

## PERMÉANCE

Dans la rue partagée, la limite entre les différents modes de transport devient diffuse. Les piétons, normalement confinés au trottoir, sont invités à circuler dans la rue. Les limites deviennent perméables. La rue devient place publique.

### *La Place s'agrandie*

Nous cherchons donc à étendre la Place Simon Valois à cette nouvelle zone de rencontre sur les rues Valois et Ontario. La place actuelle, par son aménagement et par le parcours linéaire qui la traverse en diagonale, induit déjà un mouvement naturel vers les rues qui la bordent et en particulier vers leur intersection au coin sud-ouest de la place.

Nous choisissons de poursuivre ce mouvement et de laisser «couler» la place dans la nouvelle zone de rencontre. Son revêtement de sol en pavés de béton clair, avec ces «pixels» gris foncé qui la caractérisent, vient recouvrir toute la nouvelle zone. Ce simple geste marque clairement de façon visuelle, tactile et symbolique, la nouvelle étendue de la place publique.

### *Les «pods» et l'animation de la Place*

Nous proposons aussi d'occuper cette nouvelle zone par des interventions végétalisées qui viennent animer la place et créer des opportunités de rencontre ou de repos. Ces interventions, que nous appelons les «pods», ont des formes arrondies qui favorisent la fluidité des déplacements et brisent la linéarité qui délimite normalement les différents modes de transports urbains.

Le «pod» le plus grand se trouve sur le terrain au coin sud-est de l'intersection Ontario-Valois. À cet endroit, une grande butte de verdure jaillit du sol. Son côté nord-est est encavé par des gradins faits de béton blanc. Ce geste fort, du côté sud de la rue Ontario, contribue lui aussi à déplacer le centre de gravité de la Place et à créer un sentiment d'inclusion de la zone de rencontre à la Place.

Notre planche montre les différents cas de figure des «pods» et les activités qui s'y rattachent. Cette typologie fait même une incursion dans la Place actuelle par des coques sphériques en béton translucide qui remplaceront les cubes lumineux en onyx.

### *Cohabitation et sécurité*

Sur ces deux rues, la cohabitation sécuritaire avec la voiture est favorisée par des resserrements végétalisés aux «seuils» et par le passage de l'asphalte aux pavés, signalant à l'automobiliste, de façon visuelle et sonore, qu'il entre dans une zone où il doit ralentir. Les voies de circulation et les corridors protégés sont délimités par la présence des «pods» ainsi que par des bollards et des bandes cloutées utiles aux non-voyants.

### *Perméabilité et îlot de fraîcheur*

Cette idée de *perméance* s'applique aussi à la perméabilité des sols, tant par les espaces végétalisés que par les surfaces pavées que nous proposons d'installer selon un mode «perméable» tel que décrit au plan. Cette technique de support des pavés pourra être appliquée partout ou seulement dans les corridors protégés selon les exigences des travaux publics de la ville. Cette approche, en plus de réduire la pression sur le système d'égout, permet de combattre les îlots de chaleur au même titre que l'augmentation de la canopée verte.