

les chemins verts



perspective 1 au sud de l'intersection de l'avenue Valois et la rue Ontario en direction nord-ouest

Légende

- béton
- trottoirs (pavés de béton pâle et foncé)
- asphalte perméable
- seuil
- planter surélevé
- pavé d'herbe
- passage piéton
- chemin piédestre
- arrêt d'automobile
- l'espace pour des événements
- les bollards amovibles

ARRÊT 1 le panneau d'arrêt

ARRÊT 2 céder à la circulation venant en sens inverse



scénario de fermeture 1
rue Ontario partielle



scénario de fermeture 2
rue Ontario et avenue Valois partielle



scénario de fermeture 3
rue Ontario et avenue Valois complète

Nous avons créé le sentiment d'un boulevard, mais au lieu d'un axe vert central, la végétation est entre les pistes de roues en béton, placé dans des pavés verts.

NOS OBJECTIFS
Notre objectif principal est de créer une rue partagée flexible qui sera sécurisée pour tous. Nous avons minimisé les autoroutes pour gagner plus de l'espace pour les activités piétonnes et pour augmenter l'espace vert. La conception complète la conception carrée et le patrimoine ferroviaire est rendu visible avec « les pistes ».

LES ROUTES VERTES
Les voitures peuvent se déplacer en toute sécurité dans l'espace dans une route définie sur les « pistes » en béton. Les cyclistes peuvent rouler sur le béton ou tisser lentement dans les vastes zones piétonnes. Lorsque les routes sont fermées, l'espace ne se sent pas comme une rue. Au lieu de cela, il ressemble des chemins piétons à travers un paysage vert. Le design complète la Place Simon-Valois avec une géométrie et une échelle similaires dans les espaces verts, mais avec une densité accrue.

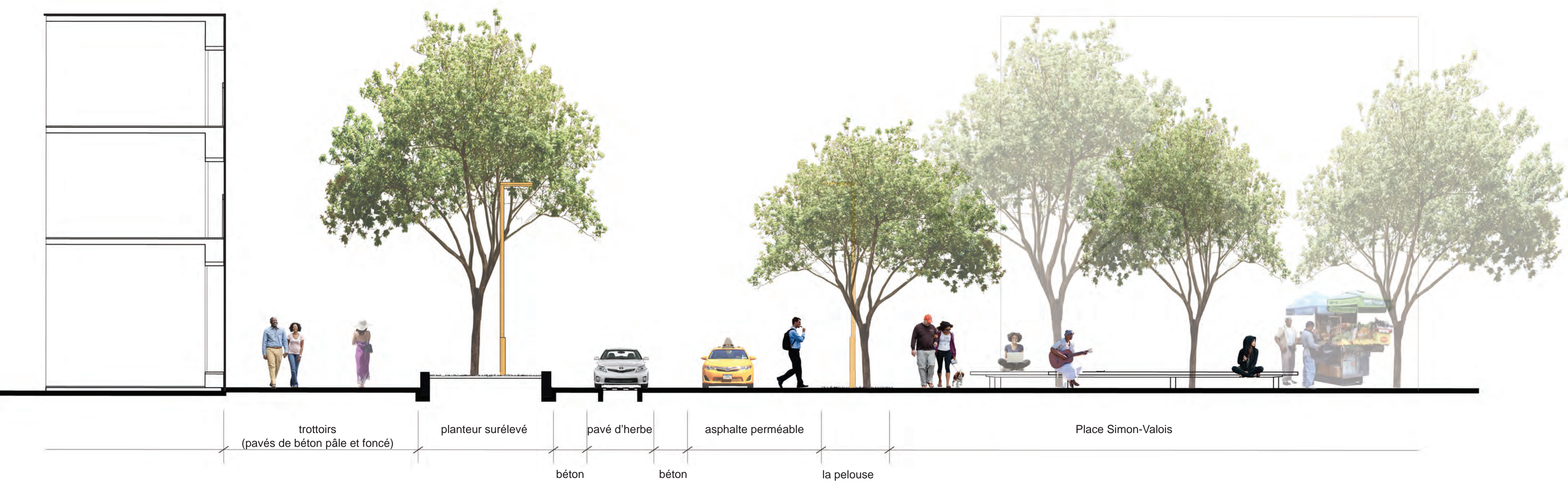
LE CARREFOUR
Les rues partagées ne sont souvent que dans une seule direction (nord-sud ou est-ouest). Avec l'intersection de deux rues partagées, le défi supplémentaire est d'assurer la sécurité du mouvement des piétons, des cyclistes et des voitures. Nous proposons la signalisation et les règles correspondantes pour un arrêt à trois voies, mais les voitures seront arrêtées bien avant le carrefour. Le mouvement de la voiture sera ralenti, en les faisant coïncider avec un chemin bidirectionnel à double sens, un dispositif utilisé pour des passages étroits dans les villes médiévales. La végétation va diriger les piétons loin de traverser en diagonale, afin d'améliorer la sécurité et la clarté au carrefour. L'espace au milieu de l'intersection peut être un point focal ou un emplacement de scène pendant les événements, lorsque la zone est fermée aux véhicules.

LES SEUILS
Pour renforcer la signalisation, les bandes sonore et une surface de couleur vibrante seront utilisées comme un avertissement que les conducteurs entrent dans une zone de rencontre et que la route réduira au minimum. Dans les seuils, les voitures seront élevées à la même hauteur que les trottoirs pour enlever les barrières dans l'espace partagé.

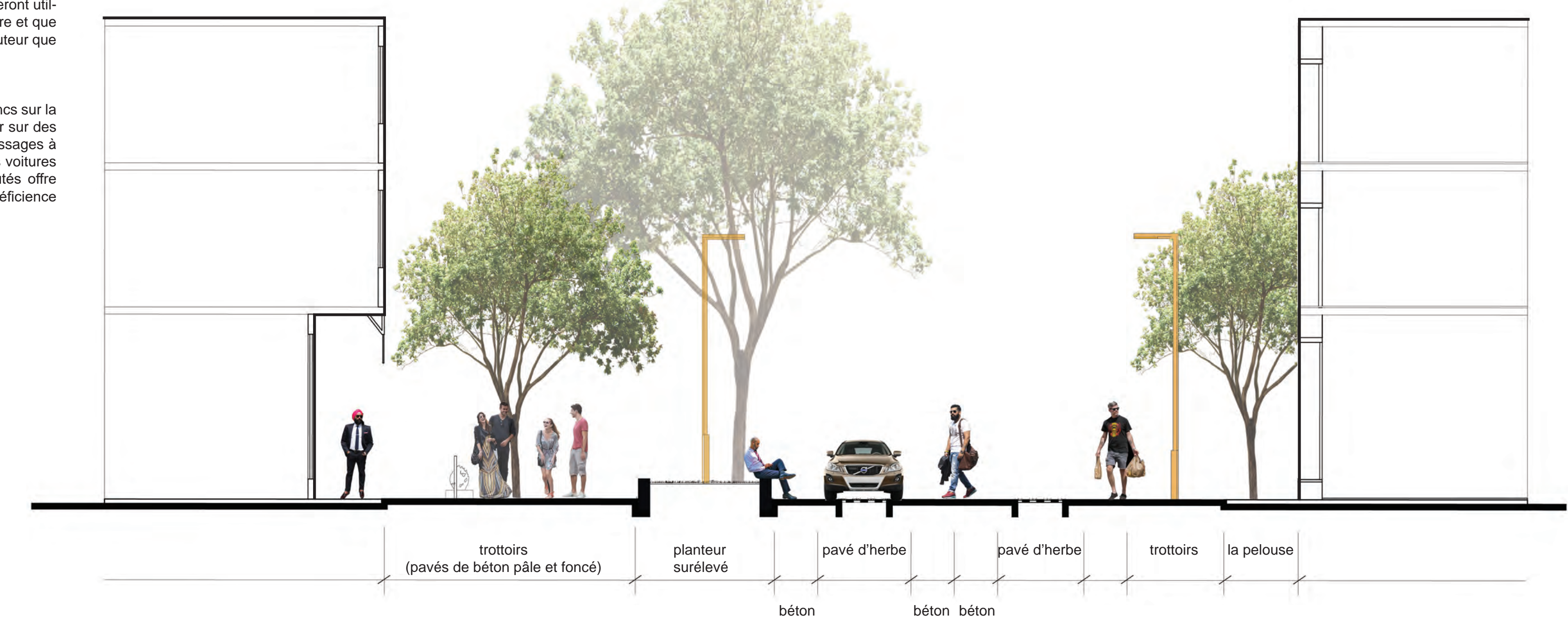
LES CHEMINS PIÉTONNIERS
Les chemins piétonniers à travers les rues maintiennent les lignes d'accès entre les bancs sur la Place Simon-Valois. La conception permet aux piétons de multiples points de traverser sur des voies accessibles au même niveau que la rue. Les bandes colorées font écho aux passages à niveau dans les zones où les piétons veulent le plus croiser (lignes de désir) et où les voitures doivent prendre des précautions supplémentaires. Les chemins et les passages cloutés offre également l'occasion de fournir une surface podotactile pour les personnes ayant une déficience visuelle.



perspective 2 depuis la rue Ontario en direction est (scénario de fermeture 2)



coupe schématique AA' - avenue Valois
1:50



coupe schématique BB' - rue Ontario
1:50