SD303

# Alès, place de la Gare

# FICHE SYNTHETIQUE

ENGLISH

### Building a new urban façade

The city centre of Alès is limited, or constrained by two elements, the river (with its flooding) and the railways platform, isolating the city from the hills. The city has to invent a new relationship with those two limits, bringing more quality of life in it. It has to rediscover its landscape.

The release of the railway platform is an opportunity for the city of Alès, especially in regards of the scarcity of available urban land in the city centre. But more than a mere question of availability of lands, it's also a great opportunity to solve the problem of the barrier generated by the wall of the platform. This project has to address this issue. The site of the station, the future intermodal hub, is a first step in this process; the whole railway platform has to be considered. And we have to go beyond the idea of a Green Belt, we have to build density in order to make the future public transportation system of the tram-train more powerful and help to revitalize the district.

### The hub is a square.

Hubs are usually considered as big technical building almost like engines. We think it has to be widely open to the city, so it can benefit to it and create a very intense and urban neighborhood. A new kind of platform will appear, a public space, a square, linking the city and the hills, revitalizing this area of the centre district. The project of regional tram-train will change the relationship of the city with the railways, it will make possible to incorporate the tracks into the urban fabric. The design of the square has been thought in this way: the square is no longer in front of the station but it's the building of the station which is at the very center of the square giving more possibilities of connections between the centre and the hills. As links between different transportation systems are made through streets, avenues and squares, it becomes easier to extend the influence of this hub in the city and develop in this area a wide range of uses and facilities. Urban facilities will make life better in the centre and allow us to bring here more people to spend time or to live.

As the law is still very strict about this point, we also planned an elevated way (+6m) using the new buildings around the Station. They are integrated with the different uses, like the outdoor swimming-pool, the shopping center or the hotel, creating more than just an elevated way: terraces, belvedere and public spaces associated to this program. The layering of the functions and common spaces will make this space intense and more connected to the city.

But the main civic space is the square, "la place de la Gare", a famous and traditional feature in French cities, the main goal of this design is to rediscover and rethink this traditional element as a powerful contemporary urban magnet.

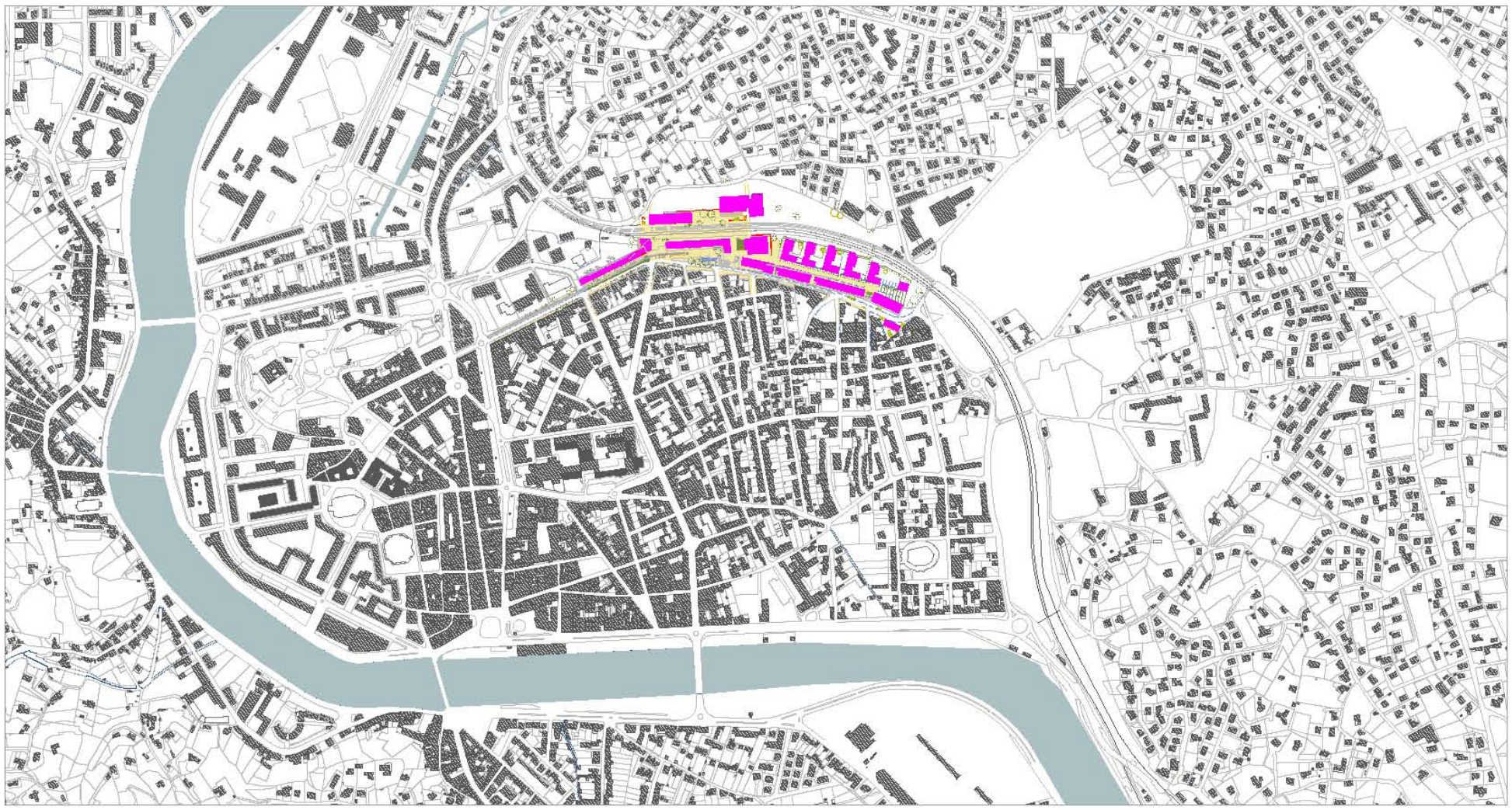
### Summer comfort vs. energy performance

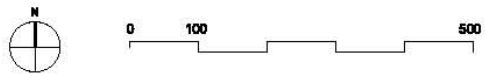
Summer comfort is a key issue for housing in the Mediterranean climate. We consider that this point has to be thought through the design of the building and not insulation performance, this concept being more pertinent for the climate in Northern Europe than in the South. The control of the light and the shade are essentials for the summer comfort of housing, for that we decided to work with blocks of stone and wood, both materials are originals from the area (the stone is the famous roman stone of the 'Pont du Gard' and the chestnut wood coming from the 'Cévennes' very close to Alès).
We use huge stone blocks, 50 cm thick, for the structural elements which are in façades and not between the apartments. It creates a deep façade for the summer comfort (the southern façade), and allows us more flexibility in the organization of dwellings inside the building. The separation between flats and with the common spaces are wooden framework walls, in order to give dwellings possibilities of evolution in time. Heavy mass vs. the multi-layer wall construction, deepening the façade, sun-shading, natural ventilation…We must address and rediscover the basic elements of a contemporary Mediterranean architecture.

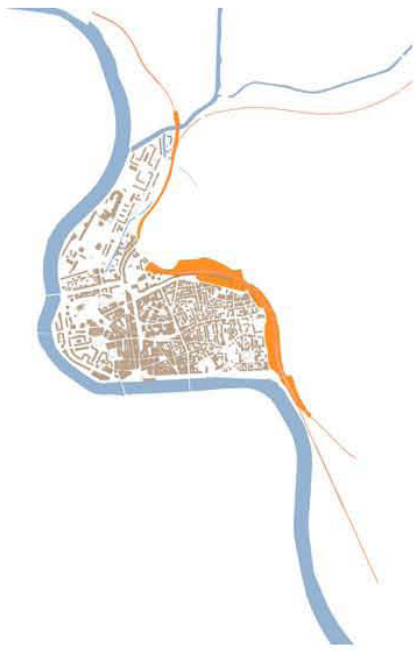
# Alès, place de la Gare

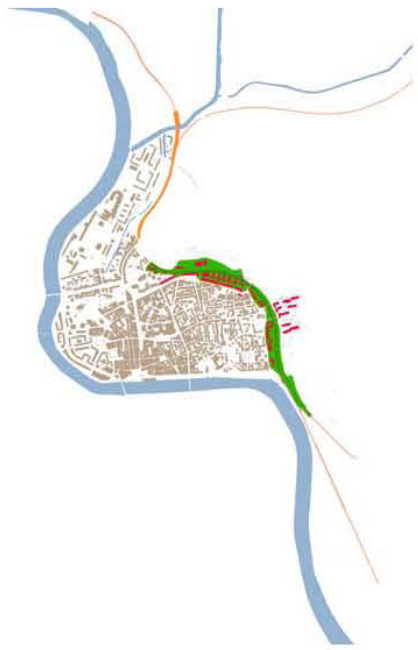


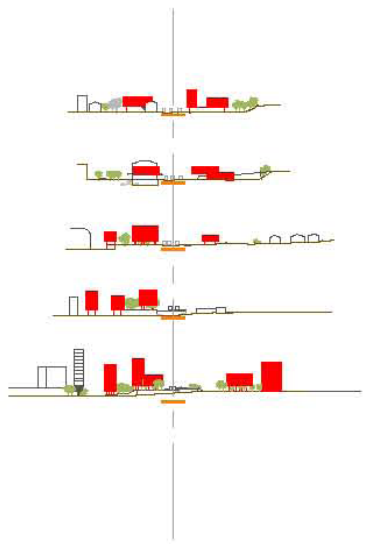








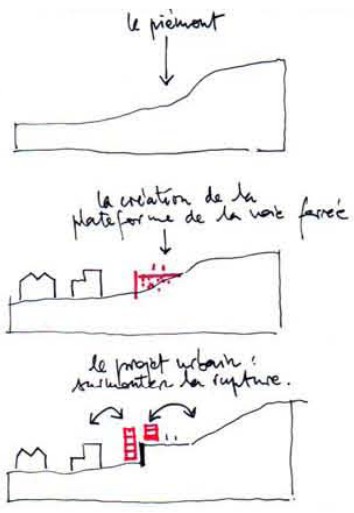


LE PROJET ET LE TERRITOIRE

• *reconstruire une limite, une façade urbaine;* le développement urbain d'Alès s'est produit entre Gardon et collines dans un site relativement contraint. A cette difficulté géographique, la ligne de chemin de fer est venue renforcer cette limite du pied de colline par la construction de la plateforme ferroviaire. Au-delà, s'est développée une autre ville, celle des collines, très importante aujourd'hui de par son étendue. La photo aérienne d'Alès montre cette prédominance d'un tissu pavillonnaire collinaire face à une ville contrainte. La désaffection d'une partie des emprises ferroviaires offre une opportunité majeure pour la Alès de reconquérir cette limite.

• *une nouvelle relation ville/mobilité;* au-delà de l'enjeu foncier important pour une ville qui ne dispose que de très peu de réserves dans son espace urbain, l'enjeu est avant tout dans la redéfinition de cette limite avec un objectif d'articulation et non de division, remettre en relation la ville avec son territoire, notamment celui des collines. Le futur tram-train nous offre la possibilité d'une nouvelle relation entre ville et mobilité, et donc d'une meilleure intégration des infrastructures. Ce projet doit partir à l'assaut de la plateforme, surtout de son mur, véritable barrière enfermant la ville. Le projet de pôle multimodal autour de la gare ne constitue que la première étape de ce processus.

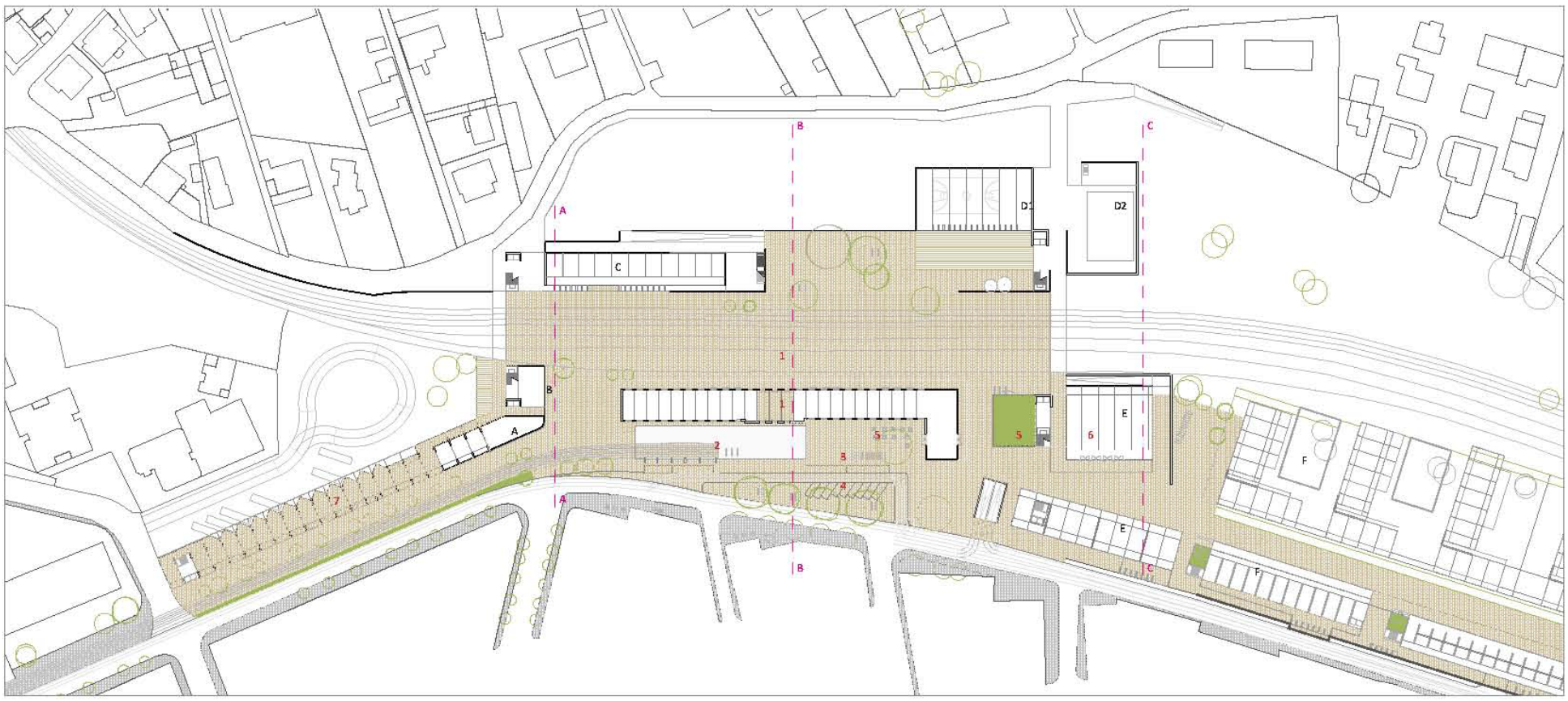
• *densifier la coulée verte;* au 20e siècle, les mines disparaissent à Alès et laissent la place au 21e siècle à la Green Touch: la voie de chemin de fer se transforme en coulée verte, le train devient tram-train et le quartier de la gare devient un éco-quartier. La coulée verte est intéressante mais pas suffisante, le projet doit repenser cette façade fermée produite par la plateforme, pour cela nous devons construire sur et au bas de la plateforme, introduisant ainsi un dialogue nouveau entre ville et infrastructures. Densifier la coulée verte peut nous permettre de construire au-delà du secteur de la gare plus de 800 logements en relation avec le quartier de Tempéras et celui des collines, à proximité de la future ligne de tram-train et profitant d'un espace vert de qualité avec des vues ouvertes sur la ville et le territoire. L'enjeu de la revitalisation à Alès se situe ici, penser les mobilités en synergie avec le projet urbain, vers une plus grande intégration des infrastructures et une reconquête des barrières qu'elles ont pu produire par le passé.



>Quand la ville se rapproche des infrastructures
Alès: l'ancienne gare | la HighLine à MeatPacking District, New York.

# Alès, place de la Gare



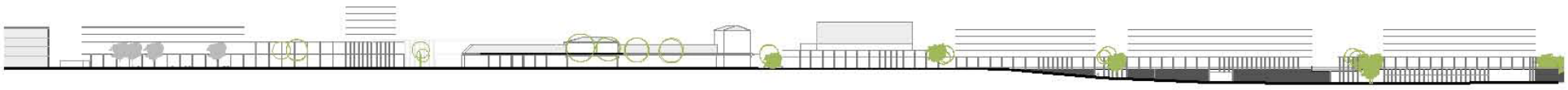



MOBILITE | POLE D'ECHANGES
1. Gare et quais | 2. Station Tramway (ou TCSP) | 3.Station TAXI | 4.Dépose-minute | 5.Station vélos extérieur | 5b. Station vélos fermée (R-1 ouvert en liaison avec parking) | 6. Parc-Relais + parking centre commercial, cinémas et équipements sportifs | 7.Gare BUS

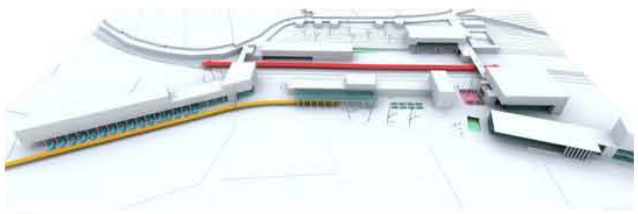
ACTIVITES | PROGRAMMATION URBAINE AUTOUR DU PÔLE D'ECHANGES
A. Information Gare BUS + Tramway | B. Maison du Développement Durable + bureaux divers | C. Hôtel-restaurant | D. Equipements sportifs (1-Gymnase, 2-Piscine ouverte en terrasse) | E. Centre Commercial (RDC+R+1) / Cinémas (R+2, R+3) | F.Logements & bureaux

N

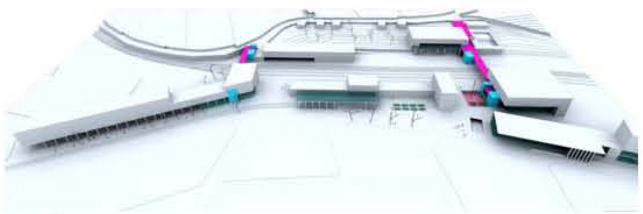
0 25 50 100



**-1** Parc-Relais mais également parking public pour cinémas, centre commercial et équipements sportifs
Accès aux quais de la gare directement par rampe
Parc à Vélos protégé (-1 dans place ouverte)



**0** Quais de la gare | station de Tramway devant la Gare | Gare BUS sous bâtiment, accès direct à la place de la Gare et aux quais par l'avenue De Gaulle | TAXI + Dépose-minute sur parvis de la Gare
Parc Vélos externe sur parvis de la Gare



**+1** Passerelles liant la ville et les collines.
Ouest: entre avenue Charles de Gaulle et avenue Joliot-Curie par le bâtiment de bureaux
Est: entre boulevard Talabot et l'avenue Joliot-Curie par le centre commercial + cinémas et la piscine
Les équipements sportifs et l'hôtel disposent d'un accès haut (Joliot-Curie) et bas (Place)

TERRITOIRE

• *le pôle d'échanges n'est pas un bâtiment, c'est une place, ouverte sur la ville* où les échanges dépassent la dimension purement fonctionnelle pour devenir des parcours urbains dont le support est l'espace public, la place de la Gare. Les différents modes de déplacement sont proches les uns des autres, mais sont aussi l'occasion de croisements avec d'autres services et usages. Le pôle d'échanges est trop souvent pensé comme un élément clos, strictement lié aux transports, un objet autonome, alors qu'il représente une opportunité rare pour la ville.

• *un pôle d'échanges, une nouvelle polarité urbaine;* autour de ces parcours, se développent usages, activités et services, profitant des flux existants et renforçant en retour la fréquentation des modes de déplacement présents sur le pôle d'échanges. A ce titre, il nous paraît plus opportun de développer sur ce site le centre commercial et multiplexe prévu sur une emprise plus centrale. En effet, pôle d'échanges et centre commercial se renforceront l'un l'autre. La localisation des équipements sportifs répond à cette même logique.

• *la place comme lien entre ville et collines;* le site de la gare est lisible, clair, il est le pied de la colline. Le projet est une opportunité majeure pour repenser et favoriser les liens entre ville et collines, de deux façons distinctes: à travers la place elle-même; le projet de tram-train autorisant le franchissement des voies à niveau, actuellement existant; la place n'est plus devant la gare, mais c'est la gare qui est au-milieu de la place. Le développement des autres programmes est aussi une opportunité pour aménager des liens supérieurs (à +6M) à partir des futurs bâtiments; ainsi ces traversées ne sont plus de simples passerelles mais de vrais passages urbains, ils sont bordés par la piscine en belvédère, le centre commercial, le gymnase ou encore l'hôtel.

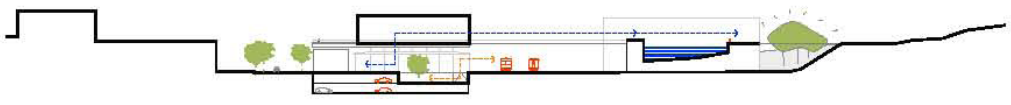
• *intensité et densité le long d'une nouvelle façade urbaine;* en parallèle à ces usages le projet développe sur ce site environ 400 logements sur la plateforme ferroviaire en connexion avec la gare et le pôle d'échanges; les futurs habitants bénéficieront donc de cette accessibilité accrue, ainsi que des services qui y sont liés. Il s'agit également d'une opportunité pour reconstruire cette façade urbaine dure que représente le mur de la plateforme ferroviaire, nous proposons donc d'implanter les bâtiments sur la plateforme mais aussi au bas du mur, et de constituer ainsi une nouvelle façade au boulevard Talabot et de nouveaux liens entre la ville et les collines.

**A-A**

du Bus au Tramway et au Train (et TramTrain)
de la place de la Gare à la colline par le passage haut, maison du DD et hôtel

**B-B**

du Tramway + vélos au Train (+ TramTrain)
de la place de la Gare à la colline par le niveau bas



**C-C**

de la voiture + vélos au Train (+ TramTrain)
de la place de la Gare à la colline par le passage haut, cinéma, gymnase et piscine

# Alès, place de la Gare

PLAN NIVEAU RDC DE L'ENSEMBLE DE LOGEMENTS | Intégration de la coulée verte dans le projet // Construction d'une nouvelle façade urbaine sur le boulevard Talabot // Aménagement d'une place au bas du boulevard et de la plateforme ferroviaire

## Façade

ECHELLE 1:100

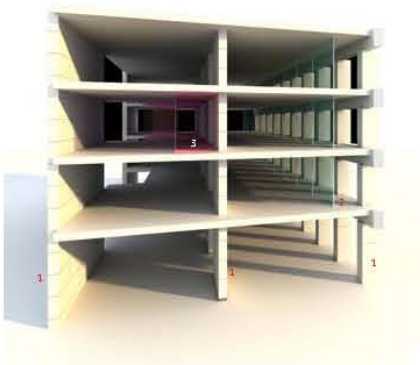
• *Produire du confort thermique d'été;* à rebours des labels et réglementations actuelles et futures, le confort thermique d'été marginal dans les bâtiments à basse consommation, mais pourtant fondamental en milieu méditerranéen, est replacé comme primordial dans la conception même du bâtiment et de sa structure. La question de la durabilité passe quasi-exclusivement par la question de la thermique, réglementation décidée et mise en place sur des conceptions qui prévalent dans des climats où la thermique d'hiver est privilégiée. Cette pensée du confort d'été dépasse la thermique et doit être abordée depuis la conception architecturale ainsi que les modes constructifs. Nous proposons de fabriquer de l'épaisseur sur la façade exposée au soleil, par l'utilisation de la pierre massive (50 cm d'épaisseur) et d'une loggia; les logements sont traversants et ainsi tous ventilés par 2 façades. L'épaisseur produit de l'ombre, la lumière étant également contrôlée par les persiennes.

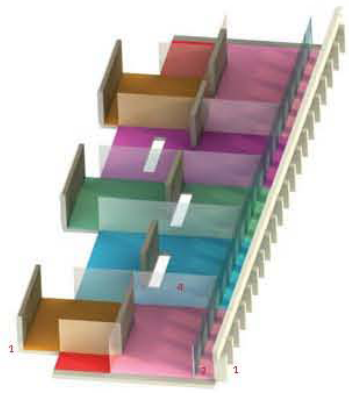
• *Créer des typologies de logements variées et évolutives;* les structures fixes sont en pierre massive et les parties évolutives sont en ossature bois (châtaignier). La pierre (pierre de Vers Pont du Gard) se trouve en façades (au sud, piliers devant les loggias et au nord constituant la paroi de façade. Le système constructif retenu constitue donc une réponse à la question du confort d'été (tout comme celui d'hiver) mais il permet également la flexibilité et l'évolutivité du logement, en laissant la possibilité de conquérir des espaces voisins ou d'abandonner des parties de son logement devenu trop grand. La production du logement est contrainte par les filières dominantes, le béton et les règlementations associées, thermiques, acoustiques qui mènent à des solutions standardisées. Le principe que nous proposons permet d'offrir des possibilités multiples d'installation en simplex, duplex, dans des trames larges, étroites et d'offrir des typologies variées. Le climat méditerranéen donne tout son sens à la façade épaisse, celle-ci étant porteuse, elle autorise une certaine évolutivité du logement.

• *Construire avec des matériaux disponibles.* Nous proposons de construire le projet à partir de façades et de refends longitudinaux porteurs en pierre de Vers Pont du Gard et de bois de châtaigner (résistant à la moisissure et l'humidité sans traitement) pour les séparations des logements permettant un redécoupage ou une réutilisation du bâtiment durant sa durée de vie. De la pierre de Vers Pont du Gard et du châtaigner, systèmes faisant largement appel à la préfabrication mais à partir de produits bruts sans transformation exploités localement (le châtaignier provient des Cévennes et la pierre, des carrières du Pont du Gard).

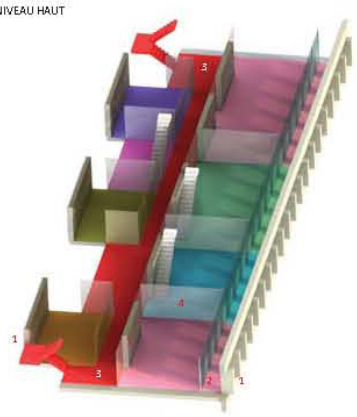
LEGENDE SYSTEME CONSTRUCTIF

Façades et refends longitudinaux porteurs (1) en pierre massive (Vers Pont du Gard). Loggias au sud (2). Coursive interne le long du refend longitudinal (3). Cloisonnement entre logements en ossature bois (4).

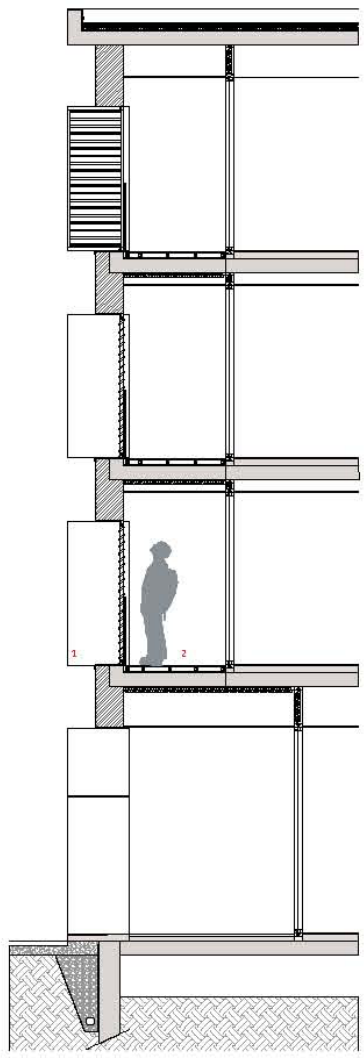




NIVEAU HAUT



NIVEAU BAS : COURSIVE

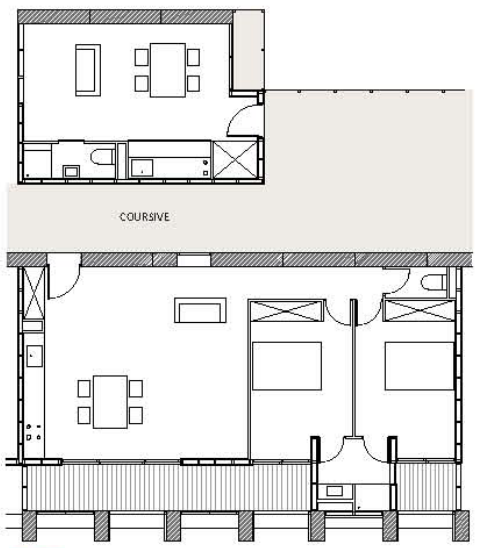


## Coupe

ECHELLE 1:50

## Studio

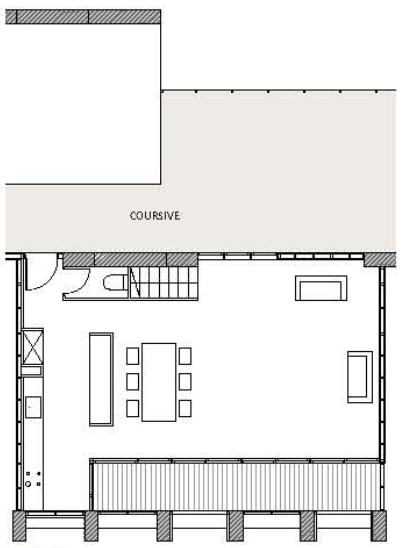
SURFACE: 27 M²




## T3

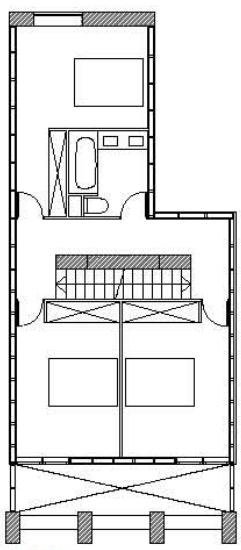
SURFACE: 74 M²

0 1 5




## T4

SURFACE: 115 M²
NIVEAU BAS

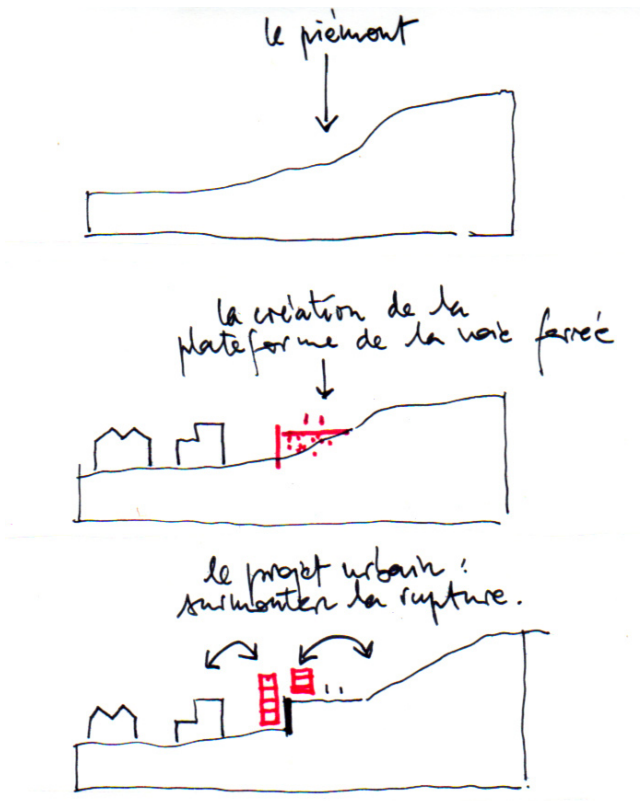


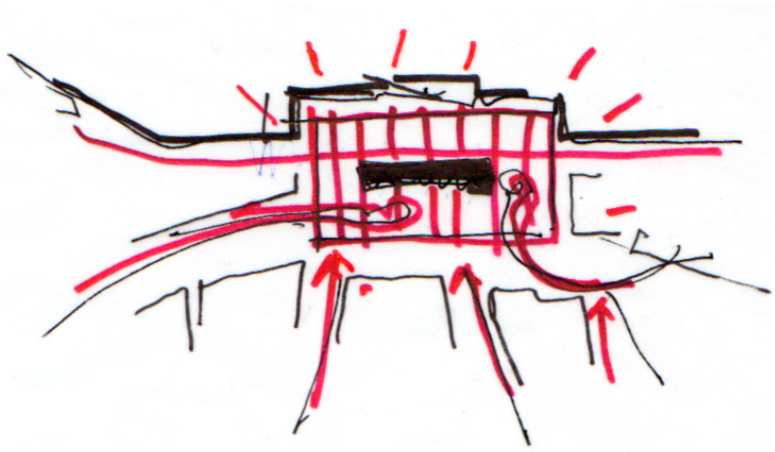
## T4

SURFACE: 115 M²
NIVEAU HAUT

# PROBLEMATIQUE





*Problématique par rapport au thème d'Europan 10 et au site d'Alès.*

• *reconstruire une limite, une façade urbaine;* le développement urbain d'Alès s'est produit entre Gardon et collines dans un site relativement contraint. A cette difficulté géographique, la ligne de chemin de fer est venue renforcer cette limite du pied de colline par la construction de la plateforme ferroviaire. Au-delà, s'est développée une autre ville, celle des collines, très importante aujourd'hui de par son étendue. La photo aérienne d'Alès montre cette prédominance d'un tissu pavillonnaire collinaire face à une ville contrainte. La désaffection d'une partie des emprises ferroviaires offre une opportunité majeure pour la Alès de reconquérir cette limite.

• *une nouvelle relation ville/mobilité;* au-delà de l'enjeu foncier important pour une ville qui ne dispose que de très peu de réserves dans son espace urbain, l'enjeu est avant tout dans la redéfinition de cette limite avec un objectif d'articulation et non de division, remettre en relation la ville avec son territoire, notamment celui des collines. Le futur tram-train nous offre la possibilité d'une nouvelle relation entre ville et mobilité, et donc d'une meilleure intégration des infrastructures. Ce projet doit partir à l'assaut de la plateforme, surtout de son mur, véritable barrière enfermant la ville. Le projet de pôle multimodal autour de la gare ne constitue que la première étape de ce processus.

• *le pôle d'échanges n'est pas un bâtiment, c'est une place, ouverte sur la ville* où les échanges dépassent la dimension purement fonctionnelle pour devenir des parcours urbains dont le support est l'espace public, la place de la Gare. Les différents modes de déplacement sont proches les uns des autres, mais sont aussi l'occasion de croisements avec d'autres services et usages. Le pôle d'échanges est trop souvent pensé comme un élément clos, strictement lié aux transports, un objet autonome, alors qu'il représente une opportunité rare pour la ville.

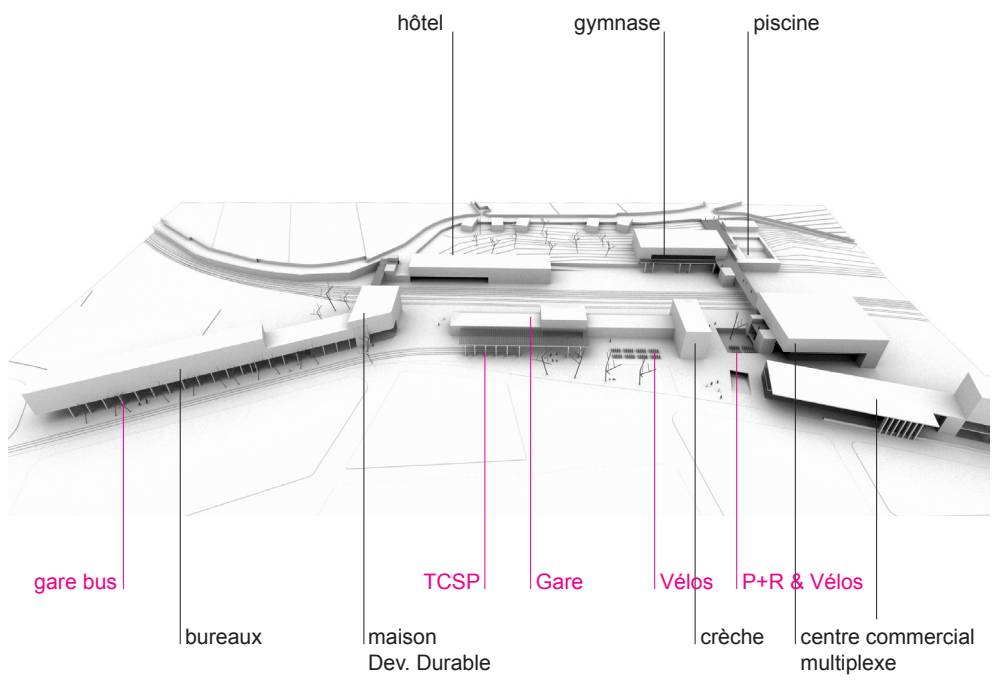
• *un pôle d'échanges, une polarité urbaine*; autour de ces parcours, se développent usages, activités et services, profitant des flux existants et renforçant en retour la fréquentation des modes de déplacement présents sur le pôle d'échanges. A ce titre, il nous paraît plus opportun de développer sur ce site le centre commercial et multiplexe prévu sur une emprise plus centrale. En effet, pôle d'échanges et centre commercial se renforceront l'un l'autre. La localisation des équipements sportifs répond à cette même logique.

• *Produire du confort thermique d'été;* à rebours des labels et réglementations actuelles et futures, le confort thermique d'été marginal dans les bâtiments à basse consommation, mais pourtant fondamental en milieu méditerranéen, est replacé comme primordial dans la conception même du bâtiment et de sa structure. La question de la durabilité passe quasi-exclusivement par la question de la thermique, réglementation décidée et mise en place sur des conceptions qui prévalent dans des climats où la thermique d'hiver est privilégiée. Cette pensée du confort d'été dépasse la thermique et doit être abordée depuis la conception architecturale ainsi que les modes constructifs. Nous proposons de fabriquer de l'épaisseur sur la façade exposée au soleil, par l'utilisation de la pierre massive (50 cm d'épaisseur) et d'une loggia; les logements sont traversants et ainsi tous ventilés par 2 façades. L'épaisseur produit de l'ombre, la lumière étant également contrôlée par les persiennes.

• *Construire avec des matériaux disponibles.* Nous proposons de construire le projet à partir de façades et de refends longitudinaux porteurs en pierre de Vers Pont du Gard et de bois de châtaigner (résistant à la moisissure et l'humidité sans traitement) pour les séparations des logements permettant un redécoupage ou une réutilisation du bâtiment durant sa durée de vie. De la pierre de Vers Pont du Gard et du châtaigner, systèmes faisant largement appel à la préfabrication mais à partir de produits bruts sans transformation exploités localement (le châtaignier provient des Cévennes et la pierre, des carrières du Pont du Gard).

# PROGRAMME






Nous répondons au programme défini pour Europan, et proposons quelques fonctions et usages complémentaires.

## 1.Logements

En utilisant seulement la plateforme au sud de la voie ferrée, nous avons une capacité d'environ 29 000 m2, soit sur la base de la répartition demandée, environ 385 logements.
Les logements disposent de stationnements souterrains (sur 2 niveaux) accessibles depuis le boulevard Talabot. Une partie de ces stationnements peut être partagée avec les programmes du parc-relais et centre commercial-cinémas, selon les besoins.
Cependant, le concept proposé est construit autour d'une évolutivité des logements et permet donc une répartition flexible entre différents types de logements, le nombre de logements peut donc évoluer selon les besoins. Nous n'avons pas prévu de construire la partie haute, si ce n'est par quelques maisons groupées le long de l'avenue Joliot-Curie, afin de respecter la nature du tissu existant. Cette réserve pourrait-être utilisée afin de densifier si nécessaire.

## 2.Pôle d'échanges

Gare BUS : 12 quais sont prévus (extension possible à une vingtaine). La gare de bus est située en partie sous le bâtiment le long de l'avenue Charles De Gaulle, afin d'éviter l'effet peu urbain d'une grande surface minérale au sein de la ville. La station elle-même, billetterie et accueil est située au rez-de-chaussée de ce bâtiment et donne sur la place de la Gare.

Parc-Relais : 300 places (R-1 et R-2) du centre commercial. Le niveau R-1 est partiellement ouvert à l'air libre, laissant une place basse d'où part une rampe piétonne qui accède directement aux quais de la gare. Plusieurs configurations peuvent être envisagées pour mixer ces stationnements avec ceux liés aux centre commercial et cinémas.
TAXI: 10 places, sur le parvis, directement accessible depuis la gare et à proximité de la station de tramway-TCSP.
Dépose-minute : 10 places, sur le parvis, directement accessible depuis la gare et à proximité de la station de tramway-TCSP.
Parc vélos : 50 places externes, sur le parvis, directement accessible depuis la gare et à proximité de la station de tramway-TCSP [surface : 100 m2] / 50 places protégées dans la place ouverte du R-1 du Parc-Relais.

## 3. Programmes complémentaires prévus

Hôtel : le programme prévoit 45 chambres. La surface que nous avons prévue est de l'ordre de 2000 m2. L'accès se fait depuis la place de la Gare et depuis l'avenue Joliot-Curie, place haute (le hall intègre cette double hauteur). D'autre part, l'espace situé derrière sur la colline peut également être utilisé par l'hôtel pour des usages type piscine ou extensions.

Equipements sportifs : 2200 m2 se répartissant de la façon suivante :
• Gymnase : sa façade est ouverte sur la place de la Gare, il est également accessible depuis la place haute où se situe la piscine ouverte.
• Piscine : en belvédère avec vue ouverte sur Alès, accessible depuis le passage liant le centre commercial (et donc les stationnements publics qui y sont liés) et l'avenue Joliot-Curie au nord
L'ensemble est accessible par une place haute située sur l'avenue Joliot-Curie où une terrasse donne accès d'un côté à la piscine et de l'autre au gymnase. Le passage dessert ensuite le centre commercial et les cinémas.

Crèche : surface de 350 m2 (extensible à 500 m2). Nous proposons d'utiliser -si l'usage SNCF le permet- le bâtiment perpendiculaire à la Gare (bâtiment R+2), en effet sa situation est idéale pour les personnes utilisant les différentes modes de déplacement, il peut ainsi devenir un programme complémentaire du pôle d'échanges, mais aussi ouvert sur le futur quartier.

Maison du Développement Durable: surface de 1300 m2. Située sur la place de la Gare, elle est accessible depuis celle-ci (entre gare de bus, gare et station TCSP), elle se développe sur 2 niveaux et s'ouvre au R+1 sur une terrasse ouverte sur le passage surélevé qui permet de relier la place de la Gare à l'avenue Joliot-Curie à l'Ouest de la Gare.

## 4. Programmes non prévus mais proposés

Centre Commercial/Multiplexe : surface potentielle d'environ 8000 m2, se répartissant entre commerces, activités et salles de cinéma. Ce programme, prévu initialement plus au centre de la ville, pourrait ajouter un élément intéressant en termes d'animation de ce futur pôle urbain. De plus, il dispose ainsi d'une accessibilité Transports en Commun très grande et permet d'augmenter ainsi la fréquentation. Un stationnement public est prévu ; le programme commercial + multiplexe permettant d'optimiser temporellement l'usage des stationnements. Le centre commercial et bureaux est largement ouvert sur la place et la coulée verte, il se répartit sur les 2 bâtiments situés à l'extrémité Ouest de la plateforme ferroviaire en contact direct avec la Gare, il apportera ainsi une animation importante à la place sur un créneau plus de soirée.

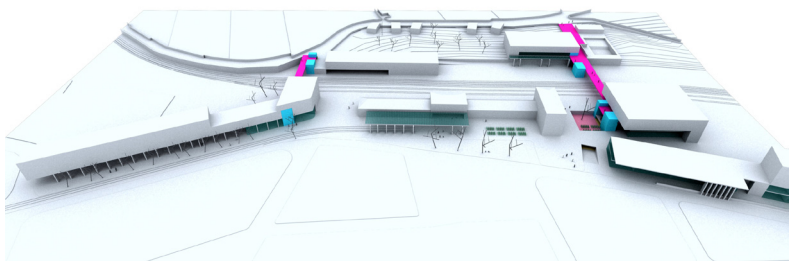
Des bureau sont également prévus dans le bâtiment de la Maison du Développement Durable au-dessus de la gare routière.
Surface: 3000 $m^2$

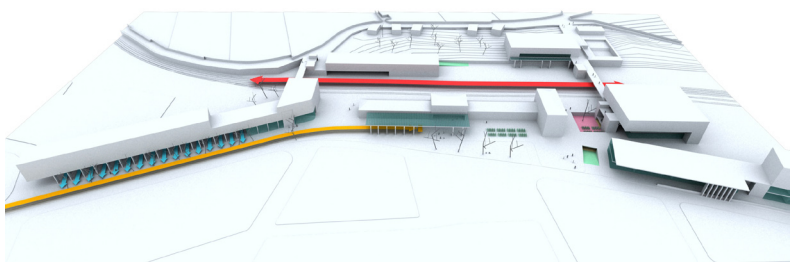
# PROCESSUS DE REALISATION

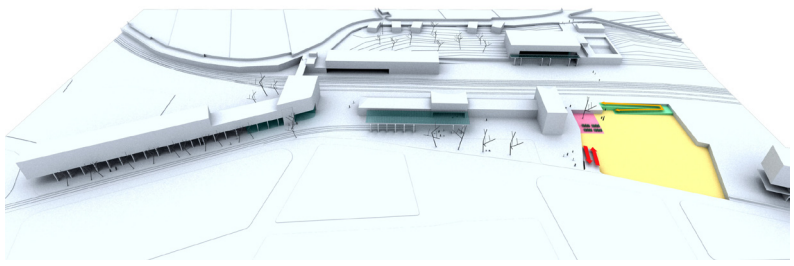
Le projet nécessite la réalisation d'infrastructures et un certain nombre d'aménagement d'espaces publics. Il serait cohérent d'organiser ces investissements dans le cadre d'une opération de ZAC étendue au périmètre de projet Europan.

Cela permettra de réaliser les passages surélevés et aménagement d'espaces publics au titre des participations (centre commercial, cinémas, hôtel et logements) de la ZAC.

2 tranches peuvent être identifiées comme étant relativement indépendante :
- la plateforme ferroviaire (Est du périmètre) où la question du foncier doit être relativement simple (SNCF,RFF??) et qui présente relativement peu d'interactions avec les autres programmes, elle pourrait être réalisée dans un premier temps, permettant ainsi de réaliser le P+R.
- le pôle d'échanges, opération plus complexe avec notamment des démolitions est un type de projet relativement neuf, où la définition de la maîtrise d'ouvrage n'est pas toujours très claire. La Communauté d'Agglomération doit prendre le leadership de ce type de projet en partenariat avec la SNCF, RFF et la Région. Une première étape peut être menée avec la gare BUS et le bâtiment qui le surplombe, puis ensuite le réaménagement du boulevard De Gaulle et de la place de la Gare avec le TCSP.

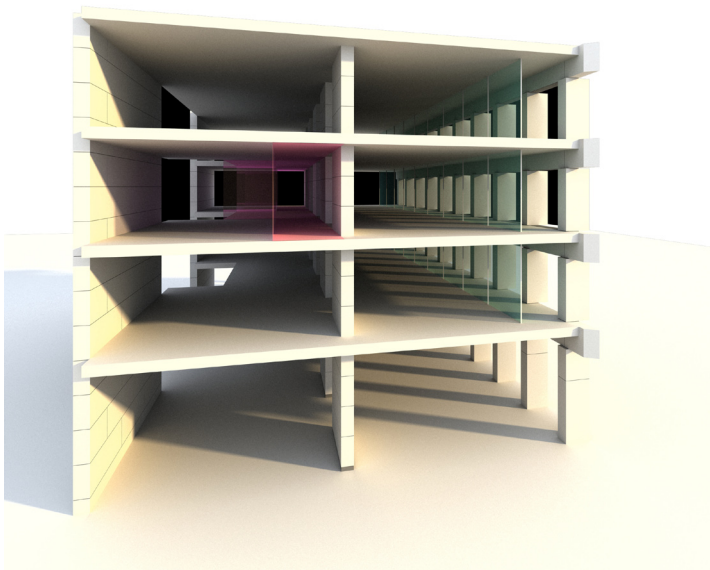






# APPROCHE TECHNIQUE





## *Vers une architecture high tech ou low tech ? Existe-t-il une spécificité à l'architecture du sud ?*

Architecture responsable, développement durable, habitat passif, qualité environnementale, énergie renouvelable, des mots et des règlementations, des fabricants de matériaux. Les images, les références véhiculées par ces mots, et la production des architectes font toujours référence aux architectures produites en Suisse, ou dans le Voralberg nouveau paradis pour écologiste bien pensant. Ces exemples sont probants, ils proposent par ailleurs au-delà d'une technique, d'un savoir faire, une société qui vit dans un particularisme, certainement pas dans une société qui serait un modèle pour tous. Ces images qui circulent sur le net, dans les magazines, sont réappropriées, absorbées et produisent à leur tour « une esthétique » qui de liée à une situation particulière, devient la règle, le modèle qui se diffuse quel que soit le climat, les savoirs faire.

A la lecture des nouvelles réglementations, l'on s'aperçoit que la question de l'écologie, de la durabilité passe quasi exclusivement par la question de la thermique, réglementation décidée et mise en place sur des conceptions qui prévalent dans des climats ou la thermique d'hiver est privilégiée, car nous lions encore crise de l'énergie fossile et écologie. La question que nous pouvons légitimement poser est celle d'une mise à l'épreuve de ces règlementations dans un contexte où le confort d'été des bâtiments construits dans ce contexte mène aujourd'hui à la généralisation de la climatisation. Les épaisseurs de façades, plutôt que les peaux lisses, l'obligation de proposer des bâtiments ventilés par au moins deux façades devraient amener vers d'autres solutions et proposer en définitive de développer une architecture bâtie sur des principes autres. Les architectures traditionnelles ont répondues par des dispositifs simples mais d'une grande efficacité à ces questions, l'évolution des typologies de bâtiments, les usages et leur sophistication ne peuvent nous faire regarder ces architectures comme modèles à suivre mais nous interroger sur nos pratiques. Les règlementations en place nous obligent de plus en plus à mécaniser les bâtiments, la généralisation du bâtiment basse consommation, nous obligent à avoir recours de plus en plus à de la mécanique de la gestion automatisée ce qui se traduit pour l'utilisateur par des coûts d'entretien et d'installation, nous devons légitimement nous questionner sur les échelles de notre travail et la validité des outils que nous mettons en place.

• *Produire du confort thermique d'été;* à rebours des labels et réglementations actuelles et futures, le confort thermique d'été marginal dans les bâtiments à basse consommation, mais pourtant fondamental en milieu méditerranéen, est replacé comme primordial dans la conception même du bâtiment et de sa structure. Cette pensée du confort d'été dépasse la thermique et doit être abordée depuis la conception architecturale ainsi que les modes constructifs. Nous proposons de fabriquer de l'épaisseur sur la façade exposée au soleil, par l'utilisation de la pierre massive (50 cm d'épaisseur) et d'une loggia; les logements sont traversants et ainsi tous ventilés par 2 façades. L'épaisseur produit de l'ombre, la lumière étant également contrôlée par les persiennes.

• *Créer des typologies de logements variées et évolutives;* les structures fixes sont en pierre massive et les parties évolutives sont en ossature bois (châtaignier). La pierre (pierre de Vers Pont du Gard) se trouve en façades (au sud, piliers devant les loggias et au nord constituant la paroi de façade. Le système constructif retenu constitue donc une réponse à la question du confort d'été (tout comme celui d'hiver) mais il permet également la flexibilité et l'évolutivité du logement, en laissant la possibilité de conquérir des espaces voisins ou d'abandonner des parties de son logement devenu trop grand. Le principe que nous proposons permet d'offrir des possibilités multiples d'installation en simplex, duplex, dans des trames larges, étroites et d'offrir des typologies variées. Le climat méditerranéen donne tout son sens à la façade épaisse, celle-ci étant porteuse, elle autorise une certaine évolutivité du logement.

• *Construire avec des matériaux disponibles.* Nous proposons de construire le projet à partir de façades et de refends longitudinaux porteurs en pierre de Vers Pont du Gard et de bois de châtaigner (résistant à la moisissure et l'humidité sans traitement) pour les séparations des logements permettant un redécoupage ou une réutilisation du bâtiment durant sa durée de vie. De la pierre de Vers Pont du Gard et du châtaigner, systèmes faisant largement appel à la préfabrication mais à partir de produits bruts sans transformation exploités localement (le châtaignier provient des Cévennes et la pierre, des carrières du Pont du Gard).