

LF007

EUROPAN 10

ALES, QUARTIER DE LA GARE

GENESE D'UN CENTRE...VEGETAL!

Genesis in gestation

The project is a genesis in gestation. In no case the new buildings should be brought from outside in a place deprived of memory. A living city lets its streets, its public spaces express the life which it doesn't want to be mute. On the contrary it is meant to be as far as possible the most pleasant container of this life that it should back up. Indeed we went to Alès in order to seek these breathings, these accidental poetical moments, these hidden combinations of intimacy, liberty, special and social practices. And we finally found them, but hidden within isolated patches or behind little cold streets full of cars. Since then the basic promise was the following: "and what about reversing everything?" Why not let the poetry, the charm take over the pure functionality, the ever-too-slow speed.....Thus was born the idea of occupying the intersections of the old area (on the ground floor or/and on stilts allowing anyway the access to houses and the handling of the car the Italian way! The car should adapt to our way of life not the contrary) and of converting the streets into inner green courtyards, or creating little alleyways giving the chance to everyone to discover the hidden treasures of Alès: the pampered gardens, the protective dish waiting for tabby cats along a small dead end, the wood exposed in a hut opened to all, the bridges above kitchen gardens where an irremovable caravan has set its headquarters.....So the project has been effectively structured as an outcome of this dream giving it at the same time the means to become reality... These means set themselves several scales of thinking and intervening, ranging from the existential or identity crisis of the city to the very acute resolution of the working of all kinds of flux and the carbon production. Indeed it's clear for us that building within an environmental frame doesn't mean applying more sophisticated new technologies but rather using one's common sense and allowing good scent! It's all about a cultural commitment and a global awareness. Thus this project which will have to fly continually between the poetical local power that is to be promoted and the global awareness that is to be accepted, will seek its way step by step. This project has to be turned into a pilot project, this seems to us essential, though not so much in getting it underway and in duplicating a model in terms of quality (however high the supposed quality is), but also in its approach of different issues which will be able to fit into the uniqueness of every site.

Thus we recount below the reflection undertaken in the precise frame of this project, the issues we had to face in order to make this dream come true, the directions we had to take and the strategic choices we had to make.

- The willingness of creating a new town-centre for Alès

The city of Alès is today characterised by its twisted and turned history. So it inherited deep morphological marks showing in a succession of buildings with different typology which don't allow a strong identifiable centre.

- The search for a strong identity

Alès needs today to create a new assembling aspect of these fragments of identity. The enlarged Alès can become a capital in the field of sustainable Mediterranean development. For doing so, it has to assume a cultural dimension allowing the unification of the Northern and Southern countries around the Mediterranean Sea.

Going beyond physical barriers and finding common characteristics between the areas north and south the rails (hill and former railway station area)

The too big hold on land by the rail lines calls into question the possibility of creating a new strong town-centre there. Therefore, the creation of two stations or two welcoming poles allowing to deal separately the northern and southern influx which are totally distinct, will be necessary. In the South: social and professional connections with Nîmes/Montpellier; in the North: environmental tourism.

Only one rail will be maintained, concentrating the nuisances upstream of the new centre of Alès. A system of electric buses will allow a very convenient public transport service going from the first station to the second one.

The realisation will be done in two stages: (stage 1: all the southern part of the rails; stage two: the northern part of the rails)

The difference of levels between the "two banks" (north and south the rails) will be dealt with by making little earthworks (themselves used as phragmafilters able to clean up the city water, rain and even domestic sewage) in order to encourage the connections on the full width of the new buildings.

- Genius of the place: creation of little alleyways in the old area of the railway station in order to allow people to discover the hidden treasures of Alès. Those will go beyond the maintained road.
- Supposition of a reduced space for the car. Occupation of the crossroads by buildings on the ground floor or on stilts. Creation of lodging blocks whose scale will inspire the new buildings.
- Transformation of the streets into green courtyards which spread beyond the maintained road.
- Reflection and environmentalist positioning: necessity to protect the inhabitants from N/NW/SE winds (Mistral, Intramontain and sea winds), to avoid over-heating in summer (aspect to the South) and heat-wasting in winter (opening towards North). For a Mediterranean climax, give priority to facing E/W.
- Giving as much space as possible to plants in order to make the soil as permeable as possible and allow the water to evaporate.
- Creation of an unifier park in the centre of the plan making the link between the "two banks" (areas North and South the rails).
- Based on the new urban structure born from the former area of the station now rehabilitated (green courtyards and alleyways), the typological researches can begin taking inspiration at the same time from what already exists and being adapted to the system of little earthworks.
- Creation of a urban façade made of stone, facing the south and looking on the park. This façade is first composed of all the walls facing the south, belonging to the new buildings (in the north of the rails), in extension of the hill, second of the retaining structures of the little earthworks, and third of the fencing walls of private gardens.
- Choice of the typological diversity: 3 kinds of assembly giving the possibility to offer a diversity of atmosphere and proposing different rates of lodging now and then, while preserving the harmony of the whole area and making up together the urban façade in stone: assembling in staggered rows, linear, isolated/in line.
- Also all the north-facing walls are blank and made of wood, thus making up urban façades as well (at the two ends, north and south, of the park) .

This way, the whole project is born from a creation in situ without being a reproduction, based on resentments, technical regulations or political commitment, all the ingredients to make it really belong to you.

« Alès a besoin aujourd'hui de créer un nouveau visage rassembleur de ses morceaux d'identité ». Le développement durable semble en effet être le créneau à développer mais afin qu'il ne soit pas noyé dans des actions semblables entreprises dans différentes villes de France, il doit pouvoir revendiquer un positionnement original dû à son positionnement géographique et au climat local. Le grand Alès peut devenir une capitale en développement durable méditerranéen et comme en matière écologique, les frontières sont inexistantes, plus spécifiquement prôner et œuvrer pour les coopération N/S et S/N en matière d'écologie.

Afin d'œuvrer efficacement dans ce sens, il semble indispensable d'accompagner ces actions d'une véritable mouvance culturelle permettant de combler le fossé creusé entre ces pays par défaut de communication et œuvrer ainsi ensemble pour une planète plus saine. Cette mouvance est explicitée dans le discours de M. Edgar Morrin qu'il nomme « la politique des civilisations ».

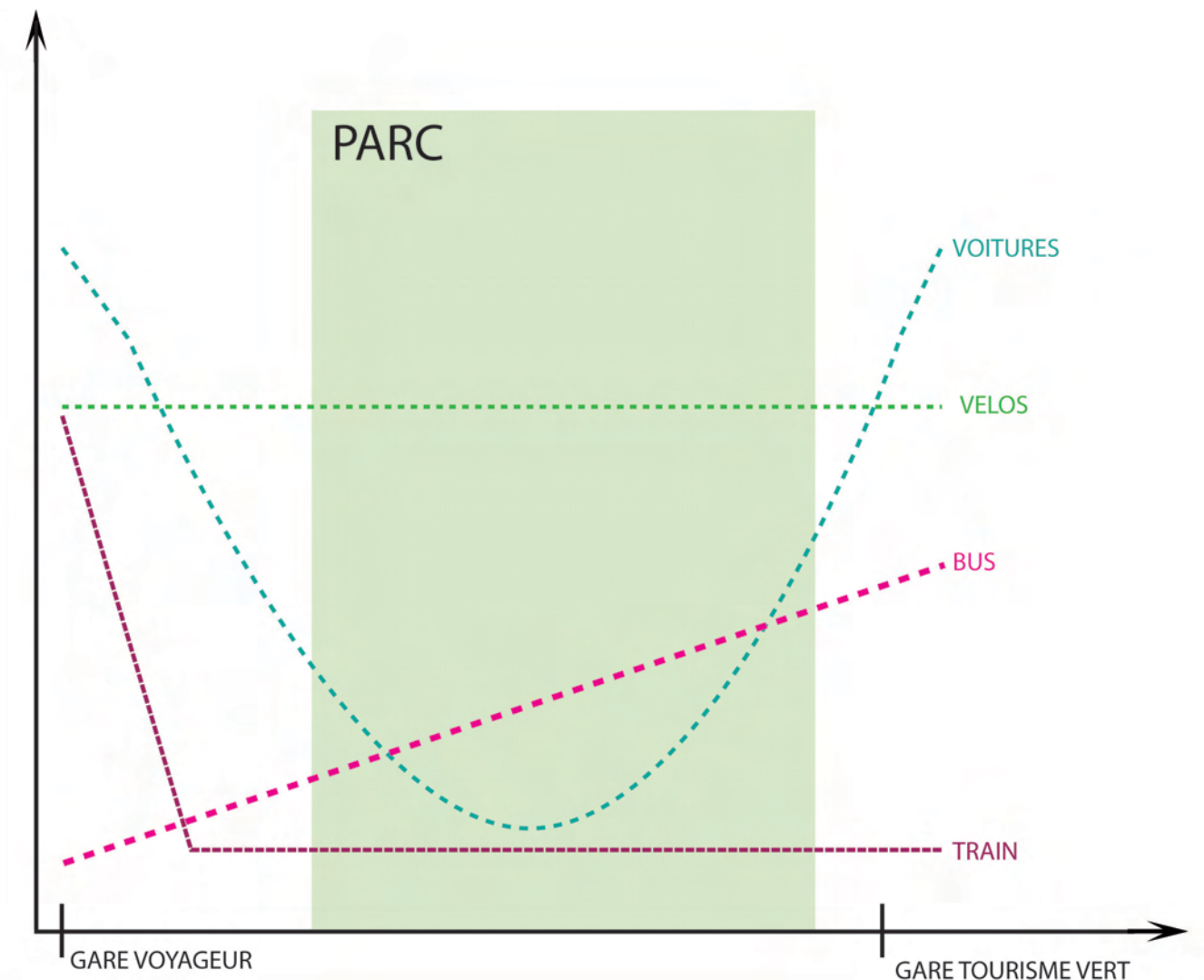
En terme de programme et de réflexion écologique, ce choix de positionnement stratégique de la ville aura pour incidence la proposition d'un centre culturel complémentaire à la Maison de Développement durable et des propositions en éco construction relevant plus du bon sens que de l'investissement en masse dans les nouvelles technologies en matière d'énergie renouvelable, ces outils pourront bien entendu être utilisés en complément d'une architecture bien pensée notamment systématiquement, pour tout le mobilier urbain (éclairage, abris de bus, à vélos...) De même, les panneaux solaires seront systématiques pour l'eau chaude (phénomène naissant dans les pays du Sud de la Méditerranée), les panneaux photovoltaïques le seront également de manière à optimiser le patrimoine solaire de la région.

Dans toutes les villes, les quartiers de la gare sont connus pour être les quartiers les moins sécurisés et les plus délabrés, Alès ne déroge pas à la règle. Il en va en réalité des barrières sur-sécurisées qui ont été imposées depuis des années aux abords des trains, empêchant la vie de s'en approcher.

Nous voulons, pour une multitude de raisons parer à ce problème par deux moyens majeurs : le premier est de repousser les trop fortes nuisances aux abords du nouveau centre d'Alès et l'autre intégrer la voie maintenue qui permettra de faire le lien avec le Nord et notamment Clermont Ferrand dans un parc très attrayant permettant par la même non pas de cacher mais de mettre en scène le train et le banaliser.

Un filet d'eau longera les rails, empêchant ainsi les traversées imprévisibles des rails et se resserrera en des points précis où un système de feux rouges prendra le relais. Ainsi les rails deviennent une simple rue à traverser avec toute la sécurité qu'il est tout de même nécessaire d'adopter.

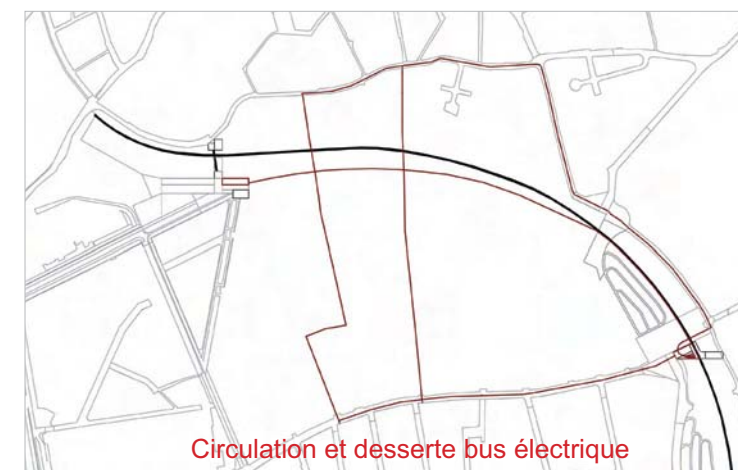
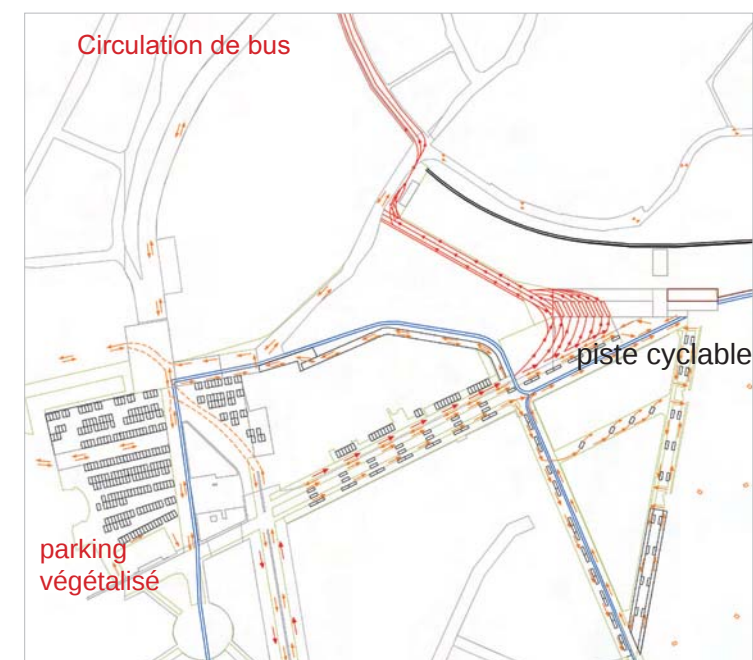
Ainsi pour outrepasser ce problème du franchissement nous créons 2 gares ou 2 pôles d'accueil, chacun avec une fonction particulière. Alès se trouvant aux portes de Cévennes, les flux N et S sont très distincts, au sud connections socioprofessionnelles et autres importantes avec Nîmes/Montpellier au Nord Tourisme Vert.



La première (phase 1) est la gare voyageurs située en amont du nouveau centre d'Alès, la seconde (phase 2) permettant de faire une gestion optimale des flux mais également des services liés à la découverte des Cévennes. Un système de bus électrique permet une desserte très pratique à partir des quais de la première gare vers ceux de la deuxième faisant une double boucle dans le nouveau centre d'Alès. A proximité de ces 2 pôles d'accueils, 2 zones de rencontres sont réalisées faisant le lien entre voitures, piétons, cyclistes bus et bus électriques, également 2 parkings permettant à la fois d'absorber les besoins de stationnements de ces 2 pôles d'accueil mais également pouvant servir aux habitants du nouveau centre d'Alès.

Ainsi en matière de flux, la séparation des gares permettra également de désengorger un lieu unique de transfert et d'accueil.

De manière à bien délimiter cette nouvelle aire, une zone 30 sera décrétée afin de rassembler le nouveau centre d'Alès. Afin de matérialiser cette zone 30, une végétalisation maximale sera entreprise des boulevards/places et espaces publics aux abords. La végétalisation est un procédé simple qui remplace le bitume, d'alvéoles remplies de gravier ou de terre plantée d'herbe qui permet au sol de respirer d'alimenter les nappes phréatiques et de permettre l'évaporation de l'eau. Les zones, de rencontre que nous créons, les parkings mais également les boulevards, quai Boissier sauvage, boulevard Louis Blanc, Faubourg d'Auvergne... Victor Hugo seront végétalisés.



Une piste cyclable passe au centre du nouveau quartier, allant d'une gare à l'autre puis faisant une boucle jusqu'au Gardon, tout en créant deux nouvelles branches pénétrant le quartier du Nord au Sud. Une ligne de bus électrique est également créée à la fois pour faire le lien entre les deux gares mais également desservir le nouveau quartier où la voiture prend une place de plus en plus petite !

Actuellement un autre obstacle complique la transformation de la zone du projet en centre fort : le relief. Le paysage le plus marquant des Cévennes étant les bancels, et Alès cherchant d'une part clairement à être attaché à ce patrimoine vert, il paraît judicieux d'autant que cela est justifié pratiquement sur le terrain d'utiliser et réinterpréter le système des bancels pour un meilleur raccord des parties N et S du rail maintenu.

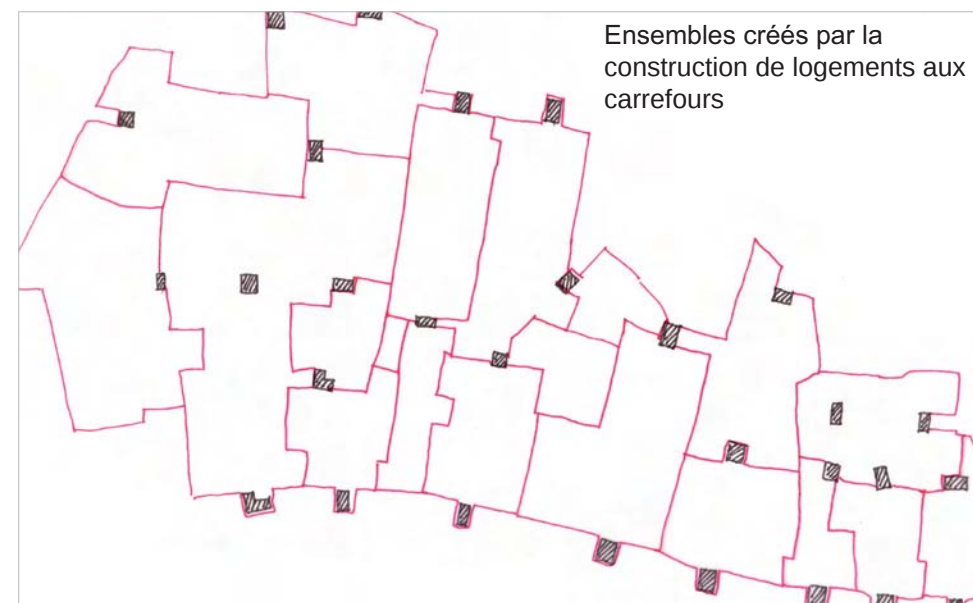
Les bancels seront plantés de roseaux permettant ainsi par un processus de phytoremédiation de dépolluer les eaux urbaines ainsi qu'après une étude de faisabilité, les eaux ménagères (lave vaisselle etc...), l'eau épurée est récupérée dans un bassin (filet d'eau le long des rails).

Suite à ces décisions stratégiques permettant la construction d'un centre fort est venue une double question, comment faire en sorte que le nouveau centre puisse préserver ce calme nouvellement trouvé et comment cela peut-il se traduire en matière de gestion de la voiture ? Comment faire en sorte de créer une unité, morphologique, et typologique entre « les deux rives » ?

En supposant que le nouveau centre se ferme aux voitures, nous avons cherché à occuper les carrefours libres de tous côtés sans voisinage gênant ou gêné... nous avons également suite à nos visites du site remarqué que tous les charmes, jardins etc... étaient cachés en intérieur d'îlots et donc créé des venelles qui permettent la découverte de ces trésors méconnus.

Cette nouvelle structuration a formé des ensembles, que l'on a décrété suivant leur morphologie et/ou typologie, fluide (accès libre de la voiture + stationnement à l'italienne), réduit (passage de la voiture), fermé (inaccessible à la voiture). Ces ensembles sont également une très bonne échelle pour tout ce qui est investissements collectif en matière d'énergie renouvelable mais également tri des ordures et conversion des matières organiques en humus pouvant être réemployé sur place dans le parc notamment pour les arbres fruitiers.

C'est alors que nous avons pu nuancer notre propos quant à la gestion de la voiture et proposé des systèmes s'apparentant aux woon erf hollandais : les rues devenues cours, seront toutes végétalisées de manière à rendre un maximum de surface du sol perméable. Ces cours pour certaines ne ferment pas totalement l'accès aux voitures mais c'est aux voitures de s'adapter au mode de vie piéton. Deux de ces woonerf se prolongent au-delà des rails jusqu'à la rive Nord ! beaucoup des venelles se prolongent également afin de tisser concrètement des liens entre ces deux parties du nouveau centre, à présent beaucoup plus proche (grâce au retrait des nuisances en amont, au travail sur le relief et à présent à la connection piétonne et automobile).



Woon erf



Woon erf - Tokyo



Illustration possible d'une cours converties... avec la construction de logements en fond de rue

Ainsi, Alès peut devenir un quartier pilote non pas dans la duplication du modèle mais de la méthode de gestation du projet urbain. A la recherche des zones intenses de la ville, des moments de poésie, des particularités de la ville (typologiques mais également urbaines) il est alors plus aisé d'obtenir de la matière première pour la construction d'un quartier nouveau en écho avec l'âme de la ville. Ainsi plusieurs assemblages et résultantes urbaines et architecturales ont été retenues ou source d'inspiration pour le nouveau quartier.

Ainsi à partir de ces prises de notes graphiques, fonctionnelles et sensibles nous avons procédé à une recherche typologique pouvant condenser toutes ces données tout en s'adaptant à la nouvelle topographie des bancels avec le postulat écologique de base lié au climat méditerranéen qui est de favoriser l'orientation E/O profitant de rayons de soleils adoucis des débuts et fins de journée. Les façades E/O seront très ouvertes faites de grandes baies vitrées protégées par moment d'une double eau en bois permettant tout une protection à la fois au soleil et une trop grande déperdition de la chaleur. Le tissage en chanvre superposé ou intégré dans le double vitrage pourra aussi jouer ce même rôle et offrir une lumière tramée agréables.

Également il paraissait important de trouver un vocabulaire fort permettant de faire le lien entre des hauteurs différentes de logements, proposant parfois des logements avec une grande mixité sociale et intergénérationnelle ou sans que cela choque ou participe à une quelconque ségrégation spatiale réserver un certain type d'habitat pour une population cible donnée. C'est cela selon nous le pari d'une ville intense qui sait sagement allier les opposés sans que cela ne paraisse. Leur permettre même de se rencontrer, d'échanger et de passer outre notre habituelle compartimentation des êtres et objets. C'est aussi véritablement le problème auquel est confrontée la ville d'Alès dans sa juxtaposition d'aires sectorisées, côte à côte, ignorées et ignorantes.

De plus la problématique du vent devait occuper une place importante et prise à l'échelle urbaine tout d'abord et non reléguée à l'échelle architecturale. La donne des vents venait confirmer l'orientation E/O pour les habitations.

Suite à toutes ces recherches il manquait toujours à notre goût un programme fédérateur permettant de faire le lien au-delà des liens fonctionnels avec les commerces de proximité parsemés dans ce quartier, homogène certes mais qui ne devenait toujours pas un centre. C'est alors qu'est venue du parc, véritable poumon vert du projet mais également de la ville tout entière et donnant soudainement véritablement le statut de centre non pas pour une fois commercial mais végétal de la ville d'Alès. Ainsi le nouveau centre était devenu le centre végétal d'Alès.

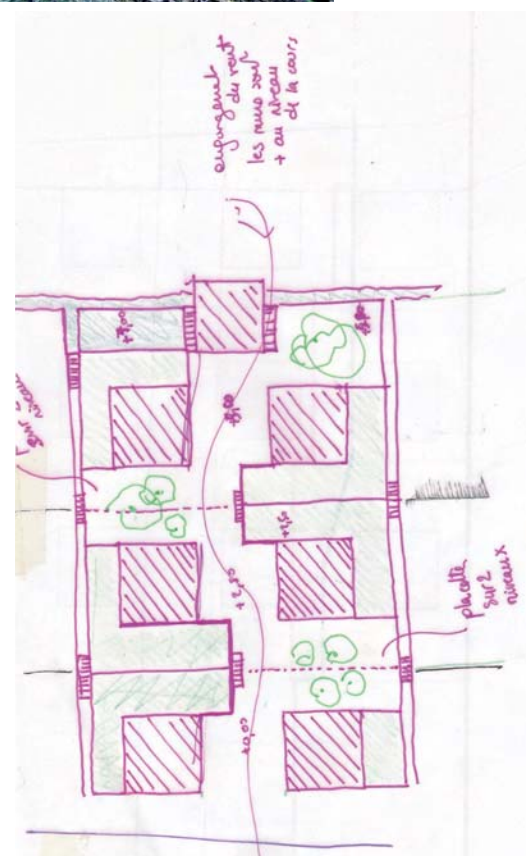
La végétation dense du parc est constituée des essences présentes à Alès et dans sa région : Hêtre, chêne pubescent, chêne vert/ Cistre cotonneux/micocoulier, cèdre, douglas, aulne de corse. Cette végétation forme des bulles de respiration constituées d'arbres fruitiers éparses, pommiers, pêchers, mûrier, olivettes. Quelques potagers et des aires de pétanques distribuées sur tout le parc.



Il coulait alors de source qu'au centre de ce parc devait être la Maison de Développement Durable, et au centre le seul élément qui retrace avec force et qualité architecturale la mémoire du site était l'ancienne gare de triage. Il paraissait alors évident, comme nous l'avons fait à l'échelle urbaine qu'il fallait venir habiter cette structure belle et vieillissante d'un souffle nouveau et prometteur...

C'est par les recherches d'assemblages qu'est née l'idée de la façade urbaine en pierre des Cévennes. Cette idée se défend tout d'abord sur le plan écologique car il est de coutume de mettre les murs capteurs au sud afin qu'il emmagasinent la chaleur du jour et la restitue par déphasage la nuit (processus qui pourra se combiner de chaufferie à bois déchiqueté à l'échelle des ensembles créés en périodes de grands froids), ce qui nous a paru intéressant est que pour une fois ce procédé se fasse à l'échelle urbaine permettant ainsi de former une véritable « montagne » s'apparentant à celle des Cévennes. Cette idée n'est pas venue comme un principe à appliquer coûte que coûte mais plutôt suite à une série de résolutions...

Ainsi des allers retours se sont produits entre les essais d'assemblages et la volonté de création de cette façade urbaine qui pourra sans aucun doute retenir le voyageur quelques jours selon les activités artistiques et culturelles que lui proposeront le centre culturel (café théâtre, colloques, agoras des arts et des lettres du pourtour méditerranéen) combiné à la MDD. Également pourront venir en nombre toutes les personnes cherchant à monter des projets écologiques dans le pourtour méditerranéen et cherchant pour cela un accompagnement soit dans la conception, le montage administratif du projet et /ou la visite d'une réalisation pilote.



REPARTITION PROGRAMMATIQUE :

365 Unités de logements sont créées dans ce nouveau quartier

165 U de 30 à 50m² de manière à redynamiser le quartier (ces unités occupent particulièrement les typologies en longueur qui d'abord occupent les carrefours, puis s'avancent aux abords du parc pour en fin traverser le rail et le filet d'eau et se retrouver sur la rive Nord faisant la jonction entre les autres typologies. Les autres se trouvent principalement dans les deux ensembles accessibles par les woonef.

100 U de 80 m² parsemées dans les autres typologies

100 U de 100 m² parsemées dans les autres typologies

Un centre culturel (contenant café théâtre/concert, médiathèque, club de cinéma, clubs en tous genre) de m²

Un hôtel de standing à proximité de la gare tourisme vert (gare phase 2)

un gymnase accolé à la gare lui permettant de remplir pleinement sa fonction de pôle d'accueil dynamique et non pas seulement de gare

un boulodrome de 4000 m² parsemé dans le parc (dans les bulles de respiration du parc)

une crèche (maison de la petite enfance) de 150 m² à proximité de la zone de rencontre de la gare voyageurs (gare phase 1).

