

4.4.2 Mechanicsville

Le parc Laroche est la pièce maîtresse du domaine public de Mechanicsville et le seul parc municipal important dans le secteur de la rue Scott. Les résidents du quartier et des environs profitent de son espace vert et de ses installations, dont certaines sont usées par le temps et doivent être modernisées. L'aménagement prévu dans le secteur de la station Bayview, sans oublier la croissance anticipée dans le centre polyvalent du pré Tunney, attirera peu à peu des milliers de nouveaux résidents dans le secteur, d'où la nécessité que le parc Laroche offre diverses commodités. Il est temps de réexaminer tous les aspects du parc, y compris sa taille, sa conception, ses installations et ses activités, en réponse aux changements qui se produisent tout autour. Les recommandations et lignes directrices ci-dessous s'inscrivent dans les orientations générales pour le parc énoncées dans le PCC de Bayview.

Le couloir de verdure et le parc linéaire proposés le long de l'avenue Parkdale, décrits ci-dessus, réduiront l'achalandage du parc Laroche et amélioreront considérablement l'extrémité ouest de Mechanicsville. Une initiative semblable de plus petite échelle le long du Transitway en améliorera l'extrémité sud. Les rues étroites du quartier limitent les possibilités d'amélioration du paysage de rue. Toutefois, il serait possible de rendre l'avenue Burnside plus invitante pour les piétons et cyclistes.



- ① Laroche Park Improvement
Amélioration du parc Laroche
- ② Accessible Open Space
Espace ouvert accessible
- ③ Hintonburg Pump House Site
Site de la maison Hintonburg pompe
- ④ Pathways Extending Hinchey and Carruthers
Sentiers actuels qui prolongent Hinchey et Carruthers
- ⑤ Burnside Avenue Improvement
Amélioration à la rue Burnside
- ⑥ Mechanicsville Transitway Greenway
Couloir de verdure du Transitway de Mechanicsville
- ⑦ Intersection Improvement
Amélioration à l'intersection

PLAN SUR LE DOMAINE PUBLIC DE MECHANICSVILLE

Amélioration du parc Laroche

La communauté de Mechanicsville a participé activement à l'élaboration d'une nouvelle vision pour le parc Laroche afin d'en combler les lacunes, et le personnel de la Ville reconnaît que des améliorations doivent être apportées aux installations. Comme il en a été question précédemment, le parc figure aussi dans le PCC du secteur de la station Bayview, et les recommandations ci-dessous correspondent aux orientations générales énoncées dans le plan de Bayview. Le diagramme de droite offre une représentation conceptuelle d'un éventail d'améliorations déterminées par les résidents et le personnel de la Ville. D'autres approches de conception sont possibles, mais il faut au moins prendre en compte les éléments suivants :

- le remplacement du pavillon par un grand bâtiment conçu comme un petit centre communautaire ayant des salles de réunion et de jeux, un vestiaire pour les patineurs, un espace de rangement et des bureaux;
- une patinoire de glace artificielle éclairée, convenant au hockey et au patinage récréatif et pouvant servir au hockey-balle durant les mois plus chauds;
- un terrain de basketball amélioré;
- l'ajout de matériel de terrains de jeu et éventuellement l'aménagement d'une aire de jets d'eau améliorée;
- l'élimination du terrain de baseball nord pour créer un espace vert plus ouvert aux jeux informels et aux loisirs passifs;
- un espace réservé aux lots de jardinage communautaire;
- une zone clôturée pour les chiens;
- des sentiers officiels dans le parc reliant Mechanicsville au futur

secteur Bayview;

- l'ajout de bancs et de tables à pique-nique;
- des fontaines à boire.

Dans le cadre des améliorations au parc Laroche, le sentier de terre battue du côté est de l'avenue Stonehurst, au sud du parc, devra être pavé.

Compte tenu de l'importance du parc Laroche pour la communauté locale, et en raison de la croissance du secteur, l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan directeur devraient être une priorité de la Ville. Les résidents du secteur doivent participer au réaménagement du parc, et leur rôle dans la gestion des installations et des activités du parc pourrait gagner en importance.

Espace libre accessible de la CCN

La CCN entreprend l'élaboration d'un Plan directeur des terrains urbains. L'élaboration du PCC a donné aux résidents du secteur l'occasion d'envisager ce qu'ils aimeraient voir sur les terrains de la CCN au nord de l'avenue Burnside. La proposition présentée ci-dessous doit être considérée comme un résumé des commentaires de la communauté sur le Plan directeur en ce qui concerne ces terrains.

La croissance de la population prévue autour du parc Laroche nécessitera l'ajout d'espaces verts accessibles dans le secteur. L'aménagement d'un parc de quartier est prévu du côté nord du secteur de la station Bayview. Il serait aussi approprié d'aménager des espaces libres accessibles tout juste au nord du parc

Espace vert potentiellement accessible

Étendu Region de cours de récréation

Amélioration de cour de basket-ball

Jardin de communauté

Enclos pour chiens

Place des jeux non-officiel



Patinoire de hockey/hockey-balle rembourrage

Nouvelle place publique et pavillon

IDÉES CONCEPTUELLES POUR LE PARC LAROCHE

Laroche, sur les terrains de la CCN, où les infrastructures souterraines existantes restreindront les possibilités d'aménagement. L'ouverture de ces terrains et leur entretien aux fins d'accès et de loisirs passifs permettraient non seulement d'ajouter des espaces verts utilisables dans un emplacement bien visible et accessible, mais aussi d'améliorer les liaisons physiques et visuelles à la rivière des Outaouais et aux commodités de l'espace libre le long de ses berges.

Compte tenu du caractère de la promenade Sir John A. Macdonald, l'espace libre accessible n'exigera pas d'aménagement paysager de grande envergure. Les commodités pourraient comprendre des sentiers entrecroisés, des bancs et des zones gazonnées au travers des arbres déjà présents.

Station de pompage d'Hintonburg

L'agrandissement du parc sur les terrains de la CCN et les sentiers qui s'y trouvent offriront d'importantes liaisons au site de la station de pompage historique d'Hintonburg sur la rivière, au pont de l'île Lemieux. Il est prévu que le site devienne un emplacement récréatif. Il s'agit de l'une des rares propriétés municipales sur la rivière et offre une vue imprenable sur l'horizon. Même si la station de pompage a été ravagée par un incendie en 1989, des matériaux du bâtiment seront réutilisés pour commémorer son histoire.

Sentiers prolongeant les avenues Hinchey et Carruthers

I En plus de l'agrandissement du parc Laroche, des sentiers pourraient être aménagés pour prolonger visuellement et physiquement les avenues Hinchey et Carruther au travers des terrains de la CCN jusqu'au rivage et à un futur sentier polyvalent du côté sud de la promenade Sir John A. Macdonald. Les sentiers aideront à délimiter les parcelles des futures ambassades ou autres aménagements et à veiller à ce que ce type d'utilisations n'entrave pas l'accès au rivage. Jusqu'à ce que les projets d'aménagement démarrent, la CCN devra être encouragée à rendre ses terrains accessibles au public en retirant la clôture à l'extrémité sud.



IDÉES CONCEPTUELLES POUR LE PARC LAROCHE

① Avenue Burnside

L'avenue Burnside est un lien important et achalandé entre l'avenue Parkdale et la promenade Tunney's Pasture à l'ouest et entre la rue Slidell et le chemin Bayview à l'est. Toutefois, sa conception favorise les automobilistes au détriment des piétons et des cyclistes. En tirant profit de l'emprise existante, la Ville devra reconfigurer l'avenue Burnside pour en faire une rue complète à deux voies de circulation automobile, deux bandes cyclables, des terre-pleins aménagés ainsi que des trottoirs et des arbres de rue des deux côtés. Ce réaménagement entraînera une perte minimale de places de stationnements sur rue le long des deux îlots du côté nord.

② Couloir de verdure du Transitway à Mechanicsville

Du côté nord du Transitway, entre les avenues Parkdale et Carruthers, il existe un sentier très fréquenté par les résidents pour se rendre à l'avenue Parkdale et à la station Tunney. Puisqu'il s'agit d'une liaison piétonnière importante, les segments étroits du sentier devront être élargis, et le sentier devra être pavé sur toute sa longueur, aménagé, muni de dispositifs d'éclairage piétonnier et déneigé l'hiver. De plus, la largeur variable de l'espace libre public que suit le sentier de même que le cul-de-sac de l'avenue Forward devront être utilisés pour créer un parc linéaire. Des aires de repos et des lots de jardinage dans le parc serviront de compléments aux cours privées, qui sont dans certains cas petites ou absentes. Un parc miniature entre les avenues Hinchey et Carruthers, en particulier, créerait un lieu de rencontre près de deux intersections reliant Mechanicsville et Hintonburg. Si possible sur le plan technique et financier, le parc pourrait s'étendre au-delà du Transitway grâce à des ponts élargis ou d'un autre pont terrestre recouvrant le tunnel, où seraient installés des bancs et d'autres commodités.

Mechanicsville Voie Transit Voie Verte



MECHANICSVILLE

Avenue Burnside



JARDIN COMMUNAUTAIRE



COULOIR DE VERDURE ET SENTIER POLYVALENT

4.4.3 Carrefour Holland-Parkdale

Le nombre limité de sites de réaménagement et les contraintes physiques de ces sites font du carrefour Holland-Parkdale un emplacement inapproprié pour l'aménagement d'un nouvel espace libre public d'envergure. Il y a cependant des possibilités d'embellir le paysage de rue et de créer un nouvel espace libre important. De plus, les nouveaux aménagements résidentiels devront comprendre une aire d'agrément privée à l'extérieur.

① Allées traversant l'îlot

Il est possible et très souhaitable de créer une nouvelle allée traversant l'îlot afin de prolonger les sentiers piétonniers et cyclables entre Hamilton et Scott. Cette allée importante facilitera l'accès à la rue Scott et à la station de transport en commun pour les gens qui vivent ou qui travaillent à Hintonburg. À cette fin, les plans de visualisation du PCC présentent un grand nombre d'options : d'un simple prolongement le long de l'avenue Hamilton vers la rue Scott à l'intégration dans la conception des futurs aménagements de plusieurs sentiers moins linéaires. Le chemin choisi peut traverser un futur bâtiment, tant qu'il reste accessible au public en tout temps. Qu'il s'agisse d'un seul ou de plusieurs sentiers, une surface totale présentant une largeur d'au moins 12 mètres doit être réservée aux piétons et aux cyclistes, en plus d'être dotée d'installations cyclables et d'un aménagement paysagé adéquats. Le projet d'aménagement de l'allée (ou des allées) traversant l'îlot peut être conclu par une entente d'aménagement, une servitude ou l'octroi de terrains à la Ville. Comme dans les rues, le rez-de-chaussée des futurs bâtiments donnant sur l'allée (ou les allées) en question devrait accueillir des boutiques, des terrasses de cafés ou de restaurants ou encore des

aires d'agrément privées.

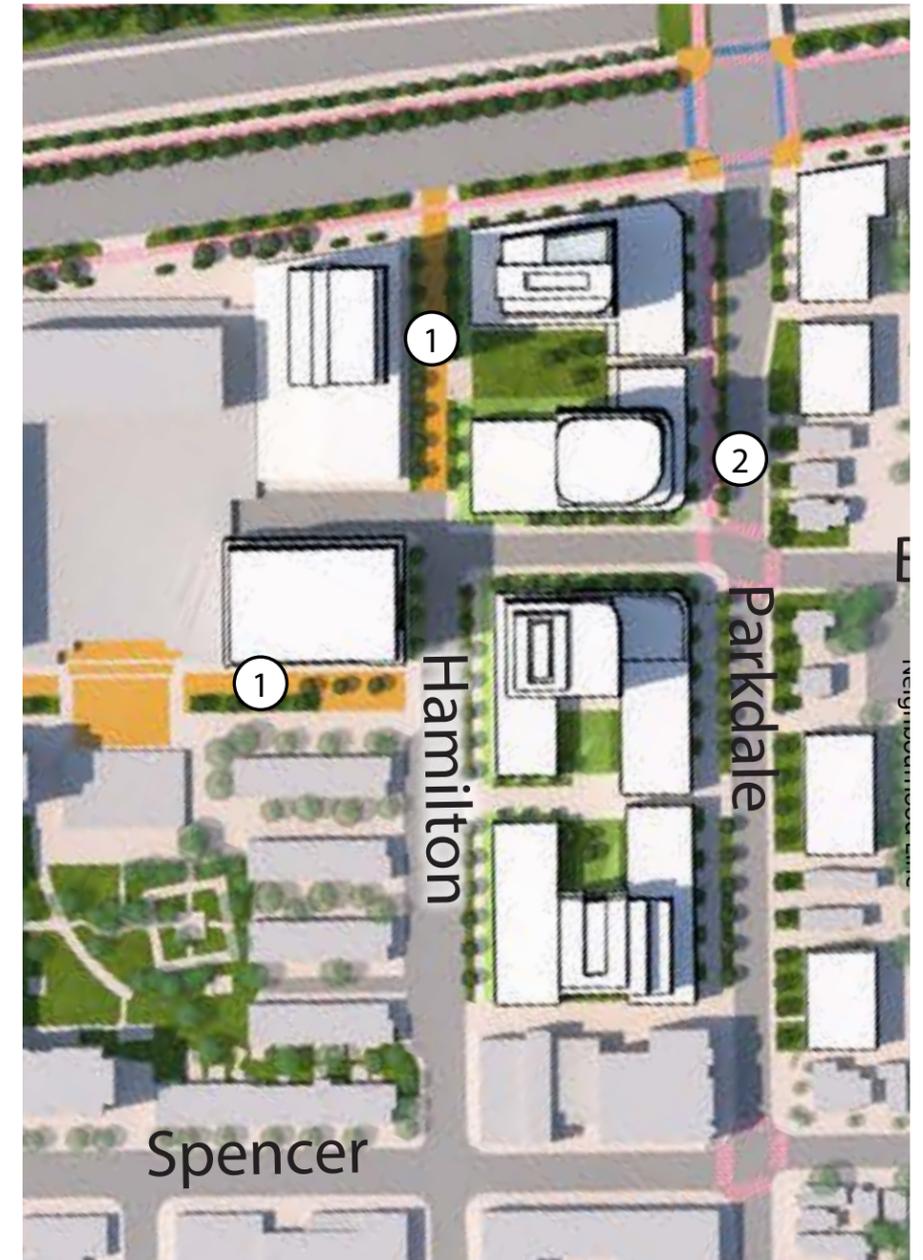
L'allée existante traversant l'îlot entre Holland et Hamilton et passant par le complexe Holland Cross est un important sentier piétonnier et cyclable qui sera encore plus utilisé par les gens qui vivent ou qui travaillent dans le secteur une fois que le train léger entrera en service. C'est pourquoi il doit être préservé et amélioré dans le cadre des futurs aménagements du site.

② Amélioration du paysage de rue

À mesure que les projets d'aménagement se réaliseront sur les sites à l'ouest de l'avenue Parkdale, les propriétaires devront être tenus d'améliorer le domaine piétonnier adjacent à leurs sites grâce à l'aménagement paysager à la fois de l'emprise publique et de leurs terrains. La Ville devra établir des normes cohérentes et élevées en matière de pavage, d'éclairage, de mobilier urbain et de verdure. De plus, les possibilités d'aménagement de petites places accessibles au public suffisamment grandes pour accueillir des terrasses de restaurant, des bancs et des œuvres d'art public seront encouragées sur les terrains d'angle.



ALLÉE EXISTANTE TRAVERSANT L'ÎLOT



CARREFOUR HOLLAND-PARKDALE
PLAN DE VISUALISATION DU DOMAINE PUBLIC

4.4.4 Rue Scott

La rue Scott est l'élément le plus décisif et complexe du domaine public du secteur visé par le PCC. Avec le Transitway, elle constitue un important couloir de transport dans la ville qu'empruntent des milliers de personnes chaque jour. La fonction et la conception de la rue Scott en ont fait un grand obstacle physique dans le secteur. Une circulation dense, des trottoirs au bord de la chaussée et un manque d'aménagement paysager rendent aussi de longs segments de la rue peu propices à la marche et au vélo. Il y a des bandes cyclables seulement à l'ouest de l'avenue Holland, et le sentier polyvalent dans le couloir de verdure ne convient pas à tous les navetteurs cyclistes. Les rares carrefours à feux, qui ont peu de marques sur la chaussée, limitent le nombre d'endroits où traverser la rue Scott en toute sécurité et en tout confort.

Le transport en commun, la marche et le vélo étant les principaux moyens de transport à encourager et à accueillir à l'intérieur et autour des centres polyvalents, l'amélioration de la rue Scott devrait être une priorité de la Ville. La reconfiguration de l'emprise et l'ajout d'arbres et d'autres éléments d'aménagement paysager pourraient faire de la rue Scott une rue plus complète et un modèle pour les voies de communication semblables à Ottawa. Le plan conceptuel ci-dessous décrit et illustre l'approche par étapes qui permettra de réaliser ce projet.

Objectifs

- La transformation de la rue Scott devra atteindre les principaux objectifs suivants :

- Créer un domaine piétonnier plus agréable en séparant de la chaussée le trottoir du côté sud et en ajoutant des arbres de rue.
- Entretenir un sentier piétonnier du côté nord et ajouter des aires de repos munies de bancs dans le couloir de verdure.
- Intégrer des installations réservées aux cyclistes des deux côtés de la rue.
- Reconnaître l'importance des passages pour piétons et cyclistes.
- Maintenir la capacité de circulation routière de la rue.
- Embellir la rue et limiter l'effet visuel des poteaux et lignes d'électricité.

Stratégie

L'objectif à long terme d'améliorer les conditions piétonnières et cyclistes et le paysage entre les stations Tunney et Bayview devrait être une priorité de la Ville.

La transformation de la rue Scott devra comprendre l'amélioration et l'élargissement de l'accotement pour les piétons et les cyclistes du côté sud. L'élargissement de l'accotement permettra la construction d'une voie cyclable en direction est adjacente au trottoir, l'objectif ultime étant de créer une bande paysagée où seront plantés des arbres sur une grande partie de la rue. Du côté nord de la rue, une voie cyclable en direction ouest devra être aménagée à côté du sentier polyvalent, séparée de la chaussée par une généreuse bande

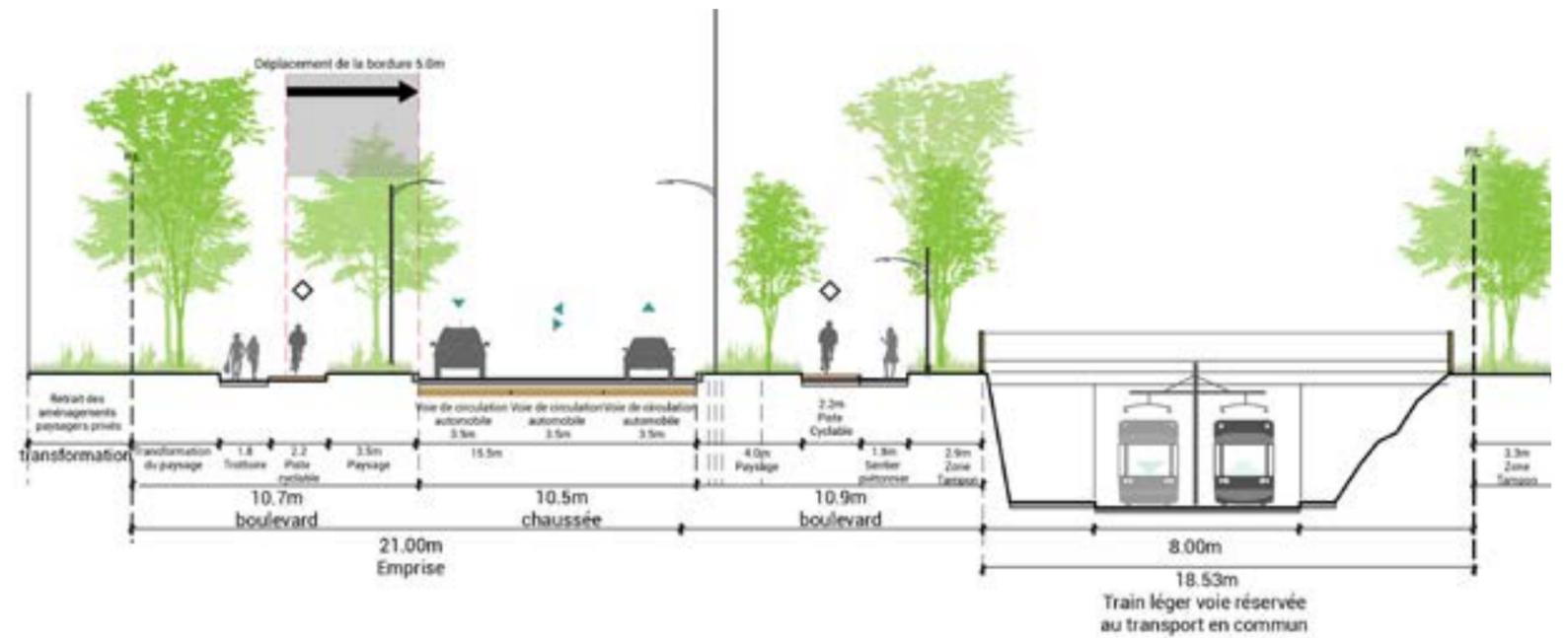
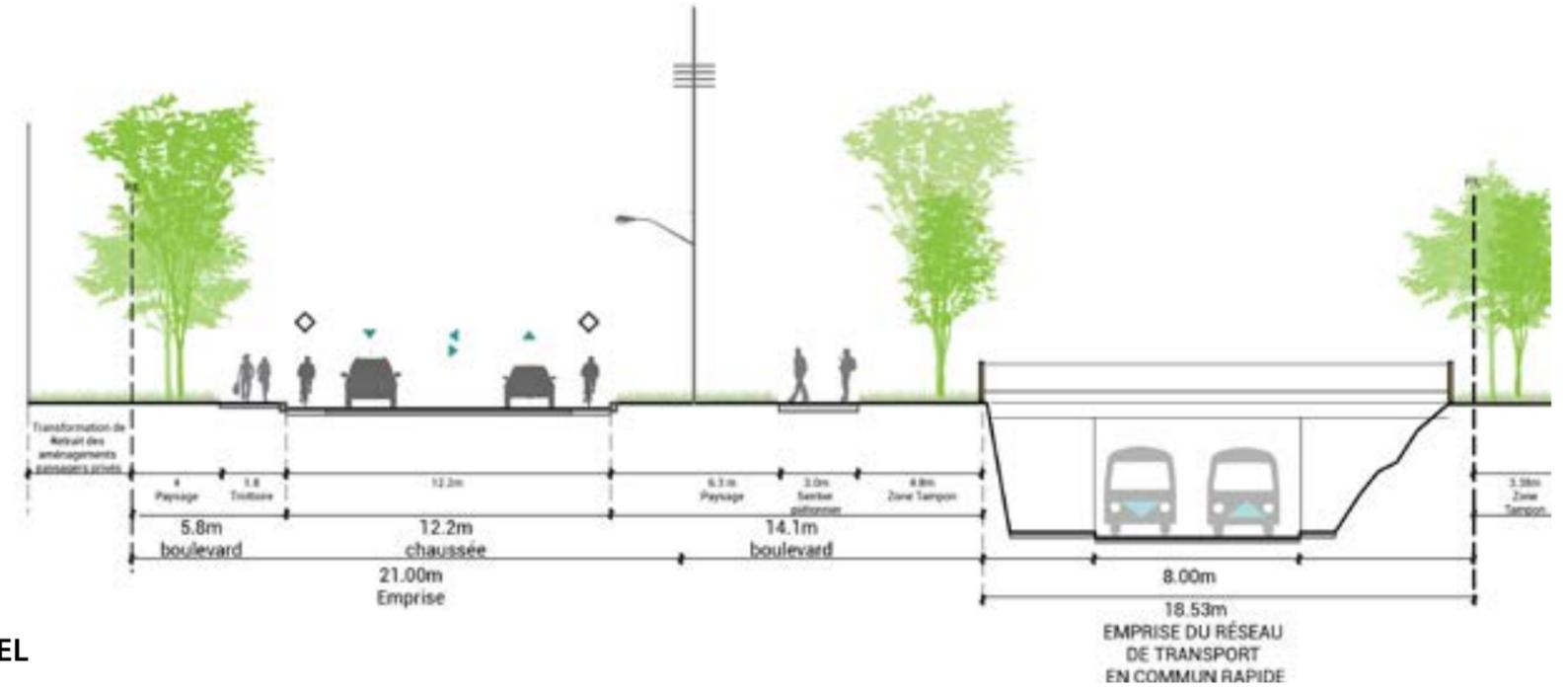
paysagée. La conception détaillée des côtés de la rue devra inclure un plan d'aménagement paysager complet.

Les éléments de l'emprise de la rue Scott actuels et proposés à long terme pour chaque segment distinct de la rue Scott sont illustrés dans les pages suivantes. Les dimensions indiquées dans les coupes transversales sont approximatives et pourraient être modifiées en fonction d'une étude plus détaillée. Les changements proposés nécessiteront une évaluation environnementale, qui se penchera sur les solutions de rechange au concept présenté ici.

À long terme, les voies cyclables et le paysage de rue amélioré de la rue Scott devront s'étendre à l'ouest, jusqu'à l'avenue Churchill, et à l'est en direction du centre-ville, en passant par le sentier polyvalent du côté nord de la rue Albert. Il faudra relever le défi d'aménager des voies cyclables ou des bandes cyclables sur le pont de la rue Albert, ce qui pourrait nécessiter l'élargissement du pont.

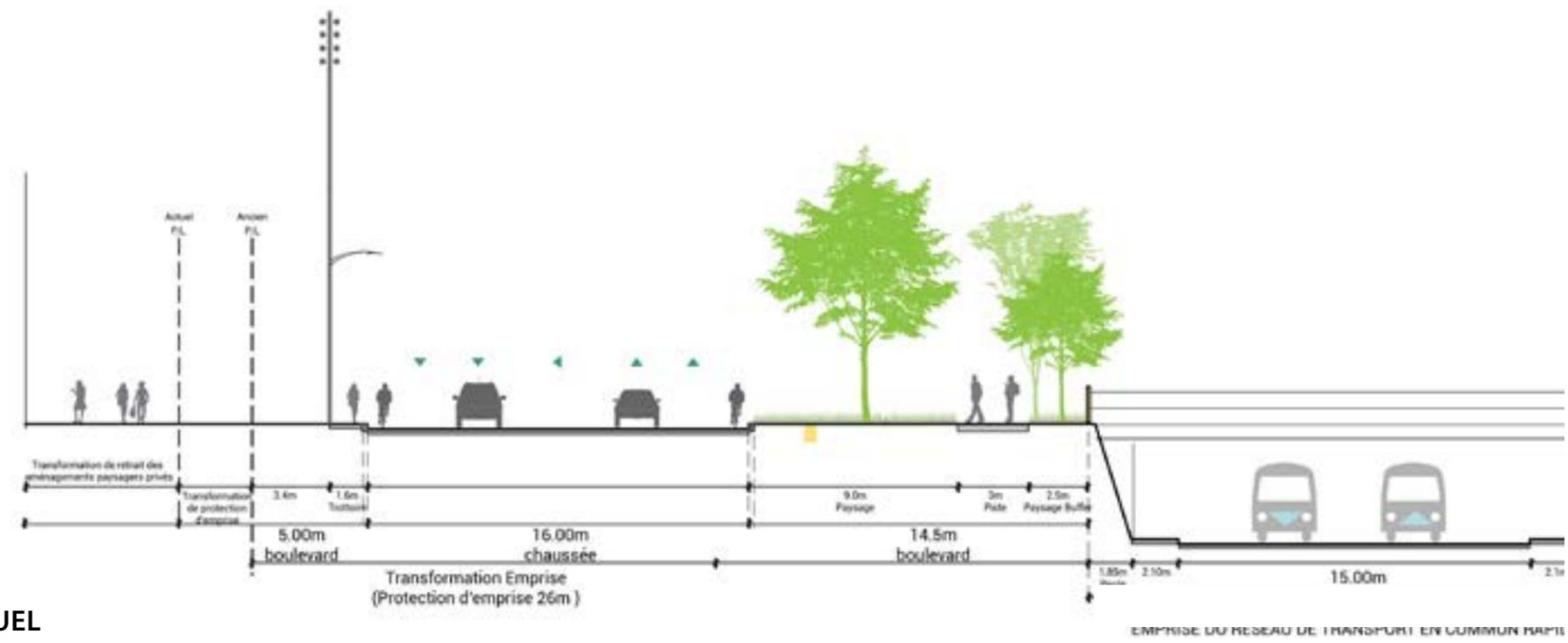
Rue Scott entre l'avenue Smirle et l'avenue Holland

À l'ouest de l'avenue Holland, la rue Scott comprend aujourd'hui trois voies de circulation automobile et bandes cyclables sur rue. En somme, la bordure sud devra être déplacée vers le nord d'environ 5 mètres pour permettre l'aménagement de trottoirs, de voies cyclables qui remplaceront les bandes cyclables et de bandes paysagées dans les terre-pleins.

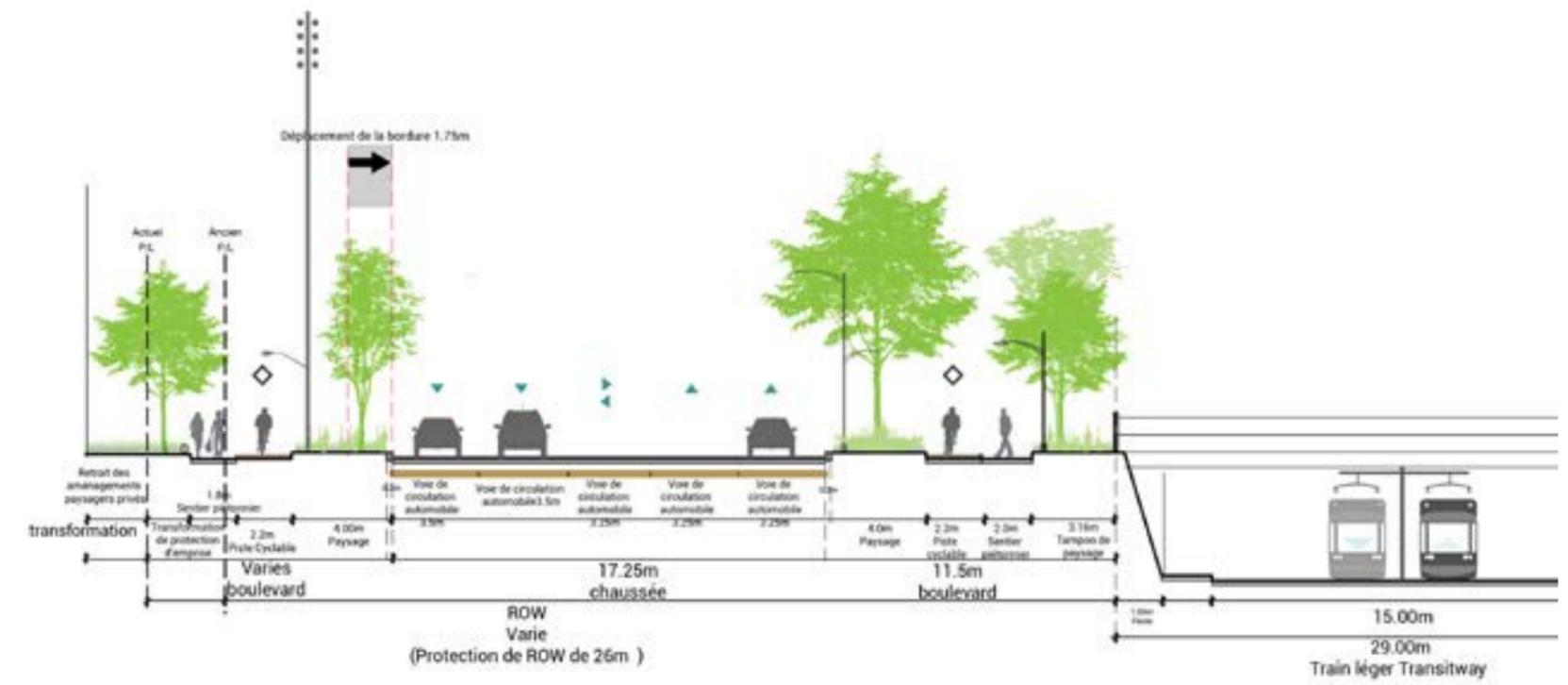


Rue Scott entre l'avenue Holland et l'avenue Parkdale

À l'entrée principale de la promenade Tunney's Pasture et au-dessus de l'avenue Parkdale, la rue Scott a cinq voies de circulation automobile et aucune bande cyclable. Le trottoir du côté sud est en bordure de rue, même si la zone piétonnière est vaste en face du complexe Holland Cross. Puisque ce segment présente une forte circulation, en particulier aux heures de pointe, cinq voies réservées aux véhicules seront probablement encore nécessaires. Toutefois, une évaluation environnementale pourrait étudier les solutions de rechange. Néanmoins, la déviation de la bordure sud d'environ 1,75 mètre au nord créera de l'espace pour une bande paysagée, une voie cyclable et un trottoir public du côté sud.



ACTUEL

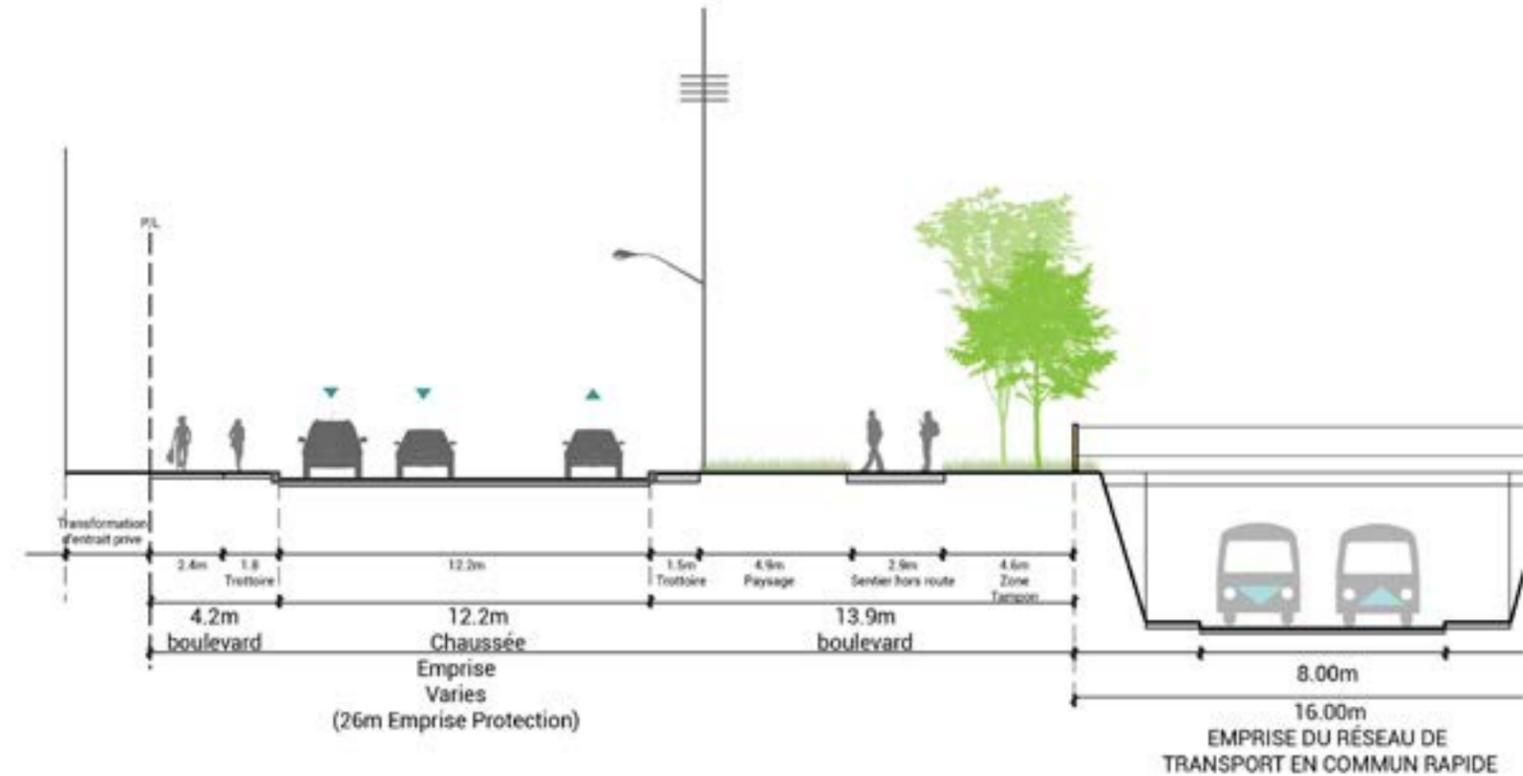


PROPOSÉ À LONG TERME

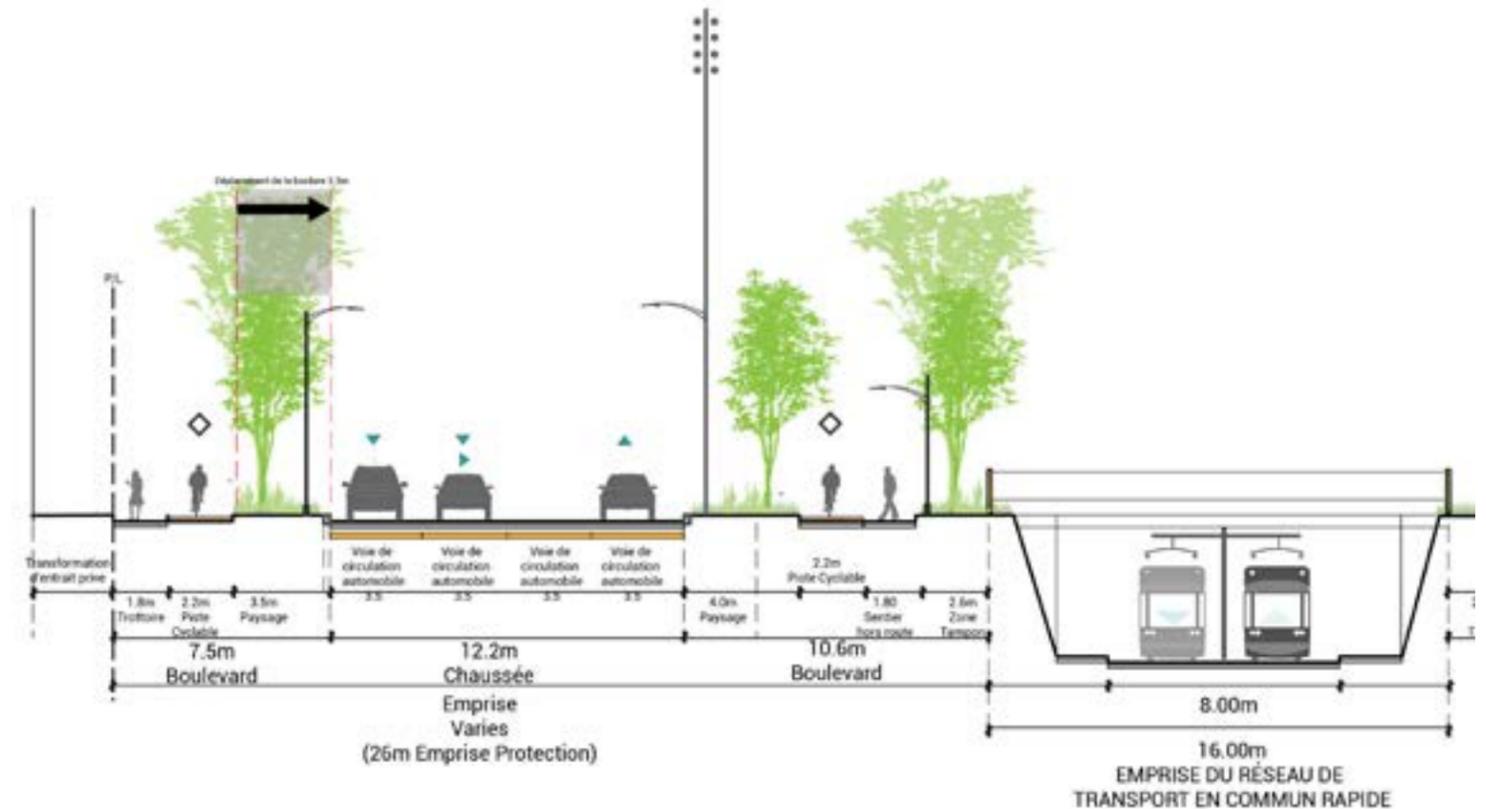
Rue Scott entre l'avenue Parkdale et la rue Merton

Le côté sud de la rue Scott, de l'avenue Parkdale à la rue Merton, regroupe différentes utilisations, principalement commerciales et institutionnelles, ce qui diversifie l'expérience des piétons. Le trottoir se trouve en bordure de la chaussée à quatre voies. En somme, la bordure sud devra être déplacée vers le nord d'environ 3,3 mètres pour séparer le trottoir de la rue par une bande paysagée et aménager une voie cyclable en direction est. La largeur du couloir de verdure du côté nord restera la même, ce qui laisserait suffisamment d'espace pour une voie cyclable en direction ouest.

L'évaluation environnementale requise pour la rue Scott se penchera sur les répercussions du rétrécissement de la chaussée à trois voies à l'est de la rue Merton.



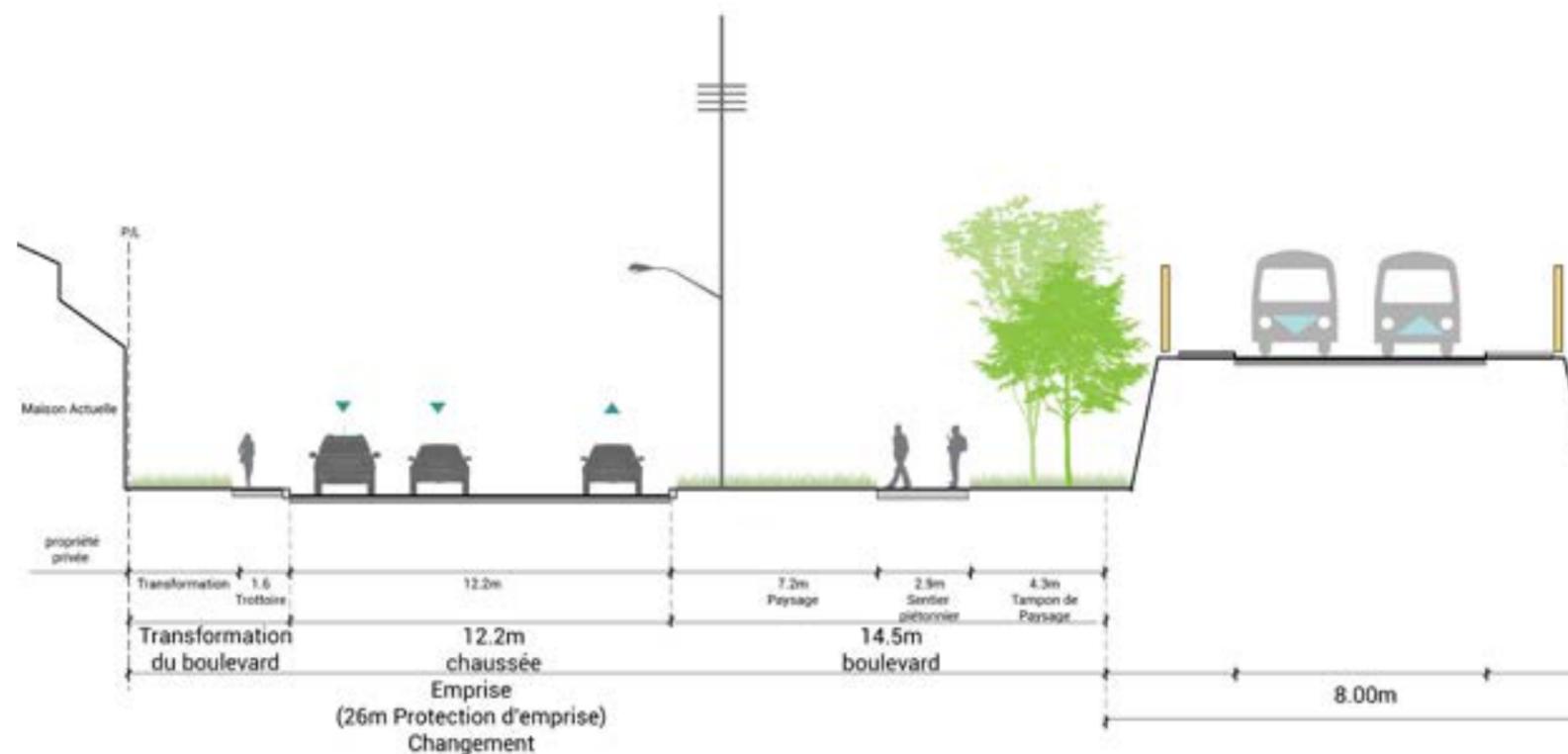
ACTUEL



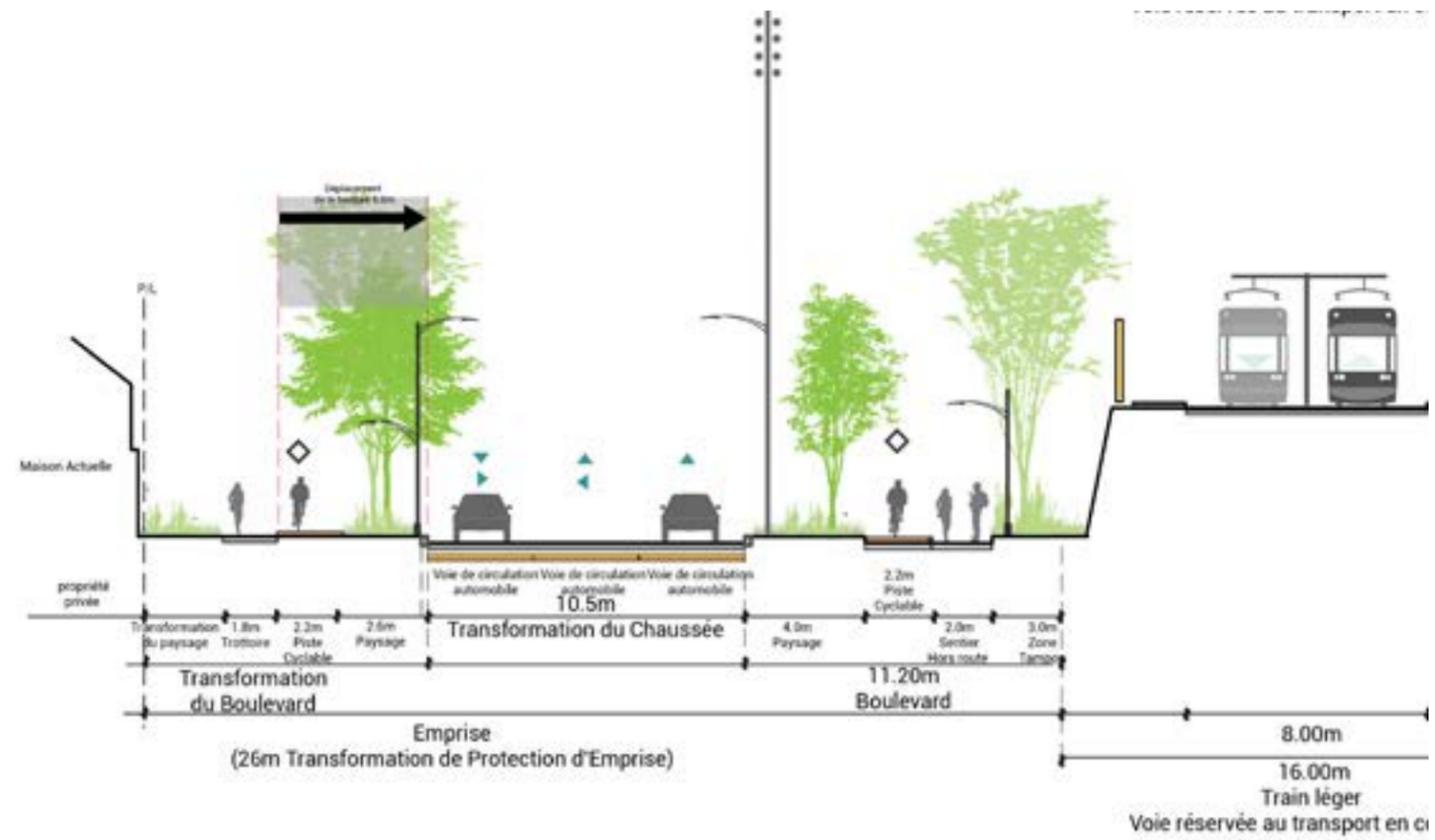
Rue Scott est entre la rue Merton et le chemin Bayview

À l'est de la rue Merton, les maisons existantes sont près de la chaussée à quatre voies, et le trottoir du côté sud est étroit. Le déplacement de la bordure sud d'environ 5 mètres créera de l'espace pour un trottoir plus large et une voie cyclable, tous deux bordés par un meilleur aménagement paysager. La zone tampon entre les maisons existantes et la chaussée s'en trouverait ainsi considérablement améliorée. Il pourrait par contre s'avérer nécessaire de réduire la largeur du couloir de verdure du côté nord de la rue pour conserver quatre voies de circulation automobile. Il serait donc approprié que l'évaluation environnementale requise pour la rue Scott étudie les effets que pourrait avoir le rétrécissement à trois voies de la chaussée dans ce segment de la rue Scott, étant donné qu'il permettrait l'aménagement de l'accotement souhaité du côté sud sans réduire la largeur du couloir de verdure.

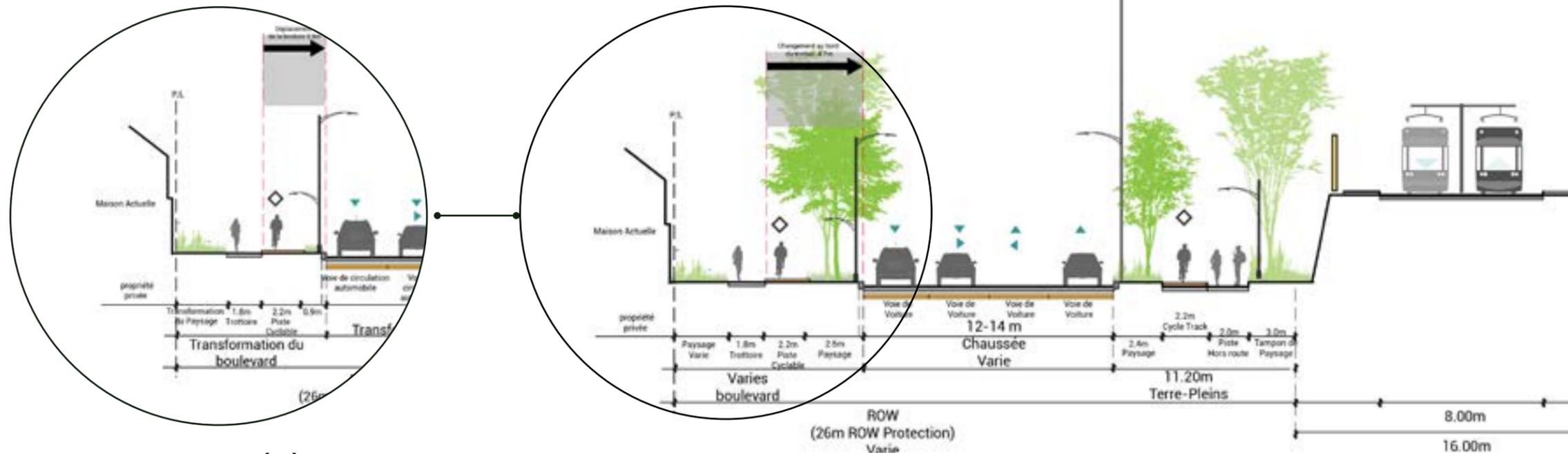
Une stratégie de rechange, quoique moins recommandée, serait de déplacer la bordure sud d'environ 3,3 mètres afin de créer suffisamment d'espace pour aménager un trottoir plus large et une voie cyclable séparée de la chaussée par une étroite bande paysagée. Dans un tel scénario, de nouveaux arbres seraient plantés du côté sud du trottoir si possible, dans l'emprise publique, plutôt que dans l'étroite bande paysagée. Ces mesures devront être prises en consultation avec les propriétaires. Elles amélioreront à la fois le domaine piétonnier et les cours avant et latérales adjacentes, mais dans une mesure moindre que la coupe transversale privilégiée.



ACTUEL



OPTION PRIVILÉGIÉE – CHAUSSÉE À TROIS VOIES



OPTION DE RECHANGE – CHAUSSÉE À QUATRE VOIES

OPTION DE RECHANGE – CHAUSSÉE À QUATRE VOIES
 LA POSSIBILITÉ D'ÉLARGIR LE BOULEVARD POUR AMÉNAGER UNE RANGÉE D'ARBRES SUPPLÉMENTAIRE SERA ENVISAGÉE À L'ÉTAPE DE CONCEPTION DÉTAILLÉE.

Amélioration de l'intersection

Lorsque les coupes transversales de la rue Scott seront revues, la Ville devra aussi améliorer les passages pour piétons existants des avenues Holland, Parkdale et Carruthers. Une peinture ou un pavage spécial et distinctif devra être utilisé pour délimiter les points de franchissement pour piétons et cyclistes. Le rayon de la bordure devra être aussi court que ce que prévoient les normes municipales, ce qui permettra de réduire les conflits entre les piétons et les véhicules qui tournent. Puisque ces intersections sont des lieux de rencontre, des bancs devront être installés et des babillards sur poteaux pourront être envisagés. Tous les changements devront améliorer la visibilité des automobilistes et des piétons. Il faudra envisager d'autres mesures d'amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes, comme des panneaux ou des feux d'avertissement pour les automobilistes, des changements à la synchronisation des feux de circulation et des signaux pour les cyclistes.

Compte tenu de son importance dans la liaison de Mechanicsville à Hintonburg, l'intersection de la rue Scott et de l'avenue Carruthers devra fait l'objet d'un traitement spécial la rendant digne d'une porte d'entrée s'ouvrant sur les deux quartiers. Les coins de l'intersection devront être munis de dispositifs d'éclairage piétonnier, d'un pavage distinctif, de jardinières et peut-être d'œuvres d'art public. Une carte devra être installée à côté du sentier polyvalent, près de l'intersection, pour aider les visiteurs et les résidents à s'orienter dans le secteur. Des panneaux pour piétons pourraient fournir des directions et indiquer à quelle distance se trouvent les destinations du secteur. Les rampes et clôtures sur le pont qui traverse le Transitway devront être remplacées par une barrière de sécurité distinctive et attrayante. Des éléments d'interprétation du patrimoine du secteur devront être intégrés à la conception du domaine piétonnier, par exemple, dans le pavage, le mobilier, l'art public ou les bords du pont.



AMÉLIORATION DE L'INTERSECTION – EXEMPLE



AMÉLIORATION DE L'INTERSECTION – EXEMPLE

Lignes directrices générales en matière de conception de la rue Scott

Le réaménagement détaillé du couloir de la rue Scott devra être orienté par les critères suivants, en plus des descriptions et des illustrations présentées ci-dessus :

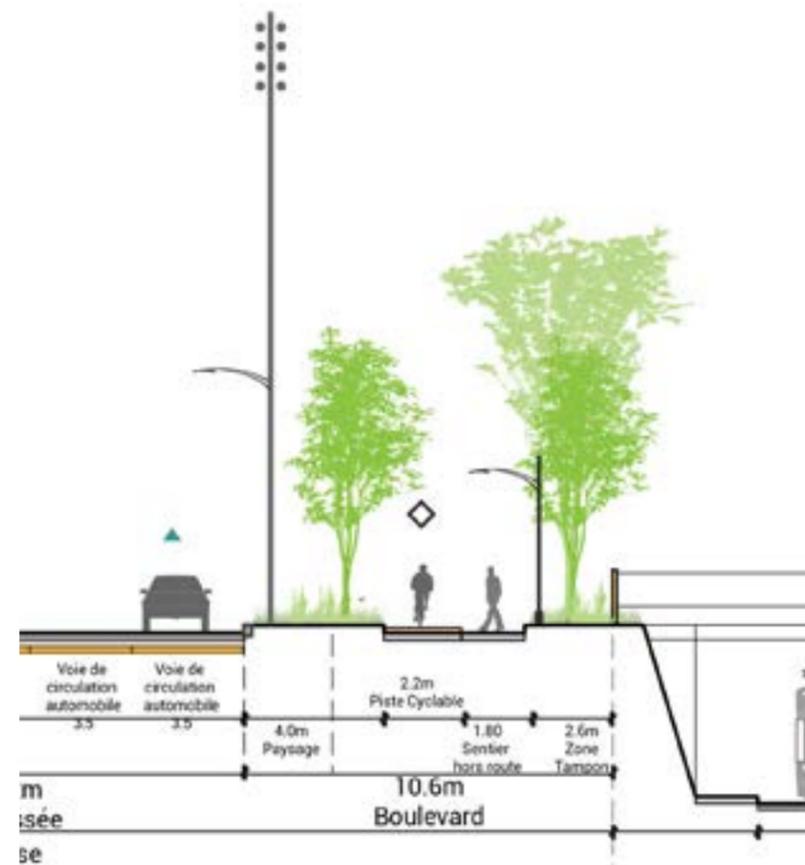
- Toutes les possibilités de réduire la largeur de la chaussée en éliminant des voies de circulation automobile, y compris les voies de virage, devront être envisagées. La largeur des voies qui resteront en place ou seront remplacées devra généralement respecter les largeurs existantes.
- En raison de la construction du train léger, les plans actuels prévoient le remplacement des poteaux d'électricité existants du côté nord de la rue Scott (les poteaux sont du côté sud entre les avenues Caroline et Hinchey). L'installation des nouveaux poteaux à proximité du Transitway permettrait de planter des arbres de taille moyenne près de la chaussée. Inversement, si les poteaux d'électricité sont installés près de la chaussée, des arbres de taille moyenne ne pourront être plantés qu'à proximité du Transitway. Si possible, les nouveaux poteaux d'électricité ne devront pas avoir de câbles d'ancrage.
- De petits arbres pourraient être plantés sous les lignes de transport de l'électricité, et des arbres de taille moyenne devront être à une distance d'au moins 6 mètres des poteaux, conformément aux lignes directrices en matière de plantation d'arbres d'Hydro Ottawa.
- S'ils sont près de la chaussée, les dispositifs d'éclairage des rues devront être raccordés aux poteaux d'électricité.

D'autres dispositifs d'éclairage piétonnier devront être installés le long de la voie cyclable et du sentier.

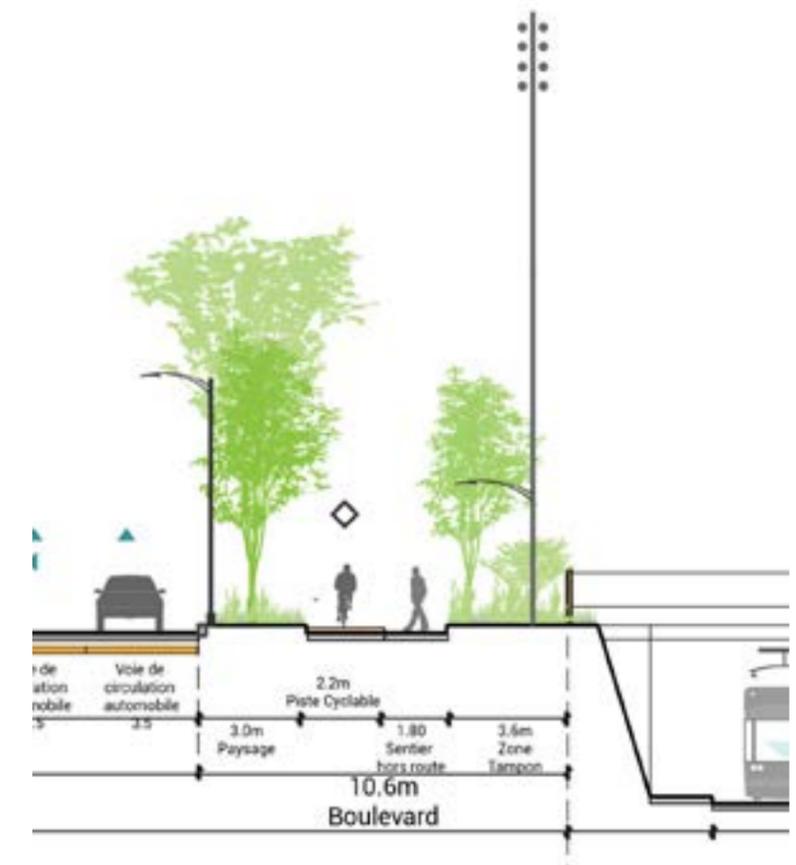
- Les voies cyclables devront être clairement délimitées des trottoirs et sentiers adjacents par des marques, un pavage différent, une surface peinte ou une combinaison de ces approches.
- Là où l'aménagement d'une bande paysagée d'au moins 3,5 mètres est proposé, de grands arbres de rue à feuilles

caduques devront être plantés en rangée continue, généralement de 8 à 10 mètres les uns des autres (au centre), sauf là où il y a déjà des allées ou d'autres obstacles.

- Il faut envisager l'ajout d'aires de repos dans le couloir de verdure près des intersections et en section courante, si les intersections sont éloignées les unes des autres.
- D'autres arbres et arbustes devront aussi être plantés dans le couloir de verdure, au nord du sentier polyvalent.



CONCEPT 1 – COULOIR DE VERDURE DE LA RUE SCOTT
POTEAUX D'ÉLECTRICITÉ EN BORDURE DE RUE



CONCEPT 2 – COULOIR DE VERDURE DE LA RUE SCOTT
POTEAUX D'ÉLECTRICITÉ DU CÔTÉ DU TRANSITWAY



VUE EN DIRECTION OUEST DE LA RUE SCOTT À L'INTERSECTION DE L'AVENUE CARRUTHERS – RUE COMPLÈTE



INTRODUCTION

CONTEXTE DU
CHANGEMENT

LE SECTEUR
AUJOURD'HUI

LE PLAN

MISE EN ŒUVRE