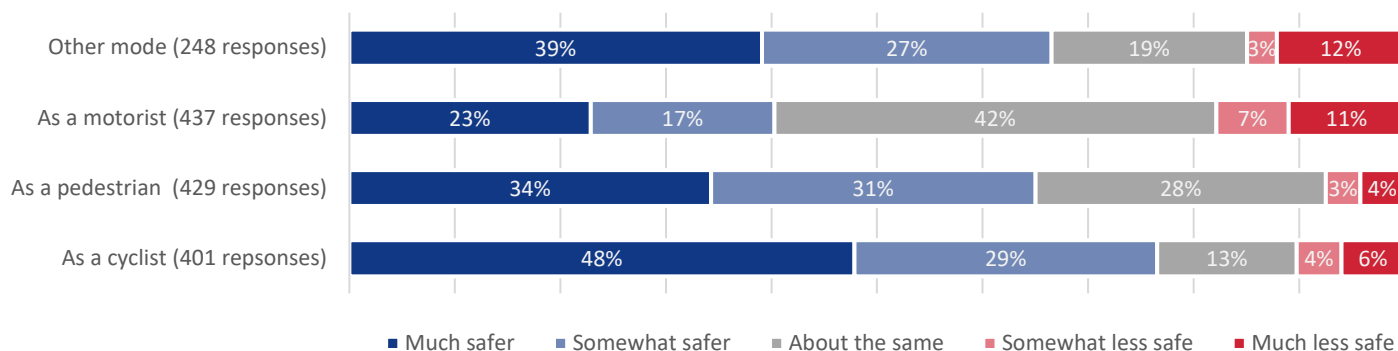


Figure 1. Comment se sentent les répondants en circulant le long de la paire Marion-Goulet

répondants (192 sur 401) affirment qu'ils se sentiraient beaucoup plus en sécurité en tant que cyclistes lorsqu'ils circulent le long de la paire Marion-Goulet. En revanche, 42 % des personnes interrogées (183 sur 437) estiment que les aménagements n'auraient aucun impact sur leurs déplacements en auto dans la zone.

• Déplacements à l'intersection d'Youville :

Les répondants qui utilisent l'intersection à vélo ou à pied sont les plus convaincus que les améliorations proposées amélioreront la sécurité. Quarante-neuf pour cent (190 sur 389) ont déclaré qu'ils se sentiraient beaucoup plus en sécurité en tant que cyclistes et quarante-trois pour cent (177 sur 410) en tant que piétons. Trente-sept pour cent des personnes interrogées (152 sur 415) ont déclaré que les améliorations n'auraient aucune incidence sur leur sécurité en tant qu'automobiliste.

Comment vous sentiriez-vous en circulant à l'intersection Youville-Marion-Goulet si la conception proposée était mise en place?

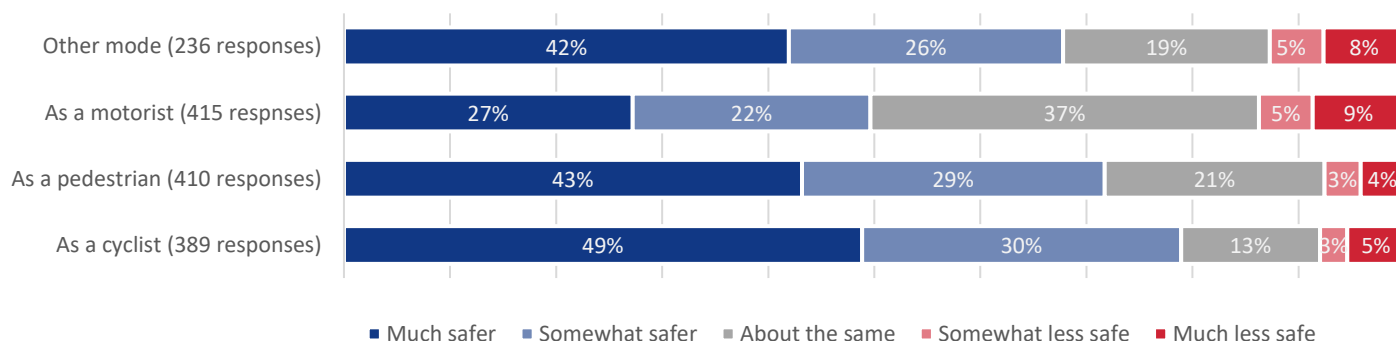
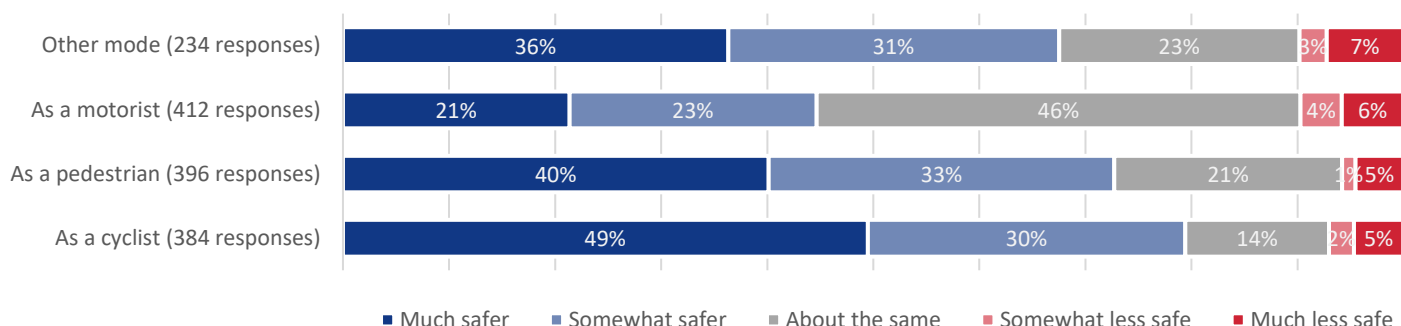


Figure 2. Avis sur la conception proposée pour l'intersection d'Youville.

• Déplacements à l'intersection d'Archibald et au parc Happyland :

Les répondants qui se déplacent dans ce secteur à vélo ou à pied sont les plus convaincus que les améliorations proposées amélioreront la sécurité. Quarante-neuf pour cent (190 sur 384) ont déclaré que les améliorations leur permettraient de se sentir beaucoup plus en sécurité en tant que cycliste et quarante pour

Comment vous sentiriez-vous en circulant à l'intersection d'Archibald et le long du parc Happyland si la conception proposée était mise en place?



cent (159 sur 396) en tant que piéton. Quarante-six pour cent (152 sur 415) estiment que les améliorations n'auraient aucune incidence sur leur sécurité en tant qu'automobiliste.

• Déplacements à l'intersection Panet-Dawson :

Les répondants qui utilisent l'intersection à vélo ou à pied sont les plus convaincus que les améliorations proposées amélioreront la sécurité. Trente-neuf pour cent (140 sur 360) estiment que la conception proposée leur permettrait de se sentir beaucoup plus en sécurité en tant que cycliste, et trente-cinq pour cent (128 sur 368) en tant que piéton. Quarante-deux pour cent (167 sur 398) sont d'avis que les améliorations n'auraient aucune incidence sur leur sécurité en tant qu'automobiliste.

Comment vous sentiriez-vous en circulant à l'intersection Panet-Dawson si la conception proposée était mise en place?

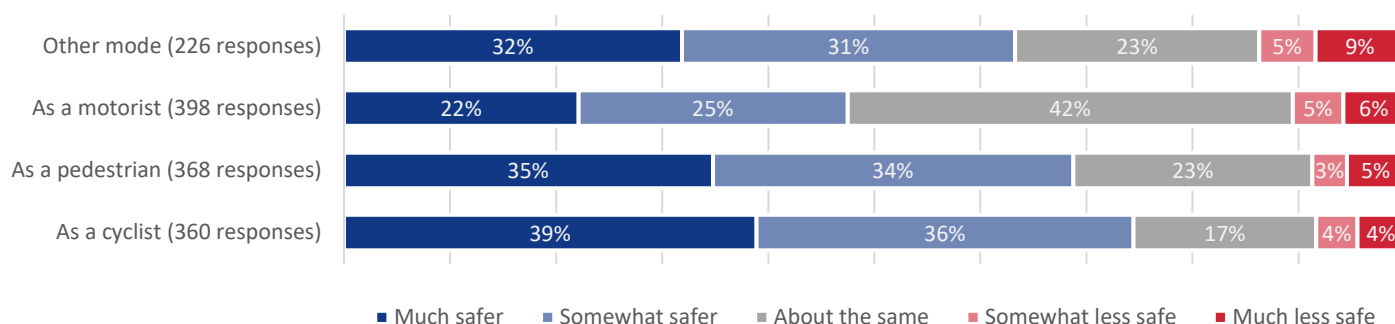


Figure 4. Comment se sentent les répondants en circulant à l'intersection Panet-Dawson.

• Déplacements à l'intersection de Lagimodière :

Les répondants qui utilisent l'intersection à vélo ou à pied sont les plus convaincus que les améliorations proposées amélioreront la sécurité. Quarante-quatre pour cent (158 sur 361) estiment que la conception proposée leur permettrait de se sentir beaucoup plus en sécurité en tant que cycliste, et trente-huit pour cent (140 sur 365) en tant que piéton. Quarante-huit pour cent (188 sur 393) sont d'avis que les améliorations

Comment vous sentiriez-vous en circulant à l'intersection Marion-Lagimodière si la conception proposée était mise en place?

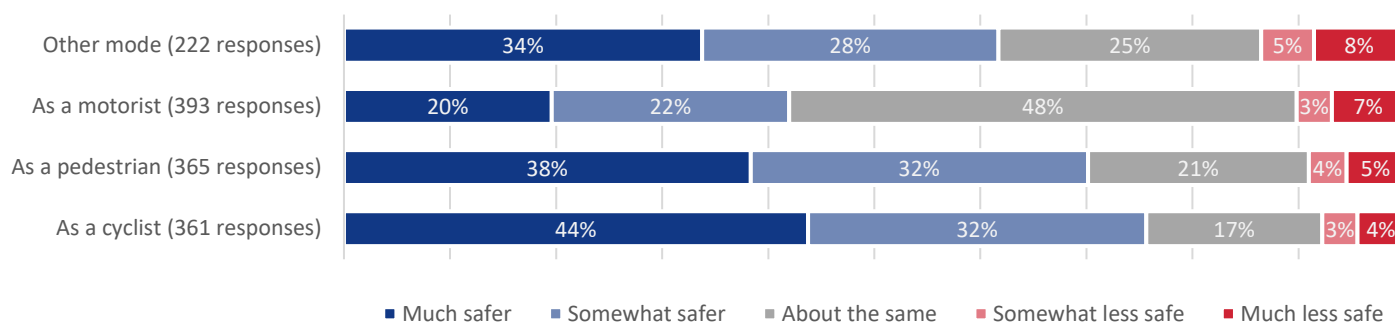


Figure 5. Comment se sentent les répondants en circulant à l'intersection de Lagimodière.

n'auraient aucune incidence sur leur sécurité en tant qu'automobiliste.

Le tableau suivant identifie les thèmes et préoccupations les plus répandus :

Tableau 1 : Ce que nous avons entendu et comment cela a été pris en considération

Ce que nous avons entendu	Comment cela a été pris en considération
Transport actif (95 commentaires)	
Les bandes cyclables doivent être protégées et séparées de la circulation. De nombreuses personnes souhaiteraient également que les cyclistes soient séparés des piétons lorsque l'espace le permet.	Les bandes cyclables le long de la paire Marion–Goulet et dans le secteur d'Youville sont séparées et protégées par une bordure. Plus à l'est, le long de la rue Archibald et jusqu'au secteur Panet-Dawson, les bandes cyclables sont entièrement séparées de la chaussée. Là où l'espace le permet, le trottoir est séparé des bandes cyclables.
Les pistes polyvalentes ne tiennent pas suffisamment compte des différences entre les cyclistes et les piétons et augmentent les conflits entre les différents modes de transport.	Nous proposons des bandes cyclables séparées des trottoirs dans les secteurs où nous prévoyons des volumes plus importants, ainsi que dans les zones que nous considérons comme des environnements plus complexes où la séparation contribuerait à la sécurité. Il s'agit notamment du secteur de la paire Marion–Goulet et de la courbe d'Youville. Nous proposons des pistes polyvalentes vers l'est à travers le secteur Archibald/parc Happyland. Bien que les pistes polyvalentes ne séparent pas physiquement les piétons des cyclistes, elles séparent les cyclistes et les piétons des véhicules motorisés et offrent des connexions de transport actif plus sûres que le réseau de trottoirs existant. Les conflits entre piétons et cyclistes constituent un risque potentiel sur les sentiers partagés; cependant, cette approche est courante dans les zones où le nombre de cyclistes et de piétons est plus faible et où les cyclistes cèdent le passage aux piétons sur la piste polyvalente.
Inquiétudes soulevées par le nombre d'entrées/sorties de propriétés qui coupent les pistes cyclables et les trottoirs. Beaucoup souhaiteraient que les voies d'accès et les croisements soient surélevés.	La conception détaillée à venir portera sur ces croisements. Des concepts tels que des passages surélevés pour donner la priorité aux usagers vulnérables de la route plutôt qu'aux véhicules pourraient être examinés au cours des phases ultérieures.
Intersection d'Archibald (59 commentaires)	

Ce que nous avons entendu	Comment cela a été pris en considération
La conception n'améliorera pas la fluidité du trafic et la sécurité si le passage à niveau n'est pas pris en compte.	Les passages de trains à cet endroit sont relativement peu fréquents par rapport à la fréquence des véhicules, des cyclistes et des piétons qui traversent les voies. Les améliorations proposées amélioreraient la fluidité du trafic et la sécurité, même en cas de passage d'un train. Le renforcement des signaux d'avertissement et des barrières améliorerait la sécurité des piétons, et l'augmentation du nombre de voies à l'intersection permettrait de dégager la circulation plus rapidement après un retard dû au passage d'un train. Nous sommes en pourparlers avec CP Rail au sujet des possibilités de réduire l'impact des retards causés par les trains sur les usagers de la route.
Les bretelles (ou voies de virage à droite) à ce carrefour réduiraient la sécurité des piétons et des cyclistes. Les automobilistes regardent généralement par-dessus leur épaule dans la direction opposée à celle des personnes qui traversent.	Les bretelles (ou voies de virage à droite) ont été conçues avec un angle plus aigu pour tenir compte du champ de vision des automobilistes. Ces bretelles, appelées « voies intelligentes », obligent les automobilistes à ralentir pour effectuer un virage plus serré, ce qui leur permet de mieux voir les piétons et de leur céder le passage.
Une voie de virage réservée de la rue Marion à la rue Archibald améliorerait la fluidité du trafic.	L'ajout de voies de virage de la rue Marion à la rue Archibald nécessiterait l'acquisition d'une portion importante du parc Happyland. L'un des objectifs de ce projet est d'éviter tout contrecoup significatif sur le parc Happyland. De plus, ces voies auraient un impact sur le ruisseau et le canal de drainage Dugald. C'est pourquoi nous n'avons pas envisagé de voies de virage à cet endroit.
Stationnement (14 commentaires)	
Certains aspects de la conception, comme les pistes cyclables et les avancées de trottoir, suppriment trop de places de stationnement, ce qui peut avoir une incidence directe sur les commerces.	La conception proposée réduit d'environ 30 % le nombre de places de stationnement dans la paire Marion–Goulet. Le stationnement a été maintenu dans la mesure du possible, mais l'espace étant limité, nous avons donné la priorité à l'amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons plutôt qu'au maintien de toutes les places de stationnement. L'ajout d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes pourrait inciter les gens à se déplacer plus souvent à pied, en patins à roues alignées ou à vélo dans le corridor, ce qui pourrait réduire le besoin de stationnement. Apprenez-en plus long sur les avantages économiques d'une infrastructure de transport actif.
Circulation (37 commentaires)	

Ce que nous avons entendu	Comment cela a été pris en considération
Un lien direct entre la rue Marion et le chemin Dugald est souhaité par de nombreuses personnes.	Un raccordement autre que le chemin Panet ou le boulevard Lagimodière n'a pas été envisagé dans le cadre de cette étude. Le conseil municipal nous a demandé de trouver des moyens économes d'améliorer la sécurité, la circulation et l'habitabilité dans le secteur, tout en limitant les exigences en matière d'acquisition de propriétés, à la lumière des commentaires recueillis auprès du public à la suite de l'étude de 2016 sur la mise en place d'un carrefour à niveaux multiples et l'élargissement de la rue Marion.
La conception n'aidera en rien la fluidité du trafic, mais favorisera plutôt l'augmentation de la congestion.	Les améliorations proposées pour les rues Archibald, Panet-Dawson et Lagimodière augmenteraient le nombre de bretelles et de voies de virage à gauche afin d'améliorer la fluidité du trafic. Les conceptions proposées pour la paire Marion-Goulet et le secteur d'Youville intégreraient des infrastructures sûres pour les cyclistes et les piétons sans avoir d'incidence significative sur la fluidité du trafic.
Rue complète et paysage de rue (28 commentaires)	
On craint que les avancées de trottoir aient un effet négatif sur la sécurité, réduisent une voie de circulation, augmentent les embouteillages et rendent difficile la circulation des gros camions dans les rues.	Les avancées de trottoir sont des prolongements du trottoir qui « s'avancent » dans la rue, afin d'améliorer la sécurité des piétons en réduisant les distances de traversée et en offrant une zone d'attente sûre. La conception proposée maintiendrait les deux voies principales sur les rues Marion et Goulet. Les autres voies existantes seraient composées d'une voie réservée aux transports en commun, d'espaces de stationnement et de courts tronçons permettant de tourner à gauche ou à droite. La conception recommandée utilise les avancées de trottoir pour définir les limites du stationnement par rapport aux courts tronçons de rue où il est possible de tourner. Lorsque les volumes de virage sont faibles, les ralentisseurs à l'intersection auraient pour fonction de réduire les distances de traversée. Nous avons ajusté la conception des avancées de trottoir à certains endroits, en fonction des commentaires reçus, afin d'accommoder les livraisons de gros camions.
L'ajout d'arbres de rue est bienvenu et permettrait d'améliorer le dynamisme et l'habitabilité du quartier.	La conception détaillée future portera sur l'emplacement exact et la quantité d'arbres, en veillant à ce qu'il n'y ait pas de perte nette d'arbres. L'emplacement des arbres dépend de nombreuses exigences en matière d'espace, notamment les marges de reculement et les services publics.
Transport en commun (15 commentaires)	

Ce que nous avons entendu	Comment cela a été pris en considération
Le fait que le transport en commun n'ait pas été davantage considéré comme une priorité ou n'ait pas fait l'objet d'améliorations dans la conception proposée par rapport aux autres modes de transport suscite des inquiétudes.	La Régie des transports de Winnipeg faisait partie du comité directeur technique de la Ville et a participé à l'affinement du déplacement des arrêts d'autobus et des changements d'itinéraires dans le cadre de son nouveau plan directeur des transports en commun. Dans la paire Marion–Goulet, les arrêts d'autobus seraient situés dans l'une des voies principales. Ainsi, les autobus n'auraient plus à se faufiler dans la circulation, ce qui les ralentit.
Rendre le transport en commun plus accessible grâce à des voies réservées.	La Régie des transports de Winnipeg soutient les changements proposés, avec des avancées de trottoir offrant de grandes zones d'arrêt pour les autobus, et des arrêts d'autobus plus nombreux et déplacés dans tout le secteur couvert par l'étude, conformément au plan directeur à long terme de la Régie des transports de Winnipeg.
Les plateformes d'embarquement pour le transport en commun sont dangereuses et n'améliorent pas la fluidité du trafic. De nombreuses personnes pensent qu'elles peuvent être à l'origine d'accidents.	Les plateformes d'embarquement ne sont proposées qu'aux intersections d'Youville et de Lagimodière, afin de permettre aux autobus de se ranger dans la bordure du trottoir pour l'embarquement sans empêcher les autres véhicules de passer.
Intersection de Lagimodière (30 commentaires)	
Les améliorations apportées à cette intersection ne règlent pas les problèmes de circulation.	Les solutions proposées pour l'intersection de Lagimodière sont basées sur les meilleures pratiques d'ingénierie et l'analyse de la circulation afin d'améliorer le flux du trafic et la sécurité.
Beaucoup pensent que le chemin Dugald devrait être élargi à l'ouest du boulevard Lagimodière jusqu'au chemin Panet.	L'élargissement du chemin Dugald n'a pas été envisagé dans le cadre de cette étude. Les améliorations ont été concentrées sur la paire Marion–Goulet et les principales intersections, à la lumière des commentaires recueillis auprès du public à la suite de l'étude de 2016 sur la mise en place d'un carrefour à niveaux multiples et l'élargissement de la rue Marion.
Habitabilité (16 commentaires)	
En ce qui concerne l'habitabilité, les participants ont exprimé différents points de vue. Certains se demandent s'il est possible d'améliorer l'habitabilité tout en fluidifiant le trafic. D'autres estiment que la conception est un pas dans la bonne direction.	Nous comprenons que les avis des citoyens de Winnipeg sur ce qui contribue à l'habitabilité peuvent diverger. C'est pourquoi il est proposé d'adopter une approche de rues complètes afin de permettre à tous les usagers de circuler en toute sécurité, tout en valorisant le caractère et le contexte locaux afin d'améliorer le confort et l'habitabilité du quartier.

Prochaines étapes

Ce que nous avons entendu au cours de la phase 3 nous aidera à affiner et finaliser les décisions liées à la conception, afin de produire une recommandation de conception finale et une estimation plus précise des coûts à soumettre à l'attention du conseil municipal.

S'il est approuvé, le projet serait placé sur une liste de priorités avec d'autres projets non financés. Lorsqu'une source de financement sera identifiée, le projet fera l'objet d'un appel d'offres pour la conception finale et la construction.

Annexes

Annexe A – Tableaux de l'événement portes ouvertes

Annexe B – Résultats du sondage en ligne

Annexe C – Promotion

Annexe D – Point de vue selon le lien avec la zone du projet