

## Le Conex, Lille (59)

rue de Tournai 59000, Lille



### Présentation

Entre la gare de Lille-Flandres et la rue de Tournai, la Sncf libère une emprise au promoteur ICADE PROMOTION afin d'y construire un immeuble de bureaux, un parking à vélos et un parking en sous-sol. La parcelle bénéficie d'un grand linéaire de façade au sud et par la même d'une grande visibilité. Au rez-de-chaussée, le site est connecté directement, en fond de parcelle, à la gare de Lille Flandres: Piétons, automobiles, vélos et taxis sont amenés à transiter par le site : le projet est l'occasion de connecter ses flux entre eux et d'édifier un immeuble de bureaux. Le rez-de-chaussée de l'immeuble accueillera une surface de stockage de vélos ainsi que les aires de dépôt pour les voyageurs et quelques places de stationnement supplémentaires. La parcelle choisie est à la jonction entre la ville du XIX<sup>ème</sup> siècle et celle du XX<sup>ème</sup> : à l'Ouest du côté de la place de la gare, des immeubles de petite taille et aux gabarits multiples; côté Est des gabarits imposants, de la brique moderne et, au loin, le quartier d'Euralille qui se profile ; Ce projet est un projet de connections : connecter les différentes villes, connecter les différents flux, voilà l'enjeu ... Nous proposons un bâtiment dont la forme soit générée par ces connections multiples. Le gabarit est « re-chapé » pour établir une continuité avec la ville du XIX<sup>ème</sup> siècle et annoncer la ville haute du XXI<sup>ème</sup> siècle qui se profile en bout de rue. Les angles du projet s'arrondissent, marquant le retour du bâtiment vers la gare, l'accès aux quais. Le plan du bâtiment, tout en angles arrondis résulte directement de l'optimisation des circulations automobiles du rez-de-chaussée. Cette forme fluide, articulée est constituée sur sa face extérieure d'un ensemble de lames verticales. Ces lames, dont le rythme varie selon l'irradiation solaire de façades, jouent le rôle de brise soleils ou raidisseurs verticaux. Calé sur une trame de 1.35m, le nombre et le rythme en est fixé suivant une étude précise de l'ensoleillement des façades. La peau intérieure est, quant à elle, constituée d'une alternance de panneaux pleins et de panneaux vitrés d'une

très grande simplicité de mise en œuvre. Entre les 2 peaux, quand la volumétrie le permet, des terrasses viennent prendre place et ce à tous les niveaux et pour chacun des 2 blocs prévus par plateau. Le projet étant situé sur une artère à fort trafic et étant en outre destiné à accueillir, en partie basse des locaux pour la Sncf, il nous a paru judicieux de lui associer une image qui soit celle du mouvement, du déplacement; de fait, nous inspirant de l'art cinétique, nous avons conçu une façade en mouvement permanent, dont l'apparence change selon les points de vue. Les brises soleils verticaux sont laqués d'une couleur différente sur chaque face. Ainsi, en venant du sud-est, l'immeuble, de teinte brune, se mêle aux constructions de brique environnantes, tandis qu'en venant du nord, de la place de la gare, le bâtiment offre une apparence blonde, dans la continuité des constructions de pierre claire contiguës. Le rez-de-chaussée, sur la rue accueillant est intégralement vitré: une continuité est établie avec le socle urbain des commerces

**Le traitement de l'accès a la gare : une plate forme d'accès aux différents modes de transport :** Le projet prévoit la desserte de la gare de Lille-Flandres, située a l'arrière de la parcelle En face de l'accès à la gare, une esplanade est créée qui permet de desservir - les accès piétons, latéralement - 5 places de dépose-minute, sous le bâtiment, en facade Est - 5 places de stationnement temporaires au nord - l'accès au parking des voitures de location La voie automobile menant à la gare dessert également : - un parking aérien, créé, pour 8 places a gauche, a destination de la SNCF - La sortie du parking souterrain situé sous le bâtiment. (92 places en sus des 50 prévues pour la location)

**Le rez de chaussée :** Le projet prévoit au rdc : - l'implantation d'un parking de 550 vélos à destination de la SNCF( Accès contrôlé) et un local attenant sans affectation Selon le PLU, l'immeuble doit être équipé d'un local vélos d'une superficie de 2m<sup>2</sup> pour 60m<sup>2</sup> de SHON, soit 256m<sup>2</sup>, soit une capacité de 150vélos.( source CERTU). Pour répondre aux objectifs du PLU, mais en y dérogeant, notre projet prévoit l'intégration de cette capacité de 150 vélos pour les usagers de l'immeuble de bureaux, parmi les 550 places gérées par la SNCF. -un local commercial en facade Est, a destination des loueurs de vehicules, - deux locaux commerciaux, sur la rue de Tournai

**Le gabarit** L'esprit de notre projet est de s'inscrire dans une continuité du gabarit urbain, avec une volonté d'insertion urbaine affirmée : le bâtiment crée une liaison formelle forte en s'alignant sur rue scrupuleusement au bâtiment le plus bas, à l'Ouest et se déformant pour s'approcher du bâtiment plus haut à l'Est, et annonçant la ville haute des nouveaux quartiers, visible en bout de rue. Cette notion de continuité urbaine est également une des composantes originales du PLU Lillois : Sur rue, le gabarit fixé par le PLU impose une verticale qui soit la moyenne des constructions avoisinantes, augmentée de 1.50m.( soit une hauteur de 12.90m) Par soucis architectural et afin de respecter une hauteur d'étage constante visible sur rue, notre projet dépasse de 1m en vertical la cote limite fixée par le plu, ce qui nous semble constituer une adaptation mineure étant donné le soucis d'insertion du projet dans son environnement . © Chartier-Corbasson Architectes

## Programme

bureaux, commerces, parking, parking vélos

**Mots clés** BATIMENT D'ANGLE - BATIMENT DE BUREAUX - BRISE SOLEIL - CENTRE COMMERCIAL - PARKING ENTERRE - QUARTIER D'AFFAIRES - REVETEMENT DE FACADE

**Concepteur(s)** B.E.T. HDM ingénierie S.A - Chartier-Corbasson architectes - Energy pro, Bet fluides - François Lecat, maîtrise d'œuvre d'exécution - VS-A

**Maître(s) d'ouvrage(s)** ICADE Promotion

**Types de réalisation** Equipement de bureaux

**Année de réalisation** 2017

**Surface(s)** 7150m<sup>2</sup>

**Coûts** 13 300 000 € ht

**Crédit photos** Romain Meffre et Yves Marchand photographes

**Date de mise à jour** 23/01/2018



