

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LILLE

**Challenge interuniversitaire en Aménagement et Urbanisme :
Lille avril 2006**

Le Sartel renouvelé

Rapport de l'Isuru Bruxelles
(Institut Supérieur d'Urbanisme et de Rénovation Urbaine)



par

Bailly Nathanaël
Demonty Axel
Oulad Aissa Tarik
Schyns Jean-Yves

I. Diagnostique des atouts et faiblesses par thématique

Mobilité

Atouts :

La proximité des voies rapides permet l'accès aisé au quartier, ce qui représente un intérêt pour des entreprises potentielles et peut générer une dynamique économique.

Le canal de son côté peut être utilisé pour certains modes de déplacement doux. La voie de chemin de fer est un atout car il est rare d'avoir un tracé rectiligne de cette ampleur en tissu urbain.

Faiblesses :

Le quartier est de manière générale très mal connecté à son environnement proche. La ligne de chemin de fer désaffectée agit comme barrière pour le réseau routier et impose des détours fastidieux pour se rendre d'un côté à l'autre. Cet axe de transport jadis important n'a pas trouvé de véritable substitut. Il existe un trafic de transit important (15.000 véhicules/ jour) Les rues principales du quartier où se trouvent la majorité des logements sont régulièrement empruntées par des véhicules poids lourds.

La mobilité douce ne rencontre pas d'aménagement. Le tracé du canal n'apporte rien à la mobilité malgré son potentiel. Et le canal bloque la traversée à certaines voies locales ce qui favorise l'enclavement du quartier. L'absence de ligne de transports publics renforce encore cet enclavement et oblige l'utilisation systématique de la voiture pour accéder aux services de base (nourriture, vêtements, administratif...)

Le tracé de la D9 en construction est compliqué et nécessite encore la construction d'un pont. Le tronçon qui passe par le quartier longe le canal et vient renforcer la fracture urbaine du canal. Il ne permet pas un accès direct aux entreprises ce qui oblige l'acheminement des camions par les voiries locales du quartier.

Environnement

Atouts :

Le canal est positif pour plusieurs raisons. C'est une liaison écologique, aquatique et végétale. C'est un lieu qui respire et d'une grande qualité paysagère. Le quartier dispose, en outre, d'une surface importante d'espaces verts et de potagers.

Faiblesses :

Beaucoup de terrains sont pollués à cause de l'ancienne activité industrielle. De plus, il y a un réel risque d'inondation, modéré toutefois par le projet d'un bassin de rétention d'eau en amont. Les espaces verts sont pour la plupart non qualifiés ce qui ne permet pas d'en profiter pleinement. Il y a des dépôts clandestins de déchets sur la voie de chemin de fer désaffectée. Enfin, l'intensité du trafic sur certains axes génère d'importantes nuisances sonores.

Socio-économique

Atouts :

Le quartier possède une dynamique sociale organisée autour de l'Association de défense du Sartel-Carihem, qui existe depuis 30 ans et dont le but est de trouver des solutions aux problèmes des habitants. Dans le cadre de l'action de ce comité, les habitants ont l'opportunité de rencontrer des acteurs politiques et économiques lors d'assemblées générales afin de faire valoir leurs intérêts. En outre, le quartier a développé un jardin populaire. Il est donc possible de s'appuyer sur ces réseaux pour envisager un développement social à l'échelle du quartier.

Du point de vue des ménages, 90% sont des familles dont 60% avec des enfants. Ces données montrent un quartier où domine la cellule familiale ce qui constitue un plus en terme de solidarité pour une population précarisée dans son ensemble.

Faiblesses :

La population a un faible niveau d'éducation. Moins de la moitié de la tranche 19-24 ans est scolarisée. Parmi la population non scolarisée, 27,8% n'a pas de diplôme et seulement 7,7% a le BAC. Quant aux nouveaux habitants du quartier, ils ont en moyenne un niveau d'éducation plus faible que les habitants plus anciens et il y a plus de chômeurs en leur sein.

Le chômage touche 27% de la population active qui, elle, ne représente que 35% de la population totale. Près d'un quart de la population est à la retraite. Donc peu de gens travaillent.

Le quartier fonctionne sur le plan sociologique comme un réseau fermé (même si le Sartel et Carihem communiquent) et développe peu de partenariats avec d'autres quartiers. Ce constat vient s'ajouter à l'enclavement physique, territorial du site.

Affectation

Atouts :

La présence d'industries et d'entreprises sur le quartier est une force pour l'emploi : beaucoup d'habitants résident et travaillent dans le quartier.

Faiblesses :

La faible mixité du site associée à la forte dispersion de petites poches de logements entrecoupés de chancres ne permet pas toujours une bonne compatibilité fonctionnelle entre l'emploi et le résidentielle. On constate un surdimensionnement de certaines affectations économiques dans un tissu mixte et l'absence de fonctions et d'espaces publics à destination des habitants.

Bâti

Atouts :

Le quartier dispose d'une ancienne gare et d'une chapelle qui pourrait assumer une fonction symbolique. Certains bâtiments ont un intérêt patrimonial. Il y a une homogénéité de la typologie du logement et on continue d'aménager des courées.

Faiblesses :

Il y a une très forte discontinuité et hétérogénéité du bâti sur l'ensemble du quartier. De nombreux bâtiments industriels anciens sont en mauvais état et, pour certains, le coût de rénovation est très élevé.

→ Synthèse des atouts et faiblesses

Le quartier se situe à proximité de grands axes dans une zone qui possède une bonne accessibilité, mais elle est mal exploitée, ce qui entraîne un enclavement du quartier. Le canal possède des qualités environnementales et paysagères mais il n'est pas traité et agit comme une rupture. Cette dernière est renforcée par la D9 qui crée une fracture interquartier définitive et accentue l'isolement du quartier. Le chemin de fer est également une coupure dans le tissu. Les affectations économiques sont positives pour l'emploi mais elles sont surdimensionnées par rapport aux logements et créent des nuisances liées au trafic de poids lourds, accentuées par le trafic de transit. La desserte des entreprises est compliquée ce qui porte préjudice à leur développement. La dynamique sociale positive du quartier est limitée par le manque de communication de l'intérieur vers l'extérieur, mais aussi au sein même du quartier de par la discontinuité du bâti et des zones habitées. Le chômage, le faible niveau d'éducation et l'absence d'espaces publics à destination des habitants ne font qu'accroître la précarisation et l'exclusion du quartier. Il existe cependant des bâtiments et des espaces vides qui possèdent un potentiel symbolique majeur à l'échelle du quartier.

II. Options par thématique

Mobilité

- L'utilisation du tracé rectiligne de la voie de chemin de fer pour faire passer la D9 en vue de :
- accrocher le quartier à ce qui se passe au nord et au sud par un axe structurant à l'échelle régionale
 - désengorger la zone à dominante d'habitat du quartier afin de recréer un univers interne au quartier.
 - faciliter l'accès des poids lourds aux entreprises situés le long de cet axe stratégique.
 - permettre aux logements de se tourner vers le canal.

Le développement de la mobilité douce tout le long du canal est traité par l'aménagement des berges dans la prolongation de ce qui s'est fait en amont.

La création d'un axe interquartier reliant la rue de Sévigné et la rue d'Anzin à la rue Basse, et cette dernière à la rue de Sartel de l'autre côté du canal. Cet axe devrait permettre la communication entre le quartier de Sartel et le quartier de Watrelos.

Intégrer une desserte adaptée en transport en commun capable de relier le quartier au centre de Roubaix et à Watrelos.

Environnement

Une orientation clé du projet et la mise en valeur du canal et le traitement systématique de ses abords pour offrir un espace de promenade et de détente dans un environnement de qualité, ainsi que le développement de la mobilité douce dans une optique de développement durable. La reconquête des espaces entourant l'eau valorisent alors l'image du quartier, et s'intègre dans le projet métropolitain.

Diminuer les risques d'inondation en traitant les eaux de surface à petite échelle. Il s'agit de temporiser à l'aide de toitures vertes et de citernes privatives, favoriser la perméabilité des sols et créer des fossés drainants.

Développer les espaces verts communautaires en y intégrant différentes fonctions récréatives (détente, sport,...), notamment pour les jeunes, et favoriser le développement du quartier autour des jardins/potagers populaires.

Socio-économique

Lancer un appel à projets d'économie solidaire (dans le domaine de la construction, par exemple, fort présent sur le site avec Bossu Cuvelier, et qui demande une main d'œuvre pas très qualifiée) pour une insertion de personne en difficulté afin de placer l'humain au cœur des priorités des chefs d'entreprise. Le comité des habitants peut faciliter les contacts.

Assurer des liens interquartiers en intégrant le Pile et Trois Ponts à l'ouest, et ouvrir l'espace vers Watrelos, au-delà du canal, notamment par la création d'un espace public à proximité du canal. La participation entre différents acteurs serait fortement encouragée lors de ce développement.

Affectation

Mener une politique de densification du logement et réaffecter des zones à vocation économique pour assurer des petits ensembles cohérents au sein d'une zone d'activité diversifiée.

Bâti

Mise en valeur des « bâtiments repères » par le traitement des façades et leurs abords. Rééquilibrer la typologie en agissant sur la continuité du bâti par îlot et retrouver une lisibilité des façades à l'échelle du quartier.

Renouveler le parc ancien en logement lorsque c'est possible, et proposer une offre en logements neufs avec des formes d'habitat locales et traditionnelles.

→ Stratégie générale de développement

Le développement stratégique du projet s'articule autour de trois axes principaux qui désenclavent le quartier et le dynamisent de manière positive dans une optique de développement durable :

- 1) L'axe du canal. Le canal devient un élément fondamental de dynamisation pour le contexte régionale et locale. Le traitement systématique de ses abords offre un espace de promenade et de détente dans un environnement de qualité et permet des aménagements pour la mobilité douce. Un travail paysager sur l'ensemble du canal l'intègre dans le projet métropolitain. Sur le plan local, la reconquête des espaces entourant l'eau valorise l'image du quartier et devient un espace public approprié par les habitants des deux côtés du canal. Il est donc dynamisant au niveau régional le long de son axe, et au niveau local, il rayonne perpendiculairement.
- 2) L'axe interquartier. Il s'agit de créer une dynamique sociale, qui profite de la dynamisation locale du canal, en faisant le lien entre les habitants et les équipements des Trois Ponts, de Sartel et de Wattrelos. Cet axe transforme les ruptures urbaines, c'est-à-dire l'îlot à vocation économique où se situe Bossu Cuvelier et Camaïeu, le chemin de fer désaffecté et le canal, et il crée une réelle traversée. La valorisation du bâtiment de la gare et de l'écluse permet de développer deux espaces publics sur un axe qui devra faire l'objet d'une appropriation symbolique par les habitants par leur implication au processus de mise en œuvre du projet.
- 3) L'axe structurant. Il s'agit du déplacement de la D9 sur la voie de chemin de fer désaffectée. Cet axe est traité en boulevard urbain. Son rôle est double : il assure, sur le plan local, le désengorgement du quartier pour améliorer son cadre de vie et lui permettre de se tourner vers le canal, d'une part, et il agit comme axe structurant de mobilité au niveau régional et comme levier économique en desservant les entreprises situées le long du tracé, d'autre part.