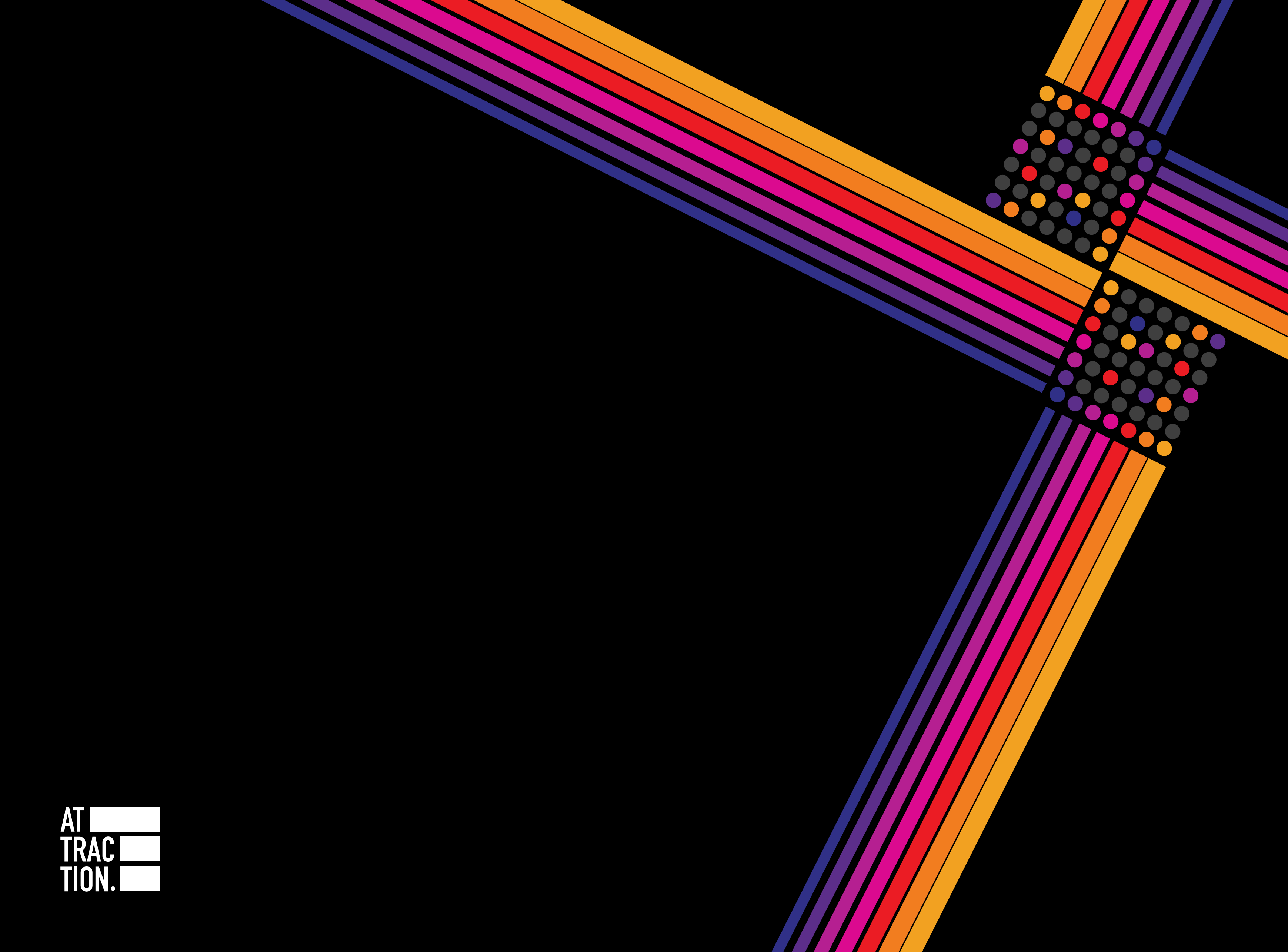




AT 
TRAC 
TION. 



AT 
TRAC 
TION. 

LAISSÉZ-VOUS TRANSPORTER. LAISSÉZ-VOUS TRANSPORTER. LAISSÉZ-VOUS TRANSPORTER.

Laissez-vous transporter

Il y a quelques décennies de cela, là où régnait l'ancien dépôt de tramways Mongy, il n'est pas compliqué de se projeter dans l'ambiance qui devait habiter les lieux. Le bruit des machines, la voix des ouvriers, l'odeur des matériaux manipulés, les fumées évanescentes. On imagine bien les nombreux tramways arriver, être entretenus et repartir scintillants pour accomplir leur destin.

Et si ce lieu avait le même pouvoir sur vous ? Celui de vous réaliser, de vous révéler, de vous faire ressentir que vous êtes au bon endroit au bon moment. Les énergies du passé inspirent le futur. Un futur qui n'apparaît que prometteur dans un tel lieu, où les vibrations positives vont vous donner l'impulsion, la confiance, l'envie de construire sereinement vos réussites à venir.

C'est un boulevard de possibilités qui s'offre à vous au sein de ce nouveau hub. Il faut aujourd'hui imaginer les futures connexions qui créeront cette nouvelle effervescence. Les chemins se rejoignent, les destins se croisent, les directions se multiplient. Quelle plus belle destination pour ce type de projet mixte que d'offrir à la ville un nouveau centre de gravité urbain, grâce à la multitude de services proposés ?

Embarquement immédiat ! Direction un nouveau lieu d'attraction.

**AU 908 AV. DE LA RÉPUBLIQUE,
MARCO-EN-BARŒUL**



SOM- MAIRE

**10 Destination
Marcq-en-Baroeul**

Une ville

Un quartier

22 ESCALE N°1
Le Grand Boulevard

**34 Nouveau centre
de gravité urbain**

Oasis urbaine

À la croisée des mondes

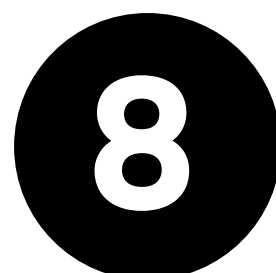
42 ESCALE N°2
La ville du quart d'heure

**50 Votre terminal :
la résidence**

Passage par l'extérieur

Exploration de l'architecture

Découverte des appartements



1. DESTI- NATION MARCQ-EN- BAROEUL

1 • UNE VILLE

Du petit village au "Jardin de Lille" à une cité industrielle et résidentielle, Marcq-en-Baroeul a parcouru un chemin de plus de 2000 ans d'histoire qui l'a mené à devenir l'une des villes les plus attractives de la métropole lilloise.

La ville, qui a emprunté son nom à la Marque qui la traverse, bénéficie d'un environnement d'exception. Surnommée le "Jardin de Lille" au XVIIe siècle, un tiers de sa superficie est classé zone naturelle et champêtre.

Conjugué à ce charme vert, le dynamisme économique est probant. La commune, terre du Carambar né en 1954, compte plus de 2300 entreprises. Son rayonnement entrepreneurial est notamment dû à son pôle agroalimentaire, avec des sociétés comme Lesaffre, premier producteur mondial de levure, le groupe Holder (Paul, Ladurée, etc...) ou encore Union biscuits.

L'urbanisme est maîtrisé, entre vitalité économique, quartiers aérés et patrimoine préservé. Marcq-en-Baroeul a su cultiver un véritable "art de vivre" où confort de vie et convivialité sont des piliers importants de son identité.



10

11



12

13

2 • UN QUARTIER

Alors que l'origine du nom Croisé-Laroche reste inconnue, cette fameuse place en forme de "Y" est un des pivots majeurs de la métropole lilloise. Rapide rencontre avec un quartier à la croisée de nombreux possibles.



14

15

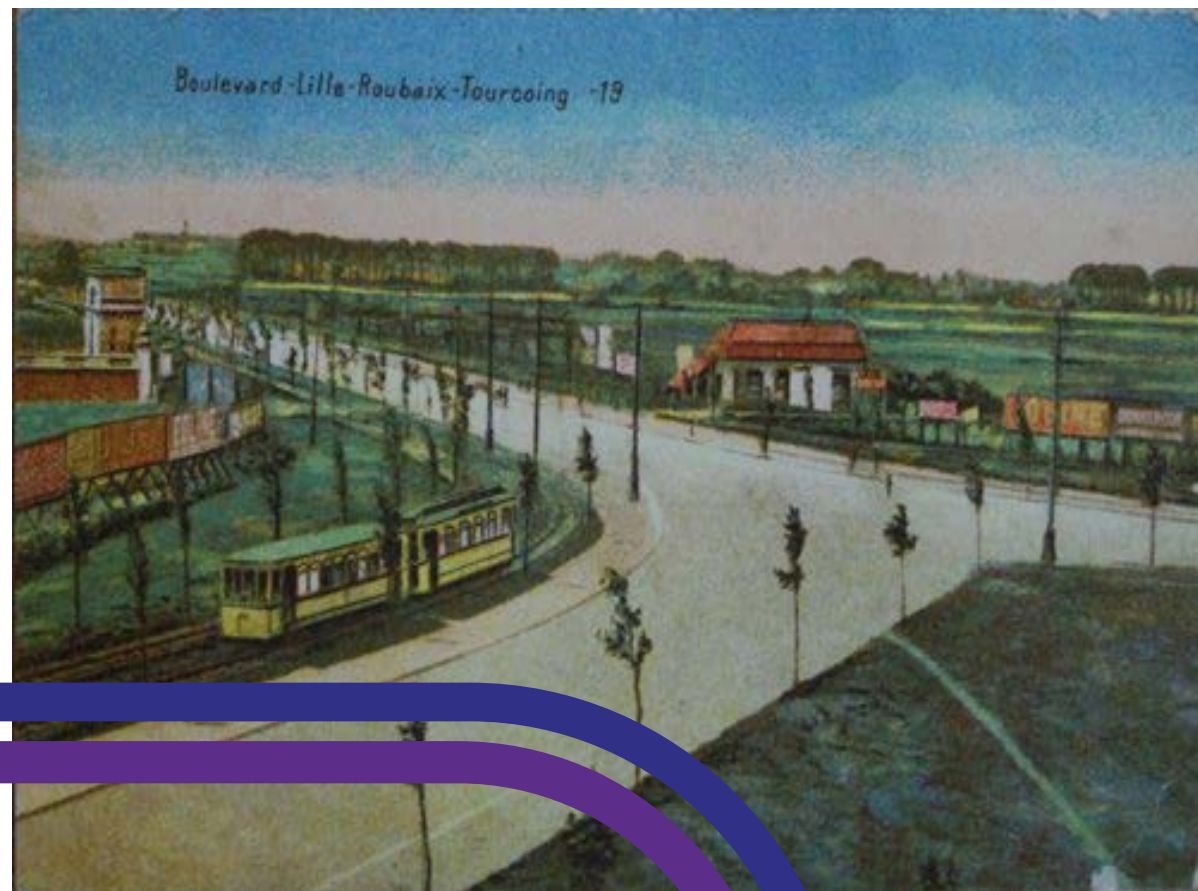
Ce quartier prend tout son essor quand il est choisi au début du XX^e siècle pour être le lieu de bifurcation du Grand Boulevard, venant de Lille pour aller d'un côté vers Tourcoing, de l'autre vers Roubaix. Avant cela, ce hameau agricole accueillait déjà depuis la fin du XIX^e siècle le café "Aux Quatre chemins", qui existe toujours aujourd'hui sous le nom du *Croisé-Laroche*. Le premier nom de cette institution illustre parfaitement la situation géographique idéale du hameau, au croisement d'abord des routes de Mons à Marcq-en-Baroeul et de Lille et Wasquehal puis plus tard au carrefour de Lille, Roubaix et Tourcoing.

Le secteur change plusieurs fois de noms, devenant la "Place des Trois Villes" (Lille,

Roubaix et Tourcoing) en 1929. C'est à cette époque que l'urbanisation se développe dans le quartier et offre des lignes d'architecture art déco toujours observables aujourd'hui. En 1944, elle devient la place Paul Lisfranc, en hommage au héros de guerre Marcquois fusillé à Bondues un an auparavant. Elle adopte son nom actuel en 1974 pour devenir la place Lisfranc Croisé-Laroche.

Son emplacement stratégique dans la région attise les convoitises et insuffle les projets les plus extravagants, comme celui de Jacques Greber qui imagine en 1920 un plan d'aménagement inspiré de la place de l'Etoile à Paris. Voulant percer 12 grands axes depuis une place centrale ponctuée

Aujourd'hui, ce quartier est un des plus agréables à vivre. Entre plusieurs espaces verts comme le square Lisfranc sur la place éponyme ou le parc Claudel ; des lieux d'éducation, de l'école primaire au lycée ou encore de nombreux commerces notamment autour du Monoprix, le quotidien est doux et facile au Croisé-Laroche.



d'une grande statue du Maréchal Foch, seules quatre avenues virent le jour : Foch, République, Flandre et Marne et la statue migra à Lille. Quelques immeubles témoins de ce projet initial dessinent encore les contours du quartier à l'image de l'immeuble à l'angle de l'avenue Foch, inspiré des immeubles haussmanniens propres à l'époque, de la résidence Croisé Laroche avec sa tour originale ou encore de La Coupole qui doit sa façade art déco à l'architecte René Gobillon qui a dessiné celle de l'Huîtrière à Lille.

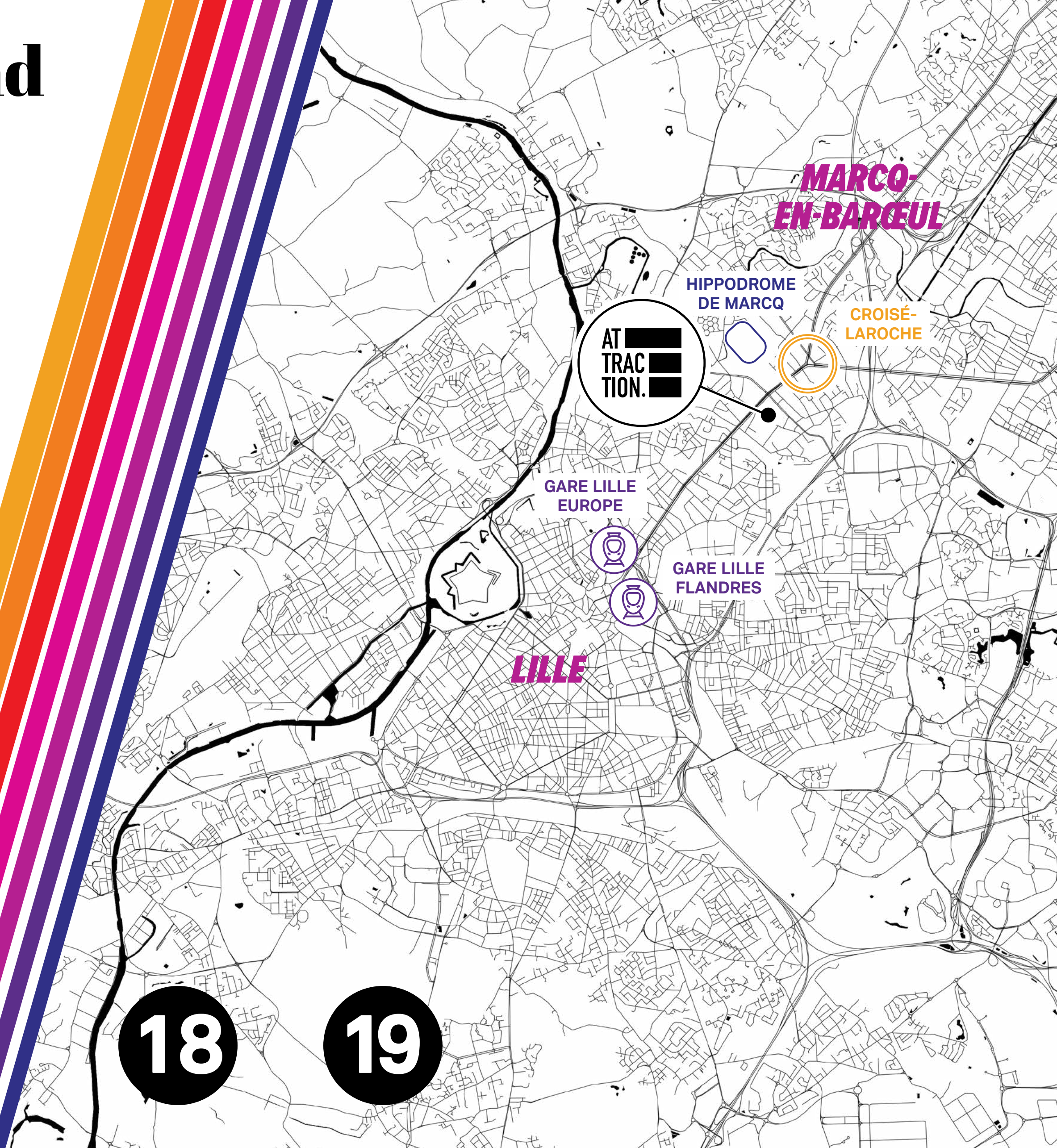
C'est dans ce qui est sûrement le quartier le plus emblématique de Marcq-en-Baroeul que le projet Attraction ouvre ses portes. Il puise de ce secteur une énergie effervescente, là où les chemins, les routes, les boulevards se croisent depuis des siècles.

16

17

Grâce au Grand Boulevard, rejoignez les gares de Lille.

- en 7 minutes en tramway
- en 8 minutes en voiture
- en 15 minutes à vélo
- en 40 minutes à pied

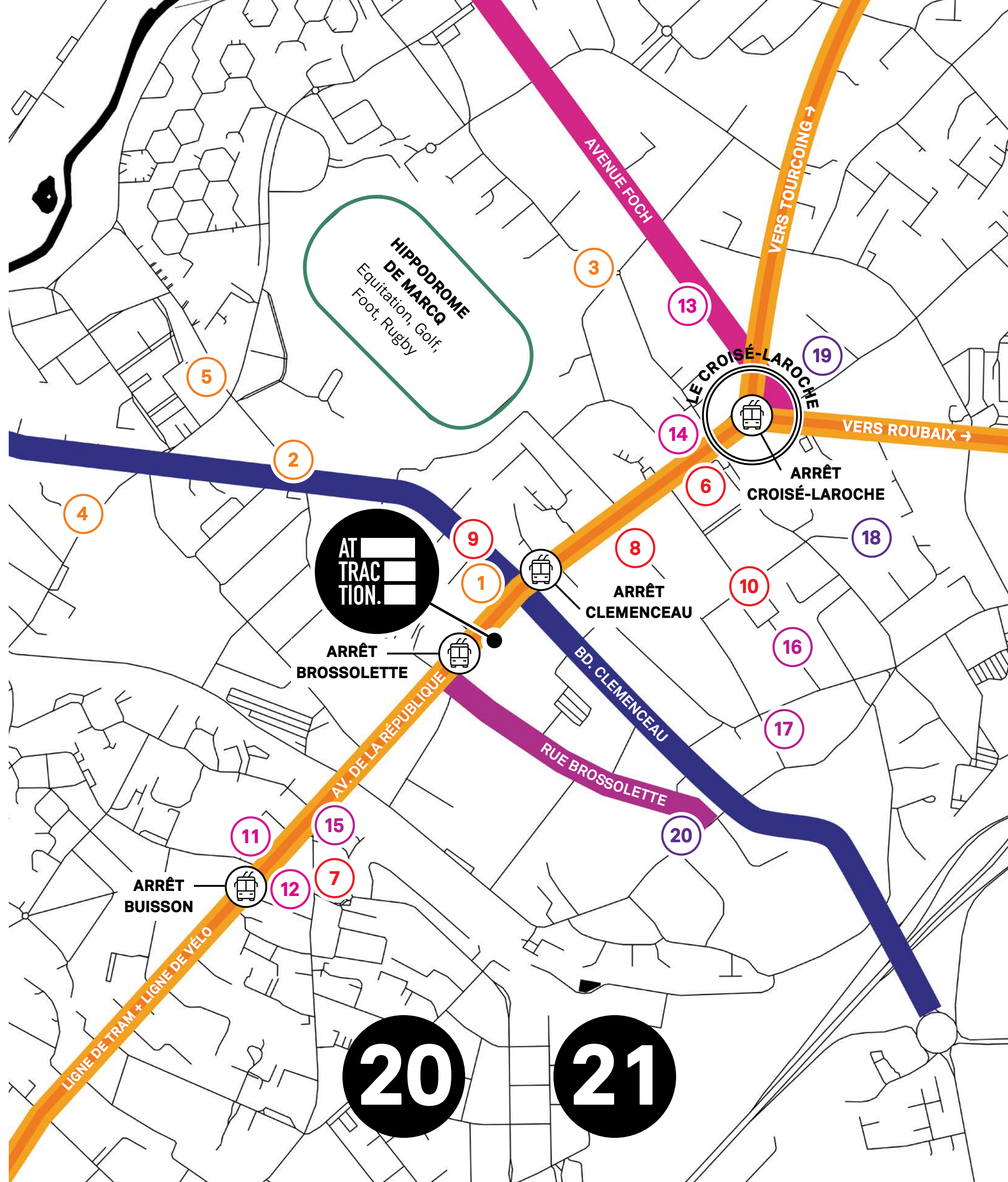


18

19

Arrivée prévue dans 15 minutes

Tout le nécessaire se trouve à moins de 15 minutes à pied.



C'est au 908 avenue de la République que vient s'installer Attraction. Face à l'arrêt de tramway Brossolette, bordé par la rue Pierre Brossolette d'un côté et le boulevard Clemenceau de l'autre, ce site ne pourrait rêver meilleur emplacement.

LOISIRS ET SPORT

- ① Conservatoire de musique — 4 min
- ② Hippodrome de Marcq — 9 min
- ③ Théâtre de la Rianderie — 14 min
- ④ Théâtre Charcot — 15 min
- ⑤ Piscine municipale — 12 min

COMMERCES

- ⑥ Monoprix — 8 min
- ⑦ Boulangerie — 7 min
- ⑧ Pâtisserie — 5 min
- ⑨ Banque — 4 min
- ⑩ Primeur — 11 min

SANTÉ

- ⑪ Pharmacie — 8 min
- ⑫ Médecin général — 8 min
- ⑬ Clinique du Croisé-Laroche — 12 min
- ⑭ Laboratoire — 8 min

ÉDUCATION

- ⑮ Crèche — 7 min
- ⑯ École maternelle et primaire Saint-Christophe — 13 min
- ⑰ Collège (Institution de Marcq) — 12 min

NATURE

- ⑱ Parc Claudel — 15 min
- ⑲ Square Lisfranc — 12 min
- ⑳ Le Jardin des senteurs — 11 min

Temps de trajet moyen à pied

LE GRAND *Offrez-vous*
BOULEVARD *une pause à*

*travers cent
ans d'histoire*

*d'une avenue
surprenante.*

ESCALE

N°1

22

23

I. L'histoire d'un chemin

Inauguré en 1909, le Grand Boulevard, axe fondateur de la métropole lilloise, a totalement redessiné la carte de Lille et ses voisines, hier cité-jardin, aujourd'hui villes à part entière.

SOIGNER LA VILLE

L'histoire commence par un besoin d'hygiène. Lille a vu sa population doubler dans les années 1850 avec notamment la Révolution industrielle qui démultiplie les usines et la présence d'ouvriers. Les conditions de vie sont alors très précaires et insalubres, comme le résume parfaitement cette phrase tirée du livre L'Hygiène populaire : « Désertez la ruelle, la cité, l'impasse, la cour sans air ni lumière, où la fleur s'étiole sur la fenêtre, où meurt votre enfant par défaut de soleil. »

Cet ouvrage est écrit par un médecin lillois, Théophile Bécour, qui invite à désengorger la ville pour offrir des conditions de vie plus agréables dans des "cités-jardins", des communes périphériques plus calmes et plus vertes. Pour les desservir et pour faciliter l'accès aux usines de Lille, Roubaix et Tourcoing, l'idée de construire le "Boulevard du XXe siècle" est défendue pour convaincre ces trois villes de son utilité. Commence alors en 1901 les travaux d'un des projets les plus ambitieux que la région ait porté.

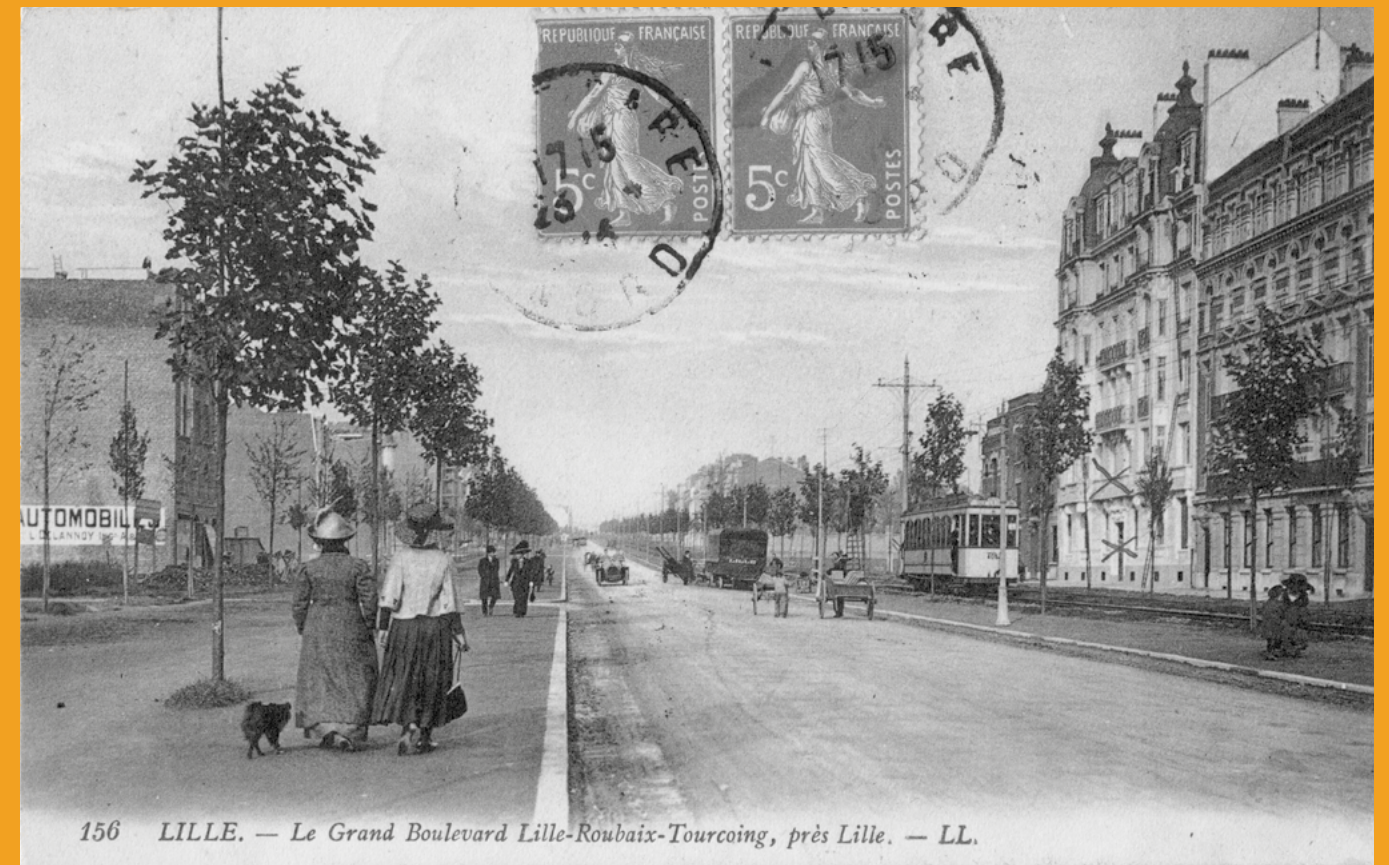


24

25

LES « CHAMPS-ÉLYSÉES DU NORD »

Après plusieurs discussions et négociations sur son tracé, il est finalement décidé que l'axe se scindera en deux au niveau de Croisé-Laroche, simple hameau à cette époque, qui est à équidistance de Roubaix et Tourcoing. Marcq-en-Baroeul prend alors une place stratégique, au carrefour des trois villes.



Les ambitions pour ce boulevard sont à la hauteur de son importance pour la région, projet qui incarne la modernité et la fait rayonner à travers le monde. Ces concepteurs, comme Arthur-Ghislain Stoclet, ingénieur des Ponts et Chaussées ou le plus connu, Alfred Mongy, qui donna son nom au tramway, voient les choses en grand. Plus de 14 kilomètres de long, 50 mètres de large, là où les boulevards haussmanniens n'en font que 32, 6 000 arbres plantés, tout le monde peut jouir des plaisirs de cette promenade. Piétons, voitures et tramway, l'urbanisation se fait autour des modes de transport. La presse locale est alors enthousiaste, parlant de "nouvelle ère" chez L'Écho du Nord ou de "mouvement d'une intensité toute américaine" à La Dépêche.

Plus de 14 kilomètres de long, 50 mètres de large, là où les boulevards haussmanniens n'en font que 32, 6 000 arbres plantés

Très vite, le Grand Boulevard devient le lieu de toutes les convoitises. Les riches familles industrielles missionnent les plus grands architectes de leur construire des résidences de prestige, preuves contemplatives de leur réussite. Un patrimoine architectural unique s'est dessiné durant des dizaines d'années, dont quelques témoins s'observent encore aujourd'hui, du style inspiré des stations balnéaires voisines à l'Art Déco d'après-guerre en passant par l'Art Nouveau de la fin du XIXe siècle.

UN TRAIN DE VIE MOUVEMENTÉ

Ce boulevard devenu incontournable pour les habitants évolue avec le temps et les besoins de ses usagers. De plus en plus attractives, les parcelles libres sont peu à peu exploitées, dès la fin de la Seconde Guerre mondiale où de nombreux immeubles sont conçus principalement en façade de la rue. L'automobile se développe, les routes sont surchargées, si bien que dans les années 1970, afin de faciliter la circulation, les mini-tunnels sont creusés.

Qui dit attractivité, dit activité commerciale. Beaucoup de sièges d'entreprise, de banques, de commerces s'y installent. En 1963, le premier supermarché "à l'américaine" de France pose ses valises à l'endroit même où trônait avant la guerre le château Francomme, au Croisé-Laroche. Le Flash Croisé est né, qui après de nombreux changements de noms, est connu de tous les Marcquois sous l'enseigne Monoprix.



Le Grand Boulevard s'est transformé au rythme du développement citadin, et notamment des évolutions des moyens de transport. Mini tunnels, pistes cyclables, trottoirs piétons, places de stationnement, il est même parfois complexe pour un visiteur de l'emprunter.

Impossible d'évoquer ces transitions sans citer celle du tramway, intimement liée au Grand Boulevard.

II. Un tramway nommé désir



“Je n'ai jamais retrouvé sur les machines les plus modernes cet orgueil triomphant d'être un petit dôme vainqueur de l'espace et du temps.”

Marcel Pagnol

LE TRAMWAY S'INSTALLE EN VILLE

Inventé par le New Yorkais John Stephenson en 1832, le tramway est alors tracté par des chevaux. Ces hippomobiles sont inaugurées à Lille dès 1874, où sont installées en centre-ville deux lignes. Cette énergie animale laisse vite place aux locomotives à vapeur avant de passer à l'électrique.

Un homme va contribuer à l'essor de ce moyen de transport dans la région, d'une telle importance qu'il lui donne même son nom : Alfred Mongy. En 1900, il fonde la *Compagnie des tramways et voies ferrées du Nord*, qui est en charge de la réalisation de la ligne de tramway du Grand Boulevard. Grâce à ces lignes "grande distance", il faut maintenant moins de 25 minutes pour relier Lille à Roubaix ou Tourcoing.

Pionnière en France avec, dès le XIXe siècle, la création d'un réseau de plus de 20 lignes qui permettaient de relier les différents quartiers de Lille. Aujourd'hui, seules deux lignes, au parcours resté inchangé depuis 1909, témoignent du rôle fondamental qu'a eu ce moyen de transport dans le développement de la métropole lilloise.

26

27

LE DÉPÔT MONGY



Situé en face de l'arrêt de tram Brossolette, le site, aujourd'hui vide, fut pendant plus d'un siècle un lieu stratégique et nécessaire à la pérennisation de la présence du tramway dans la région.

Le dépôt centenaire a été construit en 1905, sous l'impulsion de l'ingénieur Alfred Mongy. Inauguré en même temps que le Grand Boulevard en 1909, il possède à l'origine un seul bâtiment occupé par l'ELRT (Électricité Lille-Roubaix-Tourcoing), nouveau nom de la société de l'entrepreneur. Des fermes existent encore sur ces terres anciennement agricoles, jusqu'en 1930 où un local pour le personnel, puis les ateliers sont construits.



Les activités exercées dans les grands hangars concernent l'entretien et la réparation des locomotives et des wagons. Peinture, fabrication de pièces, travaux lourds, tous les tramways passent par le dépôt pour se refaire une santé.

Le site sera exploité par une multitude de sociétés pendant son siècle de service. En 1968, l'ELRT devient la SNELRT (Société nouvelle de l'électricité Lille-Roubaix-Tourcoing). Dix ans plus tard, elle est remplacée par la Cotrali (Compagnie des transports de la Communauté urbaine de Lille) qui s'y installe jusqu'en 1989, laissant sa place à la société "Transports en Commun de la Communauté" (TCC). Celle-ci change de nom pour devenir la plus célèbre Transpole, qui utilisera ce site à des fins administratives jusqu'à sa fermeture en 2012.



28

INTER- VIEW

*Bernard Lepla, vice-président
de l'association Amitram et
Denis Barbaix, responsable
communication, tous deux anciens
employés au dépôt Mongy.*



40 ans de carrière au sein de l'entreprise Transpole, pouvez-vous nous parler rapidement de votre parcours ?

Bernard Lepla - J'ai passé toute ma carrière à Transpole. Je suis rentré en 1973 pour en sortir en 2013, soit 40 ans tout juste. J'ai été embauché comme dessinateur industriel au dépôt de Marcq-en-Baroeul. Après je me suis occupé du service des voies. Vers 1983, le métro est en train de faire son arrivée, lui qui devait initialement passer par le Grand Boulevard et ainsi effacer le tramway. Je me suis donc retrouvé une dizaine d'années chef d'atelier au dépôt d'autobus. Mais le tramway a finalement tenu tête au VAL, je suis donc retourné au dépôt Mongy pour m'occuper des voies tramway et métro. Pour la petite histoire, si le métro n'est finalement pas passé par le

Grand Boulevard c'est grâce aux arbres. Devant être aérien, il aurait fallu raser tous les arbres, chose que les riverains n'imaginaient pas une seconde.

Denis Barbaix - Mon passage a été beaucoup plus bref car j'y suis resté seulement neuf mois, en 1991, juste avant la modernisation des voies. Tout a été refait à neuf dans les années 1990 sur l'entièreté de la ligne. Ces neuf mois-là m'ont marqué, au niveau historique, au niveau des gens que j'ai croisé là-bas, c'était une belle expérience. Le dépôt Mongy, c'était une grande maison, avec une solidarité très forte. Il faut savoir qu'entre les différents dépôts de la métropole, qui appartenaient pourtant à la même société, il y avait une forte rivalité. Celle-ci s'explique par l'histoire de l'entreprise, qui est née de la fusion de deux compagnies, de deux réseaux. Forcément, ces anciens concurrents avaient conservé une certaine retenue envers l'autre, qui s'est ressentie pendant bien des années.

Pourriez-vous nous raconter un peu le quotidien sur ces lieux ?

Denis Barbaix - J'étais personnellement conducteur de tramway. Nous avons rendez-vous pour la prise de service dans la salle des conducteurs et des receveurs (personnes présentes dans tous les véhicules pour contrôler les

tickets). Pour vous donner un peu l'ambiance, même si on commençait à 5h, il y avait des conducteurs qui arrivaient une demi-heure avant, pour discuter et partager, tellement il y avait un esprit de camaraderie. On allait alors chercher notre tramway dans le hangar, en faisant le tour avec une check-list et on se mettait sur le pas de départ, dans la cour. On faisait notre aiguillage pour s'assurer d'aller dans le bon sens et c'était parti !

Bernard Lepla - Il y avait du monde sur le dépôt de Marcq ! Tout le relevage du personnel se faisait à l'entrée du site, qui tournait 24h/24 et 7j/7. C'était une sorte d'usine, qui rassemblait tous les corps de métiers liés au tramway : le personnel du mouvement (conducteur, contrôleur, receveur), le service des voies, la direction, la soixantaine d'ouvriers de l'atelier, entre mécaniciens, électriciens, menuisiers, peintres, soudeurs, forgerons. Tout était fait au dépôt à l'époque, on recevait des arbres bruts pour fabriquer certains tramways ou des prototypes. Il y avait plus de 300 personnes affectées à ce site. Au fil des années, il y a eu de moins en moins de travailleurs sur le site, entre sous-traitance et réduction des effectifs. Les deux receveurs et le conducteur présents dans chaque tramway à par exemple était réduit par un conducteur qui faisait aussi le métier de receveur et vendeur de ticket.

29

Votre meilleur souvenir, une anecdote au sein de l'entreprise Transpole, ou au sein du dépôt Mongy si vous y avez travaillé ?

Denis Barbaix - Le souvenir que j'ai est celui du directeur général de l'époque. Il y avait à cette époque un employé dédié au nettoyage des aiguillages, la personne au poste le plus simple dirons nous qui pourrait passer inaperçu. Chaque jour, le directeur venait lui parler et passer quelques minutes avec lui. Il avait un grand respect pour chaque employé. Un autre souvenir aussi plus récent a justement été celui de pouvoir aller visiter les bureaux de la direction à la fermeture du site, avec la grande cheminée en marbre blanc et le beau mobilier.

Bernard Lepia - Tous les gens se connaissaient, c'était très bon enfant. J'ai toujours été passionné de tramway, depuis l'enfance. Mon oncle était chef électricien au dépôt, il habitait rue Brossolette. Le personnel vivait souvent proche du dépôt, il fallait être de l'agglomération lilloise pour travailler là-bas. Les anciens nous ont même raconté qu'il était préférable d'être catholique pour être embauché à une époque que nous n'avons pas connue. Quand j'étais petit, je jouais au tramway dans la maison, grâce aux casquettes ou autres objets que

mon oncle me ramenait. Je me plaçais toujours à côté du conducteur quand on empruntait avec mes parents le réseau de tramway du centre de Lille. C'était donc assez naturel pour moi de postuler à la SNELRT (Société nouvelle de l'électrique Lille-Roubaix-Tourcoing). Je suis souvent ému quand je vois des enfants aujourd'hui être passionnés des transports en commun.

Après 10 ans d'arrêt d'activité, celle-ci va reprendre sur l'ancien site du dépôt Mongy, qu'est-ce que cela vous inspire ?

C'est bien, c'est une page qui est tournée de toute façon. Un tramway moderne n'avait plus sa place dans ce dépôt, devenu obsolète et trop petit pour les nouveaux modèles de motrices, qui ne passaient pas dans les courbes. Les bâtiments commençaient vraiment à vieillir. Il faut vivre avec son temps, sans oublier l'histoire de ce site qui a marqué la région et les générations. Il serait bien de retrouver sur ce nouveau projet un clin d'œil au passé. Dans tous les cas, nous sommes contents de voir que le tramway se porte bien, et qu'il s'apprête à vivre encore de belles années, notamment grâce aux nouvelles lignes à venir.



Le dépôt Mongy, c'était une grande maison, avec une solidarité très forte.



« Pour la petite histoire, si le métro n'est finalement pas passé par le Grand Boulevard c'est grâce aux arbres. Devant être aérien, il aurait fallu raser tous les arbres, chose que les riverains n'imaginaient pas une seconde. »

30

31





32

33

2. NOUVEAU CENTRE DE GRAVITÉ URBAIN

Avec une telle histoire, il est finalement assez logique que cette friche se transforme en un pôle novateur et audacieux. Ce lieu d'un nouveau genre se prépare à accueillir une variété de lieux de vie, entre logements, bureaux et incubateur, commerces et services, le tout dans un écrin végétal exceptionnel. Ce futur quartier exclusivement piéton s'ouvre sur la ville pour devenir un centre d'effervescence positive, où chacun a sa place et un rôle à jouer pour redonner ses lettres de noblesse à ce site qui a marqué l'histoire du Grand Boulevard.

34

1 • OASIS URBAINE

Réservée aux piétons, ouverte sur la ville, valorisant la biodiversité, cette ancienne friche s'apprête à devenir un écosystème du vivant, où le paysage, l'architecture et l'écologie se développent ensemble. Voyage à travers cet amphithéâtre végétal.

Ce projet peut être qualifié d'amphithéâtre car il invite à la rencontre, à l'échange, au partage.

L'aménagement général favorise les interactions entre tous les usagers du lieu, d'un jour comme de tous les jours (ex : création de jardins ou installation de mobilier urbain), supports de la vie de quartier. Ce lieu de vie foisonnant riche de services renferme aussi des espaces apaisés qui feront la transition avec la partie résidentielle plus intime.

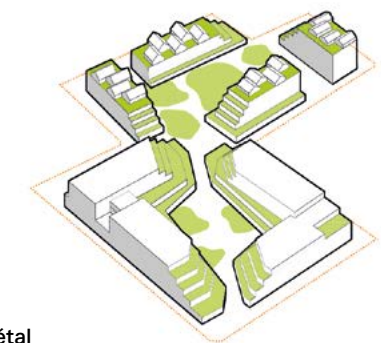
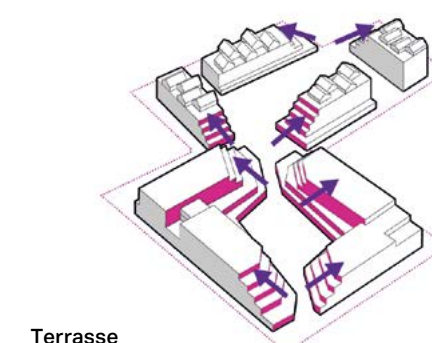
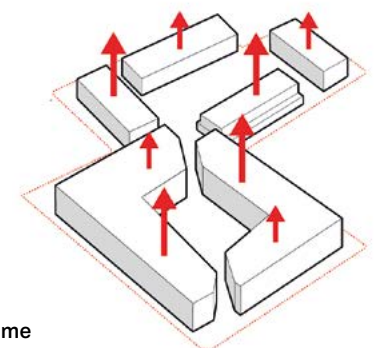
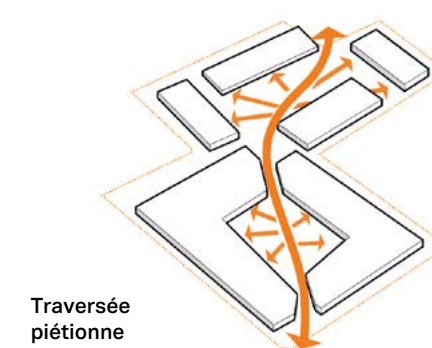
Pour améliorer la qualité et le plaisir de se balader dans cet écrin, l'ensemble du site est entièrement piéton.

Les mobilités douces sont largement privilégiées et encouragées pour garantir un quartier apaisé. Cela passe déjà par la présence du tramway, bus et autre V'Lille tout autour du site. De plus, le vélo est un moyen de transport chéri, entre local aménagé dans chaque immeuble, atelier de réparation ou douches dans les bureaux. Enfin, des services comme

les voitures autopartage ou des aires d'autostop seront proposées. Les voitures individuelles sont invitées à rester dans les parkings souterrains sécurisés prévus à cet effet, accessibles par l'avenue de la République et par le Boulevard Clemenceau.

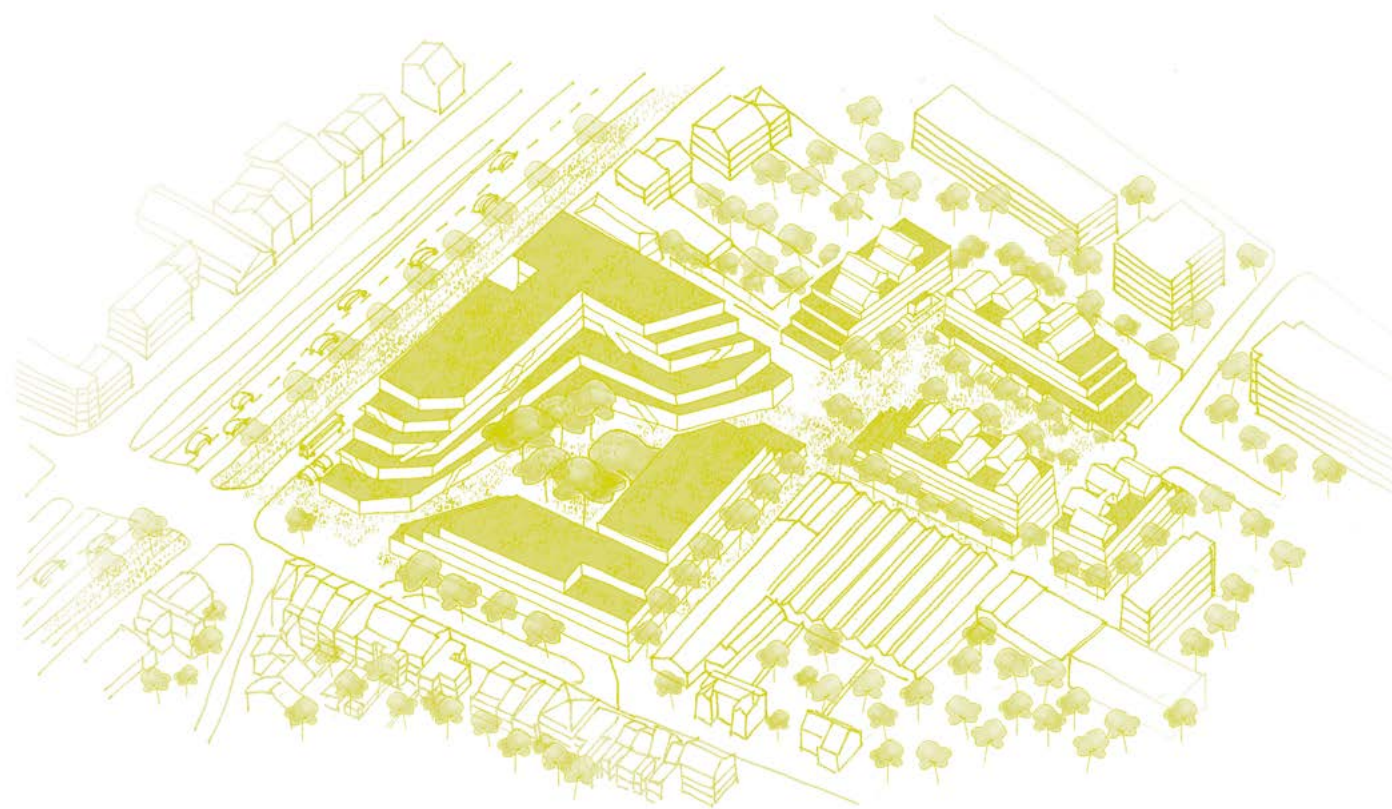
Ce nouveau quartier se veut connecté avec la ville, reliant les trois rues majeures le bordant : l'avenue de la République, le Boulevard Clemenceau et la rue Brosolette.

Grâce à une percée verte formant une vallée qui traverse l'ensemble d'un extrême à l'autre, le passant se balade librement dans l'espace aéré, donnant l'impression de traverser une espèce de canyon urbain aux multiples reliefs. Un travail de clôture permet toutefois de fermer les espaces privés notamment résidentiels afin de ne pas générer d'occupation nuisante. Attraction devient un lieu central dans la ville tout en étant protégé des nuisances des grands axes.



35

La nature joue alors un rôle clé d'interface entre le site et son environnement, grâce à la mise en place d'un certain nombre de solutions : implantation de grands arbres sur l'avenue de la République, constitution d'une clairière aux abords des logements Boulevard Clemenceau, mise en place d'une réserve de biodiversité rue Brossolette, créant un retraits de politesse.



À l'extérieur comme à l'intérieur du site, cette végétation omniprésente a de nombreux avantages : augmenter la biodiversité dans le lieu, rafraîchir les espaces intérieurs, infiltrer les eaux de pluie, apporter de l'ombre en été etc. L'envie est à la création d'un quartier exemplaire en matière de biodiversité et de développement durable. Ainsi, une large palette d'espèces d'essences locales viendra accroître la présence d'une faune bienvenue. Entre le "cœur aux grands arbres" dans la partie tertiaire, le "grand jardin" dans la partie logement ou encore les "jardins des hauteurs" sur les terrasses et toitures, ce sont plus de 11 200m² d'espaces extérieurs qui sont présents.

LE MOT DU PAYSAGISTE

« Sur le site Transpole, notre travail, basé sur la renaturation de cette ancienne friche à la fertilité perdue et à la faible biodiversité, va permettre de faire de cet ancien espace d'activité un lieu de vie et d'échanges dans un environnement restauré. Le renouveau du site sera assuré par la création de différents milieux écologiques, par l'installation de végétation locale et la mise en place d'une multiplicité de strates végétales. L'aménagement mis en place fait du site un lieu de vie attractif et valorisant. Il permet de donner une nouvelle image cohérente avec les valeurs inhérentes au XXI^{ème} siècle tout en proposant une vraie qualité de vie et d'usage pour les habitants et usagers, par l'immersion complète dans ce nouvel espace de nature en plein cœur de la ville. »



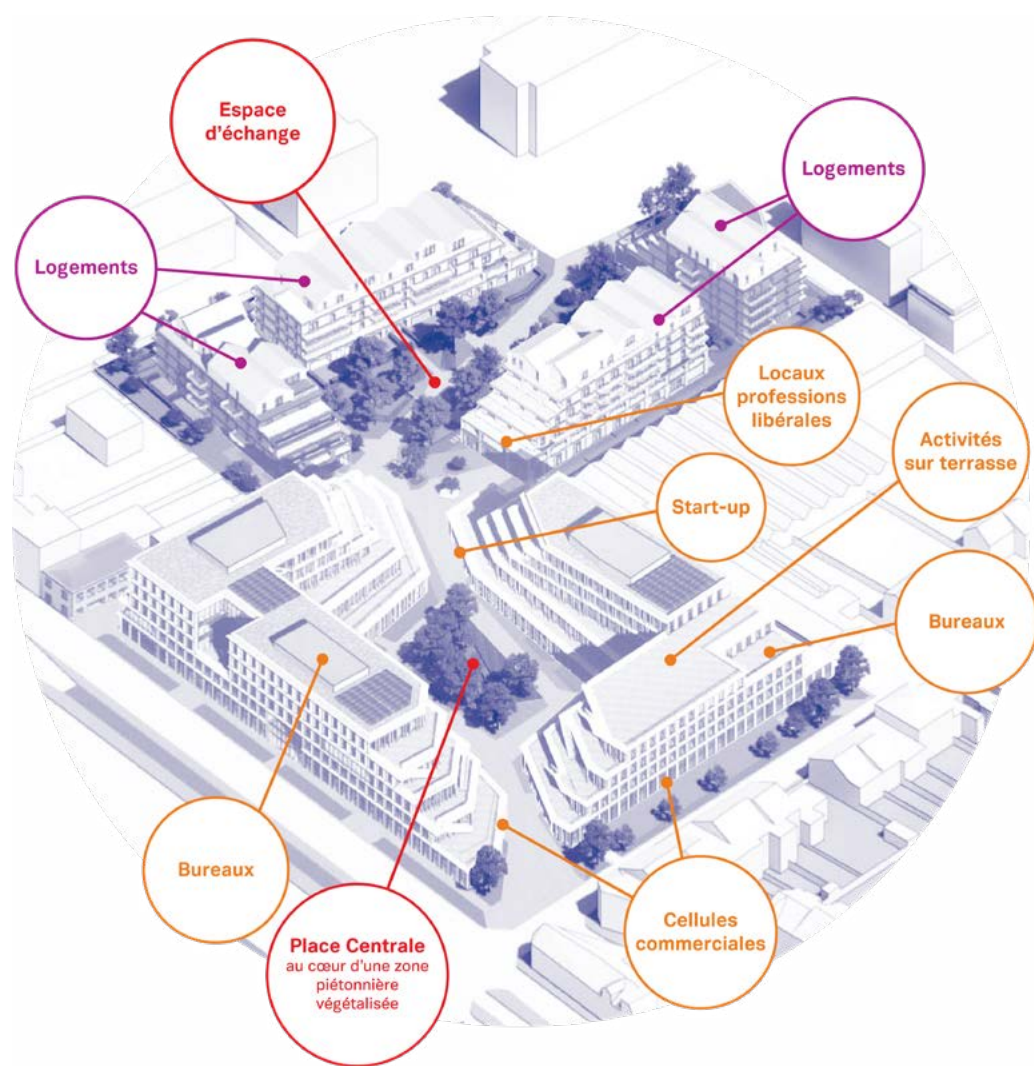
Ce quartier d'intense biodiversité anciennement enclave minérale s'attache à rétablir le vivant. Qu'il soit végétal, animal ou humain. Tous doivent vivre en cohésion et dans un respect mutuel. C'est dans ce cadre de vie privilégié que prend racine une multitude de services.

36

37

2. À LA CROISÉE DES MONDES

Afin de répondre aux enjeux de notre époque, Attraction se doit d'être hybride, c'est-à-dire de répondre aux besoins des usagers en proposant une pluralité de services. Exploration rapide de ces différentes formes de vie.



L'entrée principale, marquée par une œuvre d'art et une percée visuelle, est une invitation explicite à pénétrer les lieux. Démontrant la volonté forte de participer au développement du tissu économique Marcquois, la première place, se dévoile aux passants, dédiée aux activités entrepreneuriales. Elle se dessine grâce à deux bâtiments en forme de L qui se font face, laissant au milieu d'eux un vaste espace vert propice à la flânerie.



38

39

Côté rue, ces bureaux se dressent fièrement sur quatre étages, s'intégrant parfaitement à leur environnement grâce à l'utilisation principale de la brique, matériau majoritaire des constructions sur le Grand Boulevard.

Côté îlot central, un jeu de décroché semblant dévoiler des strates du bâtiment permet la création d'espaces extérieurs généreux pour chaque niveau. Ces terrasses ainsi que les toitures sont accessibles aux futurs collaborateurs et végétalisées. Le blanc et le bronze règnent, garantissant élégance et sobriété à ce langage architectural caractérisé par la verticalité de ses lignes.

À l'intérieur, tout est pensé pour s'adapter aux nouveaux modes de travail : plateaux modulaires, frugalité énergétique (panneaux photovoltaïques), extérieurs privés, label BREEAM EXCELLENT etc. Ces bureaux modernes ouverts sur la ville et l'espace commun favorisent l'interaction avec tous les acteurs de ce lieu, tout en garantissant des espaces individuels.

Cette façon de concevoir le bureau est une réponse à la porosité de plus en plus présente entre vie professionnelle et personnelle. Un des deux bâtiments accueille le nouveau siège régional de la Banque Populaire du Nord. En parallèle, l'autre immeuble s'ouvre aux nouveaux entrepreneurs, véritable pôle d'innovation, jouissant de cette énergie productive.

Le dynamisme économique est aussi palpable par la présence de cellules commerciales.

Dans les rez-de-chaussée, ce sont environ 1000m² de surfaces qui sont dédiés au commerce.

Ces nouveaux services sont autant de lieux d'attraction qui favoriseront les rencontres et le dynamisme local.

Attraction s'inspire du passé florissant de ce lieu majeur dans le secteur du transport pour insuffler une nouvelle dynamique économique. Marcq-en-Baroeul a construit son art de vivre sur un riche équilibre entre développement économique et vie résidentielle de choix. À l'image de cette ville, le projet complète son offre de services par la conception d'un ensemble de logements de qualité remarquable.

40

41



**LA VILLE
DU QUART
D'HEURE**

*Une concep-
tion de la ville*

*pensée pour
rassembler*

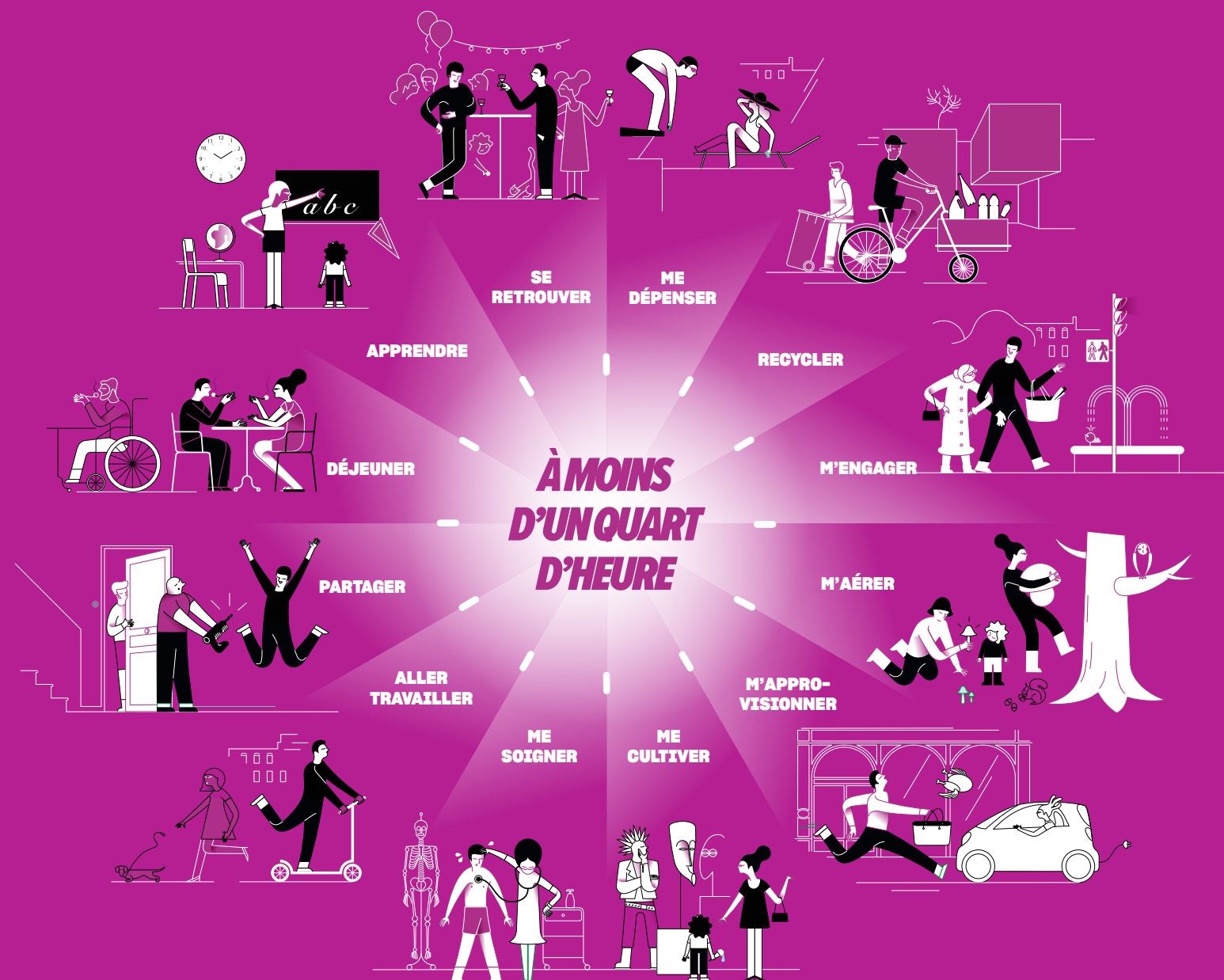
*l'essentiel du
quotidien.*

**ESCALE
N°2**

42

43

Vont se côtoyer bureaux, logements, commerces, espaces verts. Il est aujourd'hui presque impensable de concevoir un tel projet sans intégrer cette pluralité de possibilités. Dans une époque où la "ville du quart d'heure" est reine, ce lieu d'alliances intelligentes répond aux nouvelles attentes sociétales.



Ce concept, né en 2016 du travail du professeur Carlos Moreno, spécialiste de la ville, est devenu mondialement viral suite à la crise du Covid 19 et à ses bouleversements organisationnels. Il repose sur un constat, celui de la dégradation de la qualité de vie des citoyens qui acceptent de parcourir de longues distances et donc une perte de temps considérable dans les transports, pour rejoindre des endroits de leur quotidien comme le travail ou les commerces. Ce développement des villes n'est pas plus durable qu'il n'est confortable.

La ville du quart d'heure est un modèle à l'opposé de cet urbanisme moderne, qui propose de rassembler les services nécessaires du quotidien dans un rayon de moins de 15 minutes à pied ou à vélo. Travailler, vivre, se restaurer, se soigner, apprendre, se cultiver, se rencontrer, tout est aménagé pour jouir de la ville et non la subir.

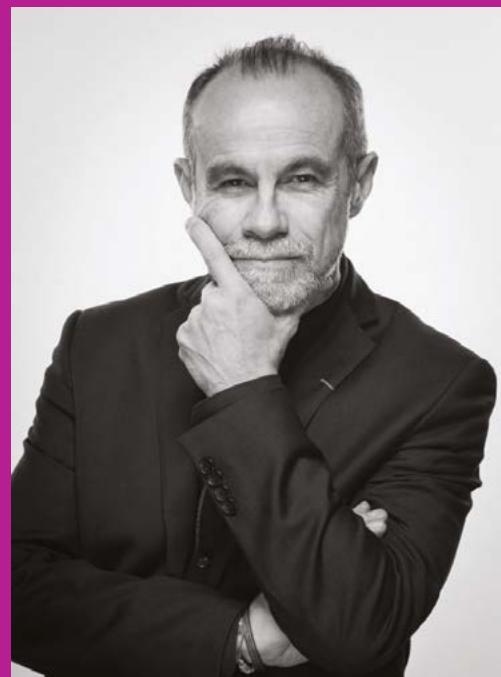
Cette nouvelle vision repose sur quatre piliers majeurs : l'écologie, la proximité, la solidarité et la participation. La création d'interactions sociales, la mixité d'usages, la protection de l'environnement, le développement d'une économie plus locale sont autant de bénéfices qui font de la ville du quart d'heure un concept qui façonnera l'avenir des villes durables.

44

45

INTER- VIEW

Rencontre avec Carlos Moreno, père de la ville du quart d'heure, qui nous explique un peu plus son modèle d'urbanisme et nous donne son point de vue sur les projets mixtes qui fleurissent dans les villes.



1. Pourquoi êtes-vous convaincu que le concept de la ville du quart d'heure est une des façons les plus idéales de construire la ville de demain ?

La ville du quart d'heure n'est pas une baguette magique qui peut transformer des décennies d'un urbanisme moderne axé sur la volonté d'aller toujours de plus en plus vite, de plus en plus loin. Il s'agit d'une réflexion sur la manière dont nous vivons la ville. Pendant trop longtemps, nous avons aménagé la ville sans penser à la notion de distance, qui est devenue un vice, avec le développement pour y pallier d'une sorte d'addiction des moyens de déplacement, avec en première place, la voiture individuelle. Ce concept est une façon différente de comprendre la ville et d'envisager la qualité de vie, en essayant de retrouver ce qu'on a perdu de vue, comme le temps utile. Avec la pandémie du Covid 19, nous avons pris conscience que ce temps de trajet pour aller travailler pouvait être utilisé à des moments individuels, familiaux, sociaux, un temps plus utile au bonheur en soi. Cette manière de vivre avec de longues distances pour rejoindre son travail, avec des pics de transport de masse, avec des centaines de kilomètres de bouchons quotidiens n'est pas un mode de vie durable et acceptable, là où nous nous sommes pourtant habitués à l'inacceptable.

La proximité est donc une notion centrale de ce concept. L'intégration de l'ensemble des services du quotidien à côté de chez soi offre de nombreux bénéfices : réduire nos émissions de CO2, créer des espaces publics plus résilients face au climat, développer l'emploi local, les circuits courts, faciliter l'accès à la santé, à l'éducation, à la culture, etc. Avec ce modèle urbain d'une ville fragmentée obsolète, nous avons aussi perdu notre lien social, on ne sait plus qui vit à côté de chez nous. Ce besoin de retrouver une certaine proximité est universel, en témoigne une étude du Boston Consulting Group qui a été réalisée sur 192 pays, dans laquelle les gens expriment très majoritairement qu'ils sont prêts à changer de travail pourvu d'être proche de chez eux. Il y a une envie profonde partagée depuis la pandémie de changer de mode de vie.

Quand vous regardez globalement à l'échelle de l'humanité, la proximité a toujours été une manière de vivre rassurante, car elle permet de créer

plus de liens et plus de solidarité. Le concept de la ville du quart d'heure est devenu viral à travers le monde car il touche des réflexes qu'on avait perdu que l'on retrouve maintenant. Aux distances malheureuses, nous favorisons la proximité heureuse.

Selon vous, quel rôle ont les promoteurs immobiliers, acteurs de la construction des villes, dans le développement d'un futur positif, et plus précisément dans l'application du concept de ville du quart d'heure ?

Les promoteurs immobiliers sont au cœur de la fabrique de la ville. Ils ont donc une responsabilité majeure car en fonction de l'offre proposée, ils vont orienter la population sur leur mode de vie. Il est temps aujourd'hui que ces acteurs prennent conscience et se joignent à ce mouvement, pour plus de mixité d'usages et sociales, pour plus de considérations climatiques. Il y a une grande responsabilité sociale, économique et écologique car selon la manière dont on adapte la ville aujourd'hui, on saura si dans 20 ou 30 ans, on pourra résister ou non aux effets de l'urgence climatique. Les promoteurs immobiliers sont face à l'histoire dans l'acte constructif de la conception de la ville, et il faut qu'il soit du bon côté.

En quoi ce type de projet mixte peut selon vous servir au développement de la ville du quart d'heure ?

Tout projet qui permet de montrer la pertinence du multiusage, du polycentrisme, des courtes distances, de la sobriété énergétique, de la frugalité, de l'économie locale, de la création de lien social, de la présence d'espaces verts, de la préservation de l'eau et de la qualité de l'air est bienvenu.

Ce qu'il faut éviter, c'est la gentrification, c'est-à-dire que ce ne soit accessible qu'à une certaine partie de la population avec un certain niveau de moyens. Il est donc important de croiser ces projets avec une politique d'urbanisme qui ouvre à tous la possibilité d'accéder à cette qualité de vie portée par la proximité. Les institutions politiques doivent proposer une vision à échelle plus large, plus systémique, plus transversale pour changer notre regard sur la ville. C'est intéressant de montrer qu'on peut faire évoluer notre manière de vivre dans l'acte de construire la ville, que la programmation peut se faire autrement, qu'on peut sortir de ce schéma dans lequel on a vécu pendant des longues années qui fait la part belle aux longues distances.

Le projet Attraction porte une ambition forte, celle de vouloir "refaire société". Cette notion fait écho à deux des piliers de la ville du quart d'heure, la solidarité et la participation.

Quelles solutions peuvent être envisagées pour créer une véritable interaction entre individus, entre bureaux, commerces et logements, pour inventer un lieu de synergies concrètes, vertueuses et durables ?

La programmation doit être créatrice d'interactions de vie, qu'elles soient sociales, humaines ou économiques. Les espaces publics y ont un rôle prépondérant, eux qui sont des lieux de brassage, de démocratie, d'altérité. On peut y créer ces moments de vie, c'est ce que l'on appelle dans le concept de la ville du quart d'heure, "la haute qualité de vie". La culture est également centrale, elle qui permet une ouverture d'esprit. Ces lieux de vie doivent être placés sous le signe de la découverte, des animations, des sensibilisations, du respect de l'autre, de la sécurité. Leur rôle est majeur pour que les interactions ne soient pas qu'entre moi et mon environnement mais entre moi et les autres. La bataille de l'espace public est une bataille majeure qu'il faut gagner car les interactions sociales sont clés dans la qualité de vie.

Il y a trois mouvements qui se dessinent pour cette transformation :

- l'acte constructif qui favorise l'émergence de nouveaux comportements
- la politique urbaine, avec une responsabilité pour agencer les espaces urbains et pour favoriser le développement de la diversité, de la culture, des usages
- l'engagement citoyen, où la population peut être promoteur et acteur de la transition, par la pratique associative, par la façon de travailler, là où les entreprises aussi ont un rôle à jouer.

46

47

« Il y a une grande responsabilité sociale, économique et écologique car selon la manière dont on adapte la ville aujourd'hui, on saura si dans 20 ou 30 ans, on pourra résister ou non aux effets de l'urgence climatique. »



48

49

3. VOTRE TERMINAL : LA RÉ- SIDENCE

Après être passé par l'entrée principale du lieu et avoir traversé la place Alfred Mongy dessinée par ses deux bâtiments en forme de L, un second cœur d'îlot se dévoile, celui plus intimiste de l'espace résidentiel. Visite guidée de cette résidence immobilière de choix, qui longe le Boulevard Clemenceau.

50

1 • PASSAGE PAR L'EXTÉRIEUR

Maître mot dans la conception globale, le végétal a une place tout aussi importante que dans le reste du projet.

Les trois immeubles qui composent la partie résidentielle sont organisés autour d'un espace vert soigné, nommé le Grand Jardin. Celui-ci est mixte, moitié jardins privés pour les rez-de-chaussée séparés par des clôtures végétales, moitié espace commun. Ce dernier se transformera

en jardin humide lors des fortes précipitations pour encore plus de vert au quotidien. Un chemin piéton traverse ce jardin, créant différents espaces aménagés, propices à la rencontre et au partage entre voisins. À l'arrière de la résidence, une noue plantée vient absorber une partie des eaux de ruissellement des bâtiments, atout écologique favorisant le développement de la biodiversité.

Trois bâtiments viennent vivre harmonieusement autour de cette bulle de verdure.



51

2. EXPLORATION DE L'ARCHITECTURE



Comme leurs voisins, ils présentent une dégradation de leur gabarit afin de créer une entrée apaisée et accueillante. Ces bâtiments se démarquent par une particularité remarquable en leur sommet, rappelant des toits de maison. Cette originalité vient apporter une touche d'excentricité à un langage architectural assez sobre, travaillé en

horizontalité et en décrochés formant de généreux extérieurs. Le nombre de matériaux est volontairement limité afin de valoriser le caractère des gabarits et le patrimoine végétal. Toutes majoritairement constituées de briques, certains bâtiments se parent de teintes claires alors que d'autres viennent s'habiller en gris foncé, créant un contraste homogène et dynamique.

52

53



3. DÉCOUVERTE DES APPARTEMENTS

Grâce à ce parti-pris architectural, tous les appartements bénéficient d'un extérieur qualitatif, que ce soit une terrasse, un balcon ou un jardin privé pour les rez-de-chaussée.

Les espaces de vie sont ouverts vers l'extérieur, grâce notamment à de grandes fenêtres. Ajouté à cela la double ou triple orientation des logements, la lumière naturelle vient facilement s'immiscer dans les pièces de vie aux volumes généreux. Résidences de 4 ou 5 étages, les derniers niveaux profitent d'une vue dégagée sur le cœur d'îlot, à l'image de ces fameuses maisons sur le toit qui offrent des appartements très qualitatifs de plus grandes typologies.

LE MOT DE L'ARCHITECTE

Coldefy

« Nous avons conçu cet îlot 100% piétons à la manière d'un amphithéâtre végétal pour une qualité de vie résolument augmentée et apaisée. Il prend ici la forme d'une vallée habitée orientée autour de places jardin qui font respirer le quartier comme un reflet de la vie Marcquoise. Nous souhaitons établir un nouvel équilibre, une couture douce entre l'intensité urbaine du Grand Boulevard et les nouvelles formes de vie créées. Ici l'architecture et l'écologie se développent ensemble comme un manifeste du futur de nos villes. La conception des futurs logements suit des principes clairs et sensibles en matière de qualité et de bien-être de chacun. Fondé sur le concept de

« la ville paysage » le projet forme une succession de strates où nous avons imaginé de multiples formes de logements allant jusqu'aux « maisons sur le toit » en garantissant pour tous des doubles ou triples orientations et de vastes prolongements extérieurs au contact de la nature et de la plus belle lumière naturelle. Les volumes en briques de terre cuite aux teintes sobres et intemporelles sont séquencés par les châssis en bois et rythmés par les grandes horizontales de béton qui appuient les décrochés en escalier. L'architecture mise sur les matières, les vues remarquables, l'intimité et le plaisir retrouvé de vivre en ville au doux contact de la faune et la flore. »

Thomas Coldefy

**ICI L'ARCHITECTURE
ET L'ÉCOLOGIE SE DÉVELOPPENT
ENSEMBLE COMME UN MANIFESTE
DU FUTUR DE NOS VILLES.**



54

55

86 appartements répartis dans 3 bâtiments.

**4 TYPOLOGIES
DIFFÉRENTES,
VOUS TROUVEREZ
FORCÉMENT
L'APPARTEMENT
QU'IL VOUS FAUT.**

LES PRESTATIONS

Pour tous :

- Volet roulant motorisé dans toutes les pièces
- Menuiseries extérieures en bois
- Chauffage et eau chaude par pompe à chaleur collective
- Meuble vasque en salle de bain avec miroir et luminaire
- WC suspendus
- Placards aménagés (cf plan)

Appartements de + de 80m² :

- Parquet contrecollé dans les pièces de vie
- Carrelage grès cérame 60 x 60 cm dans les pièces de service et dans la cuisine

Appartements de - de 80m² :

- Parquet stratifié chanfreiné hydrofuge dans les pièces de vie et la cuisine
- Carrelage grès cérame 60 x 60 cm dans les pièces de service (hors cuisine)

LES ATOUTS



Tous les logements sont prolongés par un extérieur (terrasse, balcon ou jardin privé)



Un langage architectural sobre et travaillé



Accès au Grand Jardin pour les résidents



Parking/sous sol sécurisé et locaux vélos



Résidence fermée et sécurisée

EN BREF

56

57

OUVERTURE- TURE DES PORTES

AT
TRAC
TION.

Attraction s'apprête à naître là où le dépôt Mongy a fermé ses portes il y a presque une dizaine d'années. Cet emplacement privilégié dans la métropole lilloise a inspiré un projet novateur qui ambitionne d'être à la hauteur des nouveaux enjeux urbains et des besoins de ses futurs usagers. Prenez le train en marche, celui qui suit de nouvelles trajectoires tracées dans l'unique but de « refaire société ».

58

59

03 59 28 72 72
www.attraction-marcq-en-baroeul.fr

nhood
DES LIEUX
EN MIEUX

 SOGEPROM-PROJECTIM

Conception graphique et textuelle : Agence La Foule
Perspectives : Vertex