

An aerial photograph of Hasselt, Belgium, showing a mix of modern and traditional architecture. In the foreground, there's a green park area with a curved walkway and a red circular structure. A road with several vehicles, including a white van with 'COOLTEANS' on it, runs through the middle ground. The background features a dense urban area with various buildings and two wind turbines on the horizon under a cloudy sky.

JOURNÉE DE VISITE À HASSELT

L'évolution des métiers de
l'urbanisme

Préambule

Bonjour et bienvenue pour cette journée de visite de Hasselt !

Le parcours passe par différents sites d'intérêt choisis en lien avec le fil rouge développé sur ces deux dernières années, 2023 et 2024 : "L'évolution des métiers de l'urbanisme".

Comment se font les métiers de l'urbanisme dans une autre région, avec un autre code, d'autres moyens, mais face à des défis similaires ?

Les différents projets et points d'intérêt de la visite ont été sélectionnés pour la façon dont ils répondent aux défis, actuels et projetés, du développement territorial : certains interpellent et mettront peut-être en perspective vos propres pratiques, points de vue et habitudes d'urbanistes ; d'autres conforteront vos positions ; plusieurs, nous l'espérons, stimuleront votre imaginaire, élargiront votre champ des possibles et potentiels et alimenteront vos échanges.

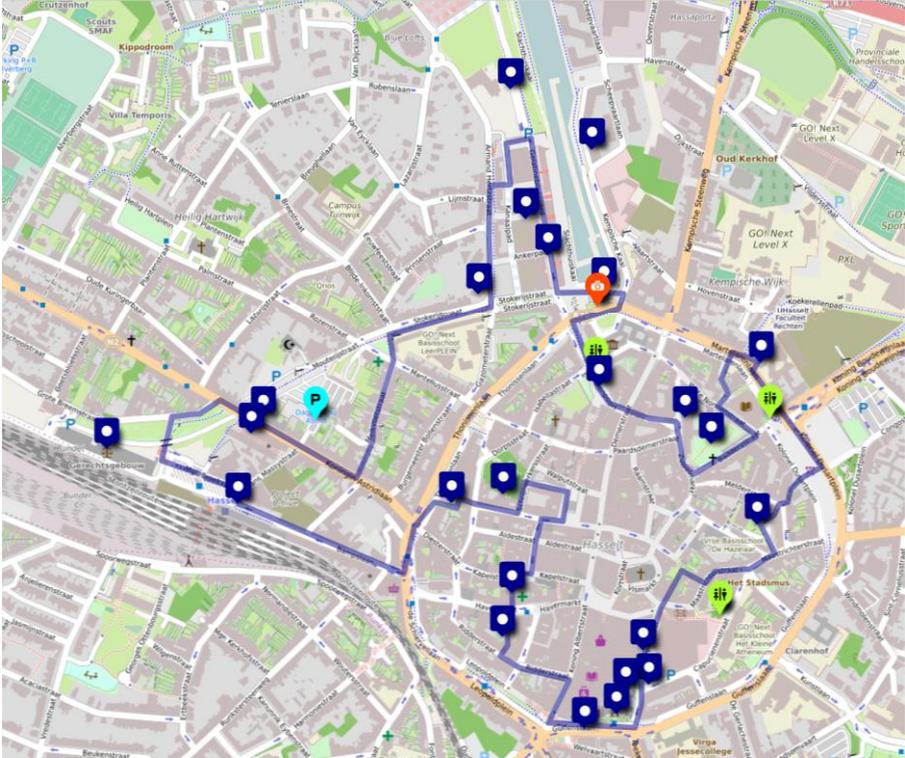
Nous vous souhaitons une agréable visite !

L'équipe de Formation CPDT :

Anne, Michèle, Nadège, Bruno, Sylvain, Vincent et Simon



Carte du parcours proposé



INFORMATIONS PRATIQUES

L'itinéraire proposé est une **boucle de 5,6 km** que nous vous proposons de démarrer à **la gare de Hasselt**.

Pour une meilleure visibilité, l'itinéraire est disponible sur une plus grande planche en pages 12 et 13 ou en ligne via uMap (<http://u.osmfr.org/m/959051/>). Des indications sont également données dans le roadbook (en bleu) : elles sont renseignées par ce logo : 

Les parkings et toilettes publiques sont indiqués sur les cartes. Suivez les pictos!

Explications de la journée

Dans le cadre de la formation CPDT, nous avons souhaité vous faire découvrir la politique de développement territorial de la ville de Hasselt.

La formule en **mode autonome** offre l'opportunité d'explorer le territoire à votre façon. Ce parcours est un fil conducteur possible. Vous pouvez aussi visiter la ville selon vos centres d'intérêt, en mettant à profit votre curiosité, individuellement ou par petits groupes (collègues CATUs ou agents du DATU, échevin.e ou membres de l'administration ou de la CCATM) !

Pour accompagner votre exploration et répondre aux questions qu'elle soulèverait, les supports suivants sont disponibles :

- un roadbook en format A4 ou A5 (que vous lisez en ce moment),
- trois vidéos reprenant des interviews du Bourgmestre d'Hasselt,
- une carte (en ligne) du parcours recommandé.

Il est possible de réaliser la visite sans être connecté. Pour ce faire, veuillez prendre connaissance de ce roadbook au préalable et l'imprimer comme support le jour J. Les vidéos peuvent être téléchargées avant votre visite, à votre meilleure convenance, et le selfie-présence peut être envoyé dès votre retour au bureau.

Check-list avant de partir

Lire les consignes « Défi photo »

Télécharger ou consulter les vidéos

- [De nouveaux défis en tension avec les visions urbanistiques précédentes](#)

- [Évolution des métiers : de nouvelles relations entre acteurs en lien avec l'évolution des besoins](#)

- [Un projet emblématique des évolutions en cours à Hasselt](#)

Télécharger ou imprimer le roadbook

Imprimer la carte ou vérifier [l'accès](#) depuis votre téléphone

Charger et prendre un appareil pour réaliser le défi photo

Défi photo

Afin d'établir votre participation, il vous est demandé de réaliser un selfie (avec vos éventuels compagnons ou compagnes de voyage) devant les lettres géantes cubiques HASSELT : celles-ci sont situées en hauteur de la darse du canal, en bordure du "Groen boulevard" ou "Petit ring" qui ceinture le centre-ville. La localisation du lieu est renseignée sur le plan, ainsi que dans le roadbook que vous tenez en main.

Puis communiquez ce **Selfie-présence** via l'adresse email formation@cpdt.be en renseignant obligatoirement votre (vos si vous êtes plusieurs sur la photo) noms, communes ou services.



Le selfie est valable même si les lettres apparaissent à l'envers...

! Attention, en nous envoyant vos photos via l'adresse formation@cpdt.be, vous acceptez implicitement que celles-ci puissent potentiellement être utilisées par la CPDT sur ses supports de communication.

En cas de refus, veuillez le signaler par écrit dans le mail. Ceci ne vous dispense pas de nous envoyer vos photos, celles-ci servant à établir votre participation.

Quelques clés de compréhension du territoire

La ville d'Hasselt s'est implantée en bordure du Demer (affluent de la Dyle), sur un espace de transition entre deux territoires géographiques très contrastés : la Campine et la Hesbaye.

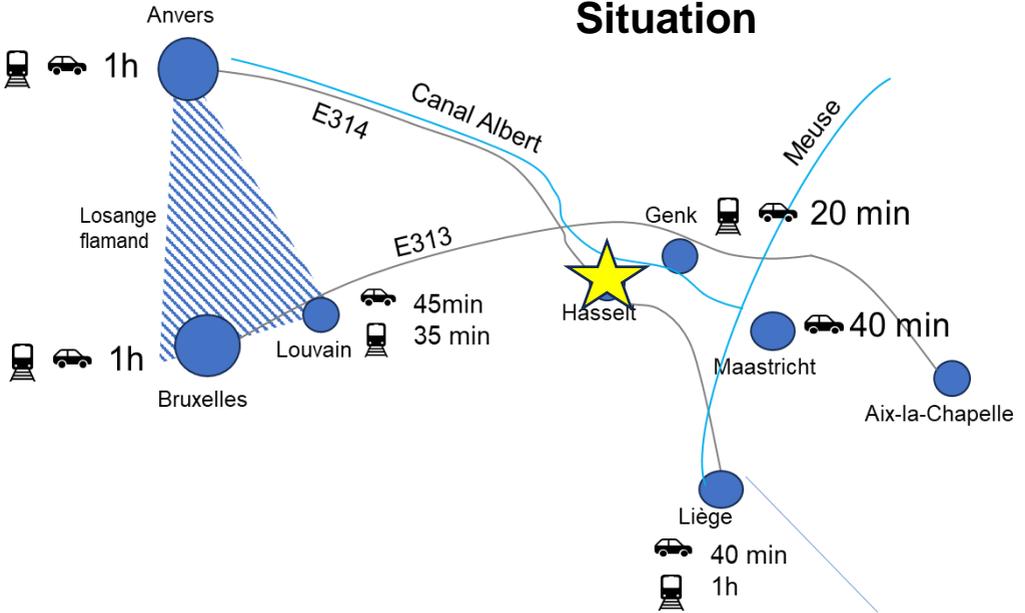
Chef-lieu de la Province de Limbourg, ancienne cité drapière au Moyen Age, Hasselt est pourtant restée une petite ville jusqu'au début des années 1920. Elle a alors connu un essor industriel conséquent, profitant, consécutivement et conjointement, du développement du bassin minier limbourgeois, de la présence du chemin de fer, de la proximité du Canal Albert (ouvert en 1939) puis de la construction des autoroutes E313 Anvers-Liège et E314 Leuven-Aachen.

Son statut de chef-lieu provincial en a fait un centre administratif d'envergure. Elle est aussi un pôle scolaire et commercial important et qui continue de se développer. Plus récemment, Hasselt s'est également appuyée sur sa localisation à proximité de grands pôles urbains et de vastes espaces naturels pour développer son activité (et attractivité) touristique.

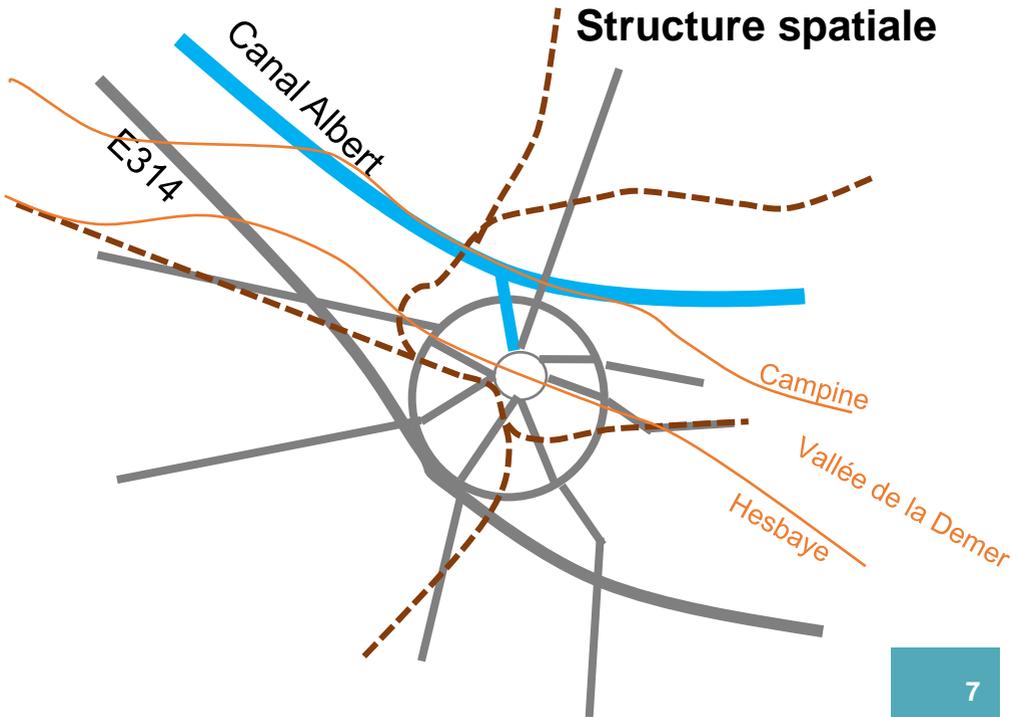
La ville a passé le cap des **80.000 habitants** en 2022 et connaît une croissance démographique non négligeable. Avec sa voisine Genk et d'autres communes de l'ancien bassin minier, elle forme une vaste conurbation de près de 300.000 habitants.

A plus large échelle encore, Hasselt fait partie de l'espace de coopération transfrontalière de l'EuroRegio Meuse-Rhin, avec les villes de Maastricht, Aachen et Liège (MHAL).

Situation



Structure spatiale



Hasselt en quelques chiffres



80.400 habitants

**11.300 élèves
secondaire**

**14.500 étudiants
supérieur/universitaire**

**51.000 emplois
salariés**

**Plus de 2.000
commerces**

Le développement de Hasselt au fil du temps

Voir schémas page suivante

Malgré le raccordement au réseau ferroviaire et à la voie d'eau dès le milieu du 19^{ème} s., Hasselt est restée pratiquement contenue dans le tracé de ses anciens remparts jusqu'au seuil des années 1920. Sa population double rapidement par la suite, passant de 30.000 à 60.000 habitants entre 1930 et 1970. A partir de 1939, la ville est reliée au canal Albert via l'ancien canal transformé en darse, le long de laquelle se développent des activités industrielles.

Dans les années 1960, le boulevard tracé sur les anciens remparts est transformé en un petit ring à 2x2 voies (depuis lors réaménagé en boulevard urbain). Les années 1970 voient la construction des autoroutes et du grand ring, qui devient peu à peu la nouvelle limite de l'agglomération.

Les nouveaux développements urbains à partir des années 2000 se concentrent principalement autour du bassin du canal (darse), de la gare et de l'Université.

Histoire et morphogénèse

1777



Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens - Ferraris

1850



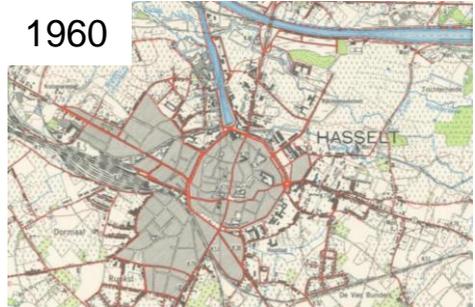
Carte topographique Vandermaelen 1/20.000

1879



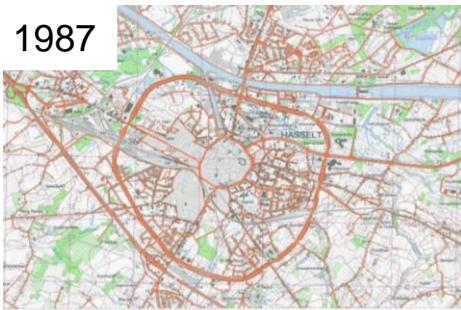
Carte topographique - Cartésius

1960



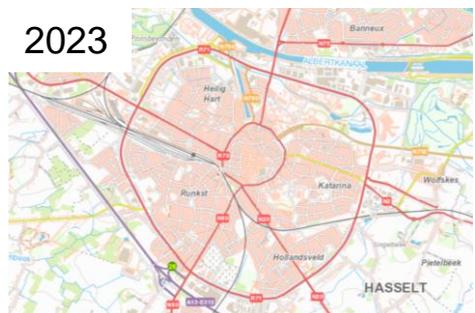
Carte topographique 1/25.000, Institut Géographique Militaire

1987



Carte topographique 1/25.000, Institut Géographique National (IGN)

2023



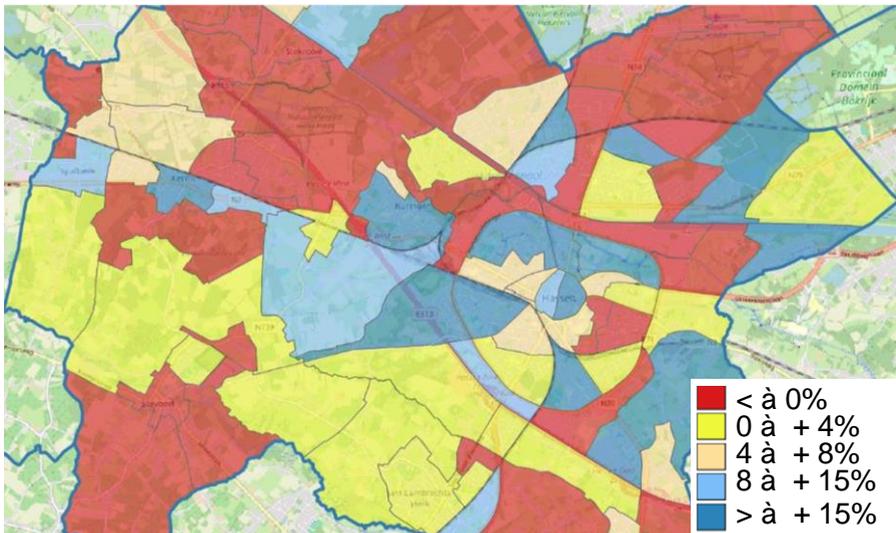
Carte topographique numérique Topomapviewer, IGN

Sources : <https://www.geopunt.be/>
<https://www.cartesius.be/CartesiusPortal/>
<https://topomapviewer.ngi.be/>

Evolution de la population

Les quartiers compris à l'intérieur du grand ring regroupent actuellement près de 40% de la population de la commune. Mais ils concentrent 60% de la croissance démographique totale observée entre 2012 et 2022 (ce qui représente près de 3.000 habitants supplémentaires en 10 ans). Quant à l'hypercentre (soit le cœur historique limité par le boulevard urbain ou petit ring), il compte 4% de la population totale mais a vu sa population augmenter de 14% en 10 ans.

Evolution de la population par secteur statistique entre 2012 et 2022 (%) (Source : Statbel)



Ces chiffres sont le résultat de plusieurs **opérations de réhabilitation et de requalification** menées dans le centre urbain et ses abords proches.

Evolution des métiers de l'urbanisme

A Hasselt aussi, les urbanistes font face à la complexification de leur métier et à la diversification des tâches qui leur sont demandées. S'adapter à des défis spécifiques, souvent inédits, demande :

- d'avoir une connaissance de plus en plus fine du territoire et de ses caractéristiques,
- de collaborer avec d'autres acteurs (mobilité, infrastructures vertes, logements, besoins sociaux, etc.),
- d'intégrer de nouvelles façons d'urbaniser et d'aménager,
- d'envisager l'actualisation des projets en fonction de leur monitoring et de l'évolution des besoins.

La visite du centre-ville d'Hasselt permet d'appréhender, sur un petit territoire une grande diversité des défis liés à l'évolution des métiers de l'urbanisme, fil rouge de la formation 2023-2024.

Citons, entre autres et en vrac : la réaffectation du patrimoine, l'activation de friches, l'intensification de la centralité, le renforcement de la perméabilité des tissus urbains, la politique de mobilité, la mobilisation du foncier public, la mise en place de partenariats public-privé, l'évolution des documents de programmation, etc.

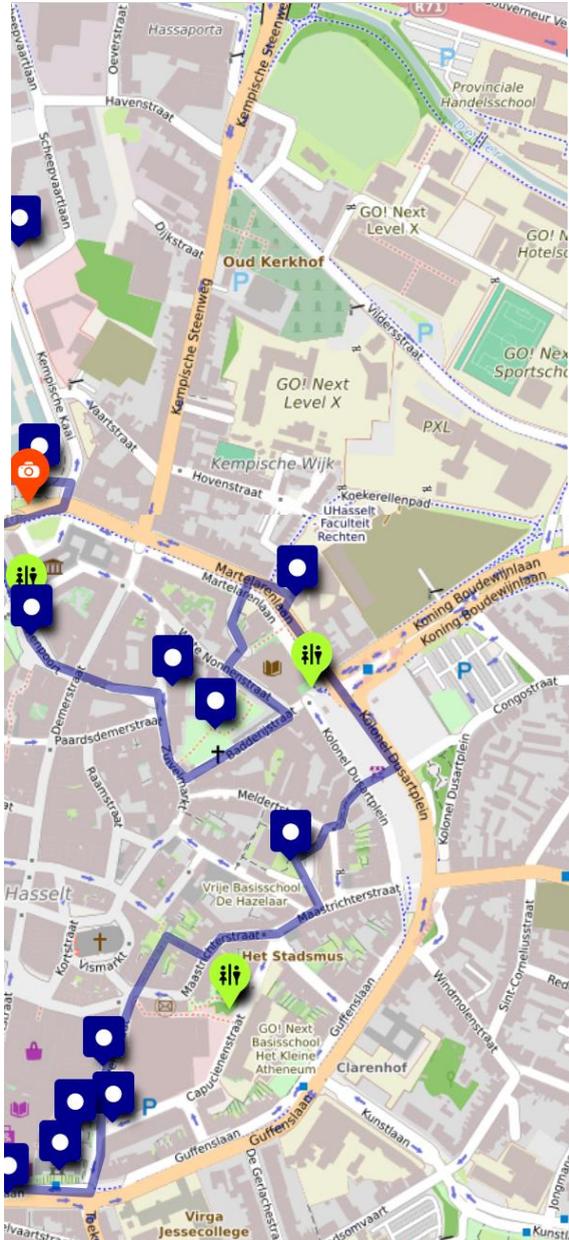
Ces enjeux et défis seront mis en évidence tout au long de la visite.



[01. De nouveaux défis en tension avec les visions urbanistiques précédentes](#) & [02. De nouvelles relations entre acteurs en lien avec l'évolution des besoins](#)

Steven Vandeput, bourgmestre





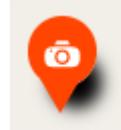
Légende



Site expliqué
dans le roadbook



Parking Astrid



Lieu de selfie



Toilettes publiques

Lien vers la carte en ligne :
<http://u.osmfr.org/m/959051/>

Thématiques

Inscrit dans la continuité des journées de Formation CPDT 2023-2024, le parcours est construit en lien étroit avec le fil-rouge « Evolution des métiers de l'urbanisme », ainsi qu'avec les thématiques des 3 séminaires transversaux de 2023 : Réhabilitation et recyclage des tissus urbanisés, Evolution des modes d'habiter et Acceptabilité sociale des projets.

Chacune des thématiques est symbolisée par un logo et un code couleur, que vous retrouvez ci-dessous.

Une pastille spécifique renseigne des éléments de traduction utiles pour comprendre les spécificités propres à Hasselt ou à la région flamande.



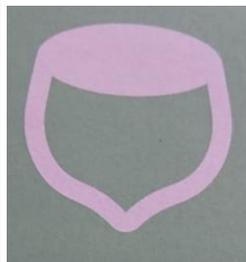
En outre, ponctuellement, afin d'aller plus loin sur certaines thématiques évoquées au cours de la visite, le roadbook propose des liens vers des recherches CPDT et les documents produits dans le cadre de celles-ci.



Le saviez-vous ?

Le nom Hasselt est un toponyme qui vient de l'ancien allemand *Hasaluth*.

Il fait référence à une forêt de noisetiers qui se trouvait autrefois sur le territoire. D'où le dessin de noisette que vous retrouverez régulièrement sur votre chemin, sur des plaques de cuivre au sol ou cartes touristiques.



Quartier de la gare



La gare d'Hasselt est située en dehors du petit ring d'Hasselt et, de ce fait, elle apparaît légèrement excentrée du centre (en réalité, une centaine de mètres seulement).

Gare de transport passagers mais aussi marchandises (même si ces dernières années, de nombreux trains ont été détournés vers Genk), gare de bus également, c'est une porte d'entrée majeure de la ville.



La bonne accessibilité du quartier explique une concentration de pôles administratifs et, surtout, la volonté politique de le redynamiser : des projets mixtes d'habitat denses (+/- 150 log/ha) et de bureaux sont en cours, suivant les objectifs définis dans un plan d'aménagement du quartier de gare - RUP Stationsomgeving - adopté le 20/12/2022.

Qu'est-ce qu'un RUP ?



RUP, pour Ruimtelijke Uitvoering Plan, désigne un document d'aménagement que l'on peut rapprocher de nos anciens PCA (Plan Communal d'Aménagement). Il définit des fonctions, des espaces constructibles, des prescriptions urbanistiques, des mesures de gestion et, éventuellement, un plan d'expropriation.

La gare d'Hasselt

Avec la réalisation du RUP, la ville vise la transformation du quartier de la gare en un **pôle multimodal majeur** pour l'ensemble du Limbourg. Les objectifs du RUP sont d'intensifier l'espace (densification et mixité fonctionnelle) et de le rendre plus qualitatif pour tous les modes.



[Plan graphique du RUP Stationsomgeving](#)
(Source : BUUR, Ville d'Hasselt – 2022)

Parallèlement au RUP, les autorités ont réalisé un Masterplan (ou plan directeur), lequel n'est pas un outil juridique et n'est pas soumis à une procédure particulière. Ce dernier propose des aménagements par sous-espaces distincts du quartier. Accessible en ligne sur le site de la ville, le document pose une vision ambitieuse pour le renouveau de la zone de gare.

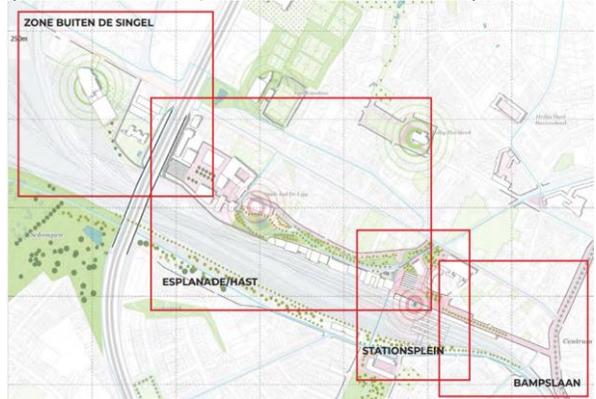


Schéma issu du [Masterplan Stationsomgeving](#)
(Source : BUUR, 2022)

Un RUP ne peut être réalisé sans informer la population. Mais la ville a voulu aller plus loin : une enquête en ligne a été ouverte au début de la procédure (en juin 2020), puis un groupe de travail d'une quarantaine de volontaires a été constitué et s'est réuni trois fois. Un dernier moment de participation ouvert à toute la population a eu lieu en ligne (covid oblige) à la fin de la même année.



La gare d'Hasselt

Parmi les aménagements envisagés dans le Masterplan pour que la gare devienne un pôle multimodal majeur, citons, entre autres :



- Le réaménagement complet de la gare de bus, permettant de répondre au plan Spartacus de De Lijn et d'accueillir des lignes de bus à haut niveau de service (appelés trambus).
- La traversée des voies pour les modes actifs avec une passerelle accessible depuis l'esplanade du Palais de Justice.
- Le transfert des fonctions de gare dans l'entrepôt ABX voisin, le bâtiment de gare actuel devenant à terme un espace vélo.

Pôle multimodal, qu'entend-on par là ? Dans son guide "[Promouvoir l'intermodalité au quotidien](#)", la CPDT préfère le terme **pôle d'échanges** :

Un **pôle d'échange** est un lieu d'articulation de différents réseaux – et différents modes – visant à faciliter les correspondances entre ceux-ci. Il joue également un rôle d'interface entre l'agglomération et son réseau de transport.



Le guide recense divers conseils pour rendre ces pôles attractifs et participer ainsi à réduire la part modale de la voiture. Nous vous invitons, entre autres, à parcourir les tableaux de recommandations, repris en Annexe 1 du guide (entre les pp. 62 et 65) et la grille d'analyse de terrain reprise en Annexe 2.



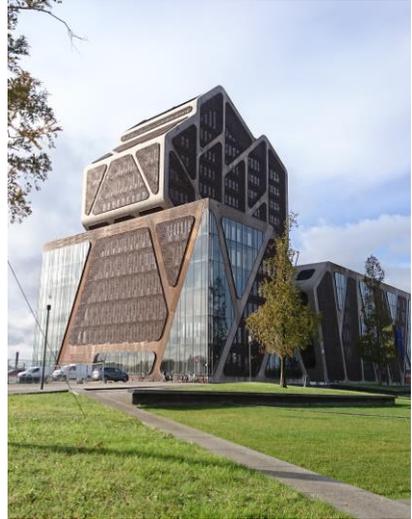
Dirigez-vous vers le Palais de Justice en traversant la gare des bus et en empruntant les escaliers.

Quartier de la gare

Le Palais de Justice

En surplomb de la gare, le Palais de Justice domine l'esplanade et retient l'attention. Finalisé en 2011, sa forme représente un noisetier, référence au vieux nom germanique de la ville.

La tour de 14 étages abrite les services administratifs et, au dernier étage, une salle avec vue panoramique ; le reste du bâtiment de 6 étages, des salles d'audience et des locaux divers.



Sa façade est essentiellement composée de surfaces vitrées de formes variées. Mais, particularité, jusqu'au 12ème étage, aucune fenêtre ne peut s'ouvrir. Toute la condition atmosphérique de l'établissement - lumière, air, etc...- est dépendante d'installations techniques.

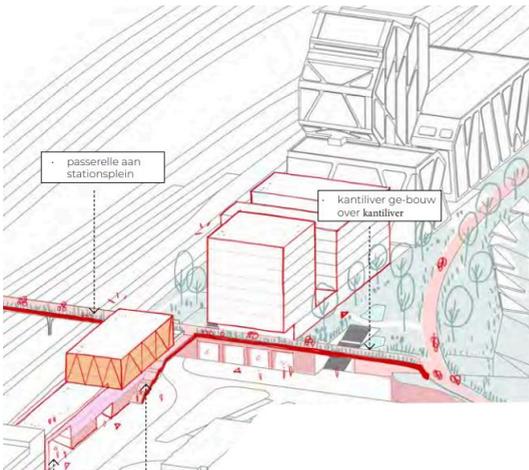


Illustration issue du [Masterplan Stationsomgeving](#) (Source : BUUR, 2022)

Le Palais de Justice et ses abords sont également concernés par le RUP et le Masterplan

Stationsomgeving : sur l'esplanade proche, ces documents prévoient une passerelle au-dessus des voies et un nouveau bâtiment orienté vers la gare.



Descendez la butte de l'esplanade du Palais de Justice vers la droite et la Koningin Astridlaan.

Vlaams Administratief Centrum

A la fin des années 1990, le Gouvernement flamand décide de regrouper les services extérieurs de la Chambre en 5 centres, un par province. Le premier 'Centre Administratif Flamand' est celui d'Hasselt (2004).

Il accueille 450 employé.e.s et porte le nom de Hendrick van Veldeke, selon une tradition qui veut que les bureaux administratifs portent le nom d'un artiste de la région - van Veldeke est un écrivain).



Huis Hoste et Koloniale Waren



Construit vers 1920, cet ensemble comprend une maison moderniste (**Huis Hoste**, conçue par l'architecte Hoste) et un entrepôt et des bureaux (**Koloniale Waren**) autrefois dédiés au commerce d'articles coloniaux, mais également de fruits secs et savons.

Depuis 2005, l'ensemble est utilisé pour des projets artistiques. Sa rénovation est en cours : il est prévu d'en faire un lieu de concerts, restaurant, marché, espaces d'encouragement à la création, etc.

La réintroduction de l'inscription "Koloniale Waren" a soulevé pas mal de questions. Quel rôle a-t-il joué dans l'histoire coloniale de la Belgique ? Peut-on montrer ce passé, le rendre à nouveau visible et en faire un lieu de divertissement ?



Poursuivez sur la Koningin Astridlaan sur +/-100 m, puis prenez la 1^{ère} à gauche dans l'étroite Melkvoetstraat.

Quartier du Canal



Continuez sur Melkvoetstraat jusqu'à l'école, puis prenez à droite dans Stokerijstraat.

Xior Student House



Au début de la rue, un ensemble regroupant un ancien internat et des bureaux a été rénové en logements pour étudiants. Inauguré en juillet 2023, il peut accueillir 161 étudiants. Une partie de la façade est décorée d'une fresque murale de l'artiste Roberto Ciredz.



Boulevard Bleu

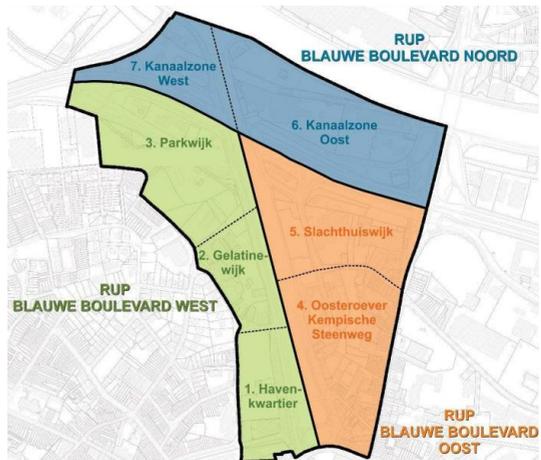


Continuez à gauche dans Hertzstraat.

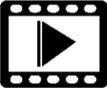
Entre le petit et le grand ring d'Hasselt, autour du bassin du canal, autrefois port charbonnier, se déploie l'ancienne zone portuaire et industrielle d'Hasselt. Le bassin est aujourd'hui en partie une marina.

2 RUP distincts, mais menés conjointement, et adoptés en 2019 concernent les développements récents de la zone : Blauwe Boulevard Est et Blauwe Boulevard Ouest.

Un troisième sur la partie Nord est pour l'instant en attente



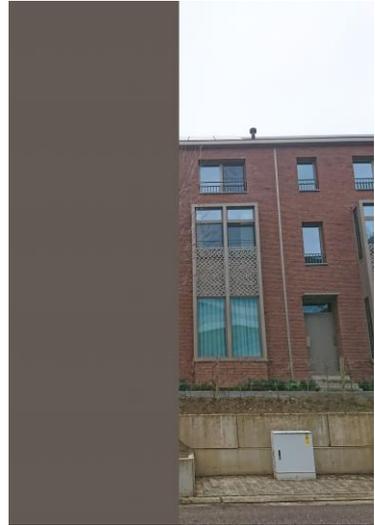
Division des RUP. Source : [Integrale toelichtings en screeningsnota](#), Arcadis, 2019



[03 Un projet emblématique des évolutions en cours](#)
– Steven Vandeput, bourgmestre

Boulevard Bleu Havenkwartier (quartier du port)

Initialement, une grande partie de la zone était visée par un BPA (Bijzonder Plan van Aanleg ou plan de construction spéciale – un format de document qui n'existe plus). Revu dans les RUP car jugé trop monofonctionnel/pas assez mixte, il a cependant été en partie réalisé : le Havenkwartier, visible sur la droite, au début de la Hertzstraat, a été initié sur la base du BPA. Le permis a été octroyé en 2014.



Poursuivez dans [Armand Hertzstraat](#).

Quartier Gelatine



Dans la 1^{ère} moitié du 20^{ème} s., la Fabrique de Gélatine (1893-1969) était le plus gros employeur d'Hasselt (500 travailleurs) et le plus gros producteur mondial de gélatine. Celle-ci, réalisée à partir de peaux et os d'animaux (profitant de la proximité d'un abattoir), était destinée aux industries alimentaires et photos. De la colle, des produits chimiques et des engrais ont également été produits dans cette usine, occupant plus de 5 ha dont 3,5 bâtis.

Après la fermeture, certains bâtiments accueillent un cabinet d'architectes et l'atelier de l'artiste Koen Vanmechelen. En 2020, les travaux de démolition ne maintiennent que l'ancienne cheminée et l'atelier (ce dernier a depuis été ravagé par un incendie en 2022).

Le site, propriété de la ville, est une friche stratégique dans le prolongement direct du Quartier Bleu. Il est repris dans le RUP.



Boulevard Bleu



Après Gelatine, tournez à droite, puis encore à droite sur Gelatineboulevard, en direction de la zone commerciale, Quartier Bleu.

En face, de l'autre côté du canal, on aperçoit l'imposant quartier Zuidzicht, initié sur base de l'ancien BPA.



Quartier Bleu

Le Quartier Bleu est un vaste ensemble résidentiel et commercial dont la construction a débuté en 2016 sur des terrains abandonnés (Entretemps, ceux-ci avaient servi de parking de délestage pour le centre urbain : voir page suivante photos aériennes 2009/2023).

Il s'agit d'une grande opération de partenariat public-privé:

- 25.000 m² de logements, commerces et bureaux (dont une implantation de l'UHasselt) répartis sur huit immeubles.
- 400 logements, 25 enseignes commerciales et 11 établissements Horeca (disposant pour la plupart d'une terrasse au bord de l'eau).
- 2.000 places de parking et 500 places (!) vélos en souterrain.



Evolution d'occupation du site Quartier bleu – Photos aériennes 2009/2023

En une centaine d'années, à partir du creusement du bassin (vers 1855), les terrains situés dans ce quartier ont connu un développement industriel conséquent et varié (distilleries, usine Gelatine, entreprises de confection, d'alimentation ou de transformation de matériaux, malterie, activités de stockage, etc.).

A partir de 1960, ces activités ont progressivement disparu ou déménagé, entraînant la création d'une vaste friche en entrée de ville.

Les grands projets développés sur le "Blauwe Boulevard" ont eu pour effet d'accroître la population de cette zone de plus de 1.000 habitants. L'aménagement futur de la friche Gelatine devrait poursuivre cette dynamique à l'avenir.



Sols dégradés, voire contaminés, bâtis sous-occupés ou délaissés, pourtant bien situés, représentent un axe d'action majeur dans la lutte contre l'artificialisation et l'étalement urbain.

Ce sujet a fait l'objet d'un séminaire transversal de la Formation en 2023 : ses contenus se sont principalement appuyés sur les contenus de la recherche CPDT "[Réhabilitation des Friches](#)".

Boulevard Bleu



Descendez sur les quais de la darse, puis remontez sur la Verbindingsplein.

Quartier Bleu

Avec la darse réaménagée en port de plaisance et les terrasses Horeca, les quais sont devenus un endroit animé. L'espace entre le boulevard et l'extrémité de la darse (Kanaalkom) a fait l'objet d'aménagements paysagers et conviviaux qui se prolongent vers le centre-ville via le Molenpoort : pente enherbée, bancs en bois donnant un aspect d'amphithéâtre, kiosque, éléments de jeux pour enfants, rampe PMR, etc.



D'autres idées pour aménager un espace public ? La CPDT a publié un Guide qui devrait vous intéresser : "[Aménager les espaces publics wallons](#)".

Conçu comme un outil, ancré dans la réalité wallonne, visant à guider la conception, aider à arbitrer les intérêts et équilibrer les besoins, il expose des ambitions de qualité pour des espaces publics réellement qualitatifs pour tous les usagers.



Le selfie-présence, c'est ici !



Traversez le boulevard vers le centre commercial Molenpoort.

Centre urbain

Le centre urbain d'Hasselt, inscrit à l'intérieur du petit ring, est complètement urbanisé.

Il connaît toutefois encore des projets d'ampleur, dont les ambitions visent une végétalisation et une attractivité renforcée à destination des jeunes ménages. Ainsi, les projets intègrent : création d'espaces publics, réduction de la place de la voiture et densification du maillage pour les modes actifs.



Carte urbaine du centre-ville (Source : plateforme cartographique [geopunt](https://geopunt.be))

Le cœur d'Hasselt a fait l'objet d'une rénovation urbaine visant, entre autres, l'amélioration de la circulation piétonne, avec notamment la création de "raccourcis". Ces liaisons et autres venelles mettant à profit des intérieurs d'îlots sont situées en grande partie en domaine privé. On peut parler d'espaces semi-publics : entretenues par la ville, beaucoup de ces liaisons sont fermées pour la nuit.

La perméabilité ainsi renforcée apporte un éclairage nouveau sur l'implantation du bâti de manière à créer de nouvelles circulations. Désormais, des traversées d'îlot sont co-construites avec les promoteurs.

Tout au long de la visite, prêtez attention aux différents passages qui ont été créés et à leurs intérêts ou éventuels inconvénients. Ouvrez les yeux, car ils ne font pas l'objet de signalisation particulière, le choix de la ville ayant été de privilégier un esprit de flânerie.

Le guide CPDT "[Aménager les espaces publics wallons](#)" permet aussi d'aller plus loin sur les façons de renforcer les pratiques de mobilité active dans l'espace public !

Centre urbain

Molenpoort

L'implantation, en 2009, de ce centre commercial, avec un parking souterrain, a, contre toute attente, constitué une opportunité pour la revitalisation des anciennes rues commerçantes et le réaménagement de l'espace public.



Continuez tout droit, en passant sous un petit portique commercial vers un nouveau quartier. En face se trouve le Z33.

Musée Z33



Le Z33 est un musée d'art contemporain. Son nom correspond à l'adresse du béguinage voisin (Zuivelmarkt 33), dans lequel il s'insère.

La rénovation du bâtiment date de 2020 et a été accompagnée d'une extension, avec des briques en forme de losanges, conçue par l'architecte Francesca Torzo. L'intérieur du musée donne sur le jardin du béguinage réaménagé.

Le Z33 est l'un des nombreux lieux touristiques de Hasselt : la ville est en effet prisée par les touristes (270.000 nuitées en 2022).

Cette situation s'explique par sa position en porte d'entrée d'un territoire au potentiel touristique majeur, "De Wijers" (le pays aux 1000 étangs) et sa proximité du Parc National "Hoge Kempen", premier du genre en Belgique, et du site de C-Mine. Sur le territoire communal se situe également le Domaine de Bokrijk, ainsi que le Domaine de Kiewit qui abrite le festival Pukkelpop au mois d'août.

Ce contexte offre l'opportunité à Hasselt de se positionner comme lieu touristique tout en apportant une offre culturelle complémentaire.

Béguinage



Continuez à droite, sur Zuivelmarkt : le béguinage est peu après sur votre droite.



L'ancien Béguinage fait l'objet d'un important chantier de rénovation porté par la ville, la Province et l'UHasselt. Sa mise en œuvre implique donc la coordination de plusieurs acteurs publics et privés.

Une des ambitions fortes du projet est de réaménager des espaces verts de qualité.

Hasselt applique une politique de renforcement de l'offre en espaces verts : diverses actions sont menées en ce sens en de nombreux endroits. On peut citer : la création d'un grand espace vert à proximité du centre (Kapermolenpark), la désimperméabilisation de l'espace public (Molenpoort), l'ouverture d'espace végétalisé au public (Dokterwillemsite), la création de terrasse végétalisée ('t Scheep) ou l'aménagement d'espace résiduel en espace vert.

Plus d'information sur la création d'espace verts et la végétalisation de l'espace en vue notamment d'améliorer la qualité de vie en centralité ?

La CPDT a publié un Guide qui détaille, notamment, des pistes pour la coordination des acteurs : « [Infrastructures Vertes : Pourvoyeuses de services écosystémiques](#) ».



Après le béguinage, prenez la première à gauche (Badderijstraat), puis encore à gauche. Après la bibliothèque, prenez une venelle sur votre droite en direction du boulevard.

Une université dans la ville

L'université du Limbourg a été créée en 1971, au départ sur le campus de Diepenbeek, petite commune située entre Hasselt et Genk, à 5 km du centre d'Hasselt. Elle n'a pris le nom d'UHasselt qu'en 2005. Le nombre d'étudiants est en constante augmentation et a dépassé les 7.000 en 2023.

L'UHasselt mène depuis quelques années une politique très active d'installation dans le centre-ville, ce qui contribue fortement à la dynamique urbaine :

- Le Rectorat de l'université s'est installé sur le site de l'**ancienne caserne Herkenrode** dans le centre historique.
- Dans le cadre des travaux de rénovation de l'**ancien béguinage**, il est prévu d'y installer la Faculté d'Architecture de l'UHasselt
- De **nouveaux bâtiments** sont en construction au nord-est du centre-ville, à l'arrière de l'ancienne prison. Ce "campus" se prolonge vers le nord par les sites de la Haute Ecole PXL qui compte également plus de 7.000 étudiants, l'ensemble formant ainsi un pôle majeur, d'enseignement et de recherche, supérieur et universitaire.
- L'**ancienne prison** a été restaurée et abrite actuellement la Faculté de Droit.



Evolution du Groene Boulevard entre le XIXème s. et 1985 - L'ancienne prison - Source © Architectuurwijzer



Traversez le boulevard et entrez visiter la reconversion de l'ancienne prison (Martelarenlaan 42).

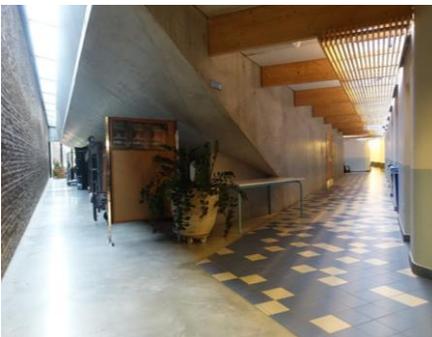
Faculté de droit



Photo aérienne (Source : plateforme cartographique [geopunt](#))

La Faculté de droit prend place dans l'ancienne prison. En service jusqu'en 2005, elle abrite aujourd'hui des auditories, une bibliothèque, une cafétéria et des espaces de travail. Deux nouveaux bâtiments, reliés à l'existant, ont également été construits sur le site : un immeuble d'angle à l'avant (le rectorat) et un bâtiment à l'arrière pour les salles de cours.

Le site a fait l'objet d'un plan directeur. Celui-ci a préservé le plan du bâtiment avec ses différentes "ailes" convergeant vers un espace central. L'architecture intérieure a été largement respectée, les nouvelles fonctions s'intégrant dans les espaces initialement prévus pour la fonction carcérale. Plusieurs éléments forts et symboliques ont également été conservés et restaurés, dont plusieurs matériaux (portes, grilles, sols, ...).



En sortant du bâtiment, prenez à gauche sur le boulevard vers la place du marché (Kolonel Dussartplein). Puis, prenez à droite dans Jeanne Moermanstraat, puis à gauche dans Melderstraat.. Au coin se trouve le rectorat de l'U Hasselt : traversez le porche et pénétrez dans l'îlot central.

Herkenrode Kazerne

En 2014, la ville a racheté le site de cette ancienne caserne afin d'y développer du logement. Le projet combine rénovation et neuf. L'ensemble a été restructuré en vue de créer des ouvertures sur le quartier : il est ainsi perméable pour les modes actifs mais fermé à la circulation automobile. Pour garantir un espace sans voiture, le parking a été entièrement enterré. Au centre, l'espace public, partiellement végétalisé, occupe une place importante.

Le site accueille une certaine mixité fonctionnelle avec les services du Rectorat de l'UHasselt dans les anciens bâtiments.

La mise en œuvre du site a été permise grâce à la définition d'une vision globale dans le cadre d'une opération de développement urbain. Ensuite, la ville a vendu une partie du site pour permettre la mise en œuvre du projet.



Considérez l'espace public autour de vous : selon vous, participe-t-il à la mixité fonctionnelle du projet ? Pourquoi ? Si pas, quelles améliorations pourraient s'envisager ?



Sortez de l'îlot par le porche opposé à celui par lequel vous êtes entré.e et prenez à droite sur la Maastrichterstraat. Attention, la rue tourne légèrement à droite à hauteur du musée Stadmus. Empruntez ensuite le passage au 74 Maastrichterstraat..

Passage Kadettesteegje

Le centre de Hasselt est fortement imperméabilisé, environ 90% de la surface.

Une des enjeux pour la ville est l'accessibilité aux espaces végétalisés. C'est dans ce sens que des venelles sont ouvertes vers des intérieurs d'îlot. Celles-ci permettent de diversifier les itinéraires et rendent la circulation piétonne en ville plus agréable. La présence de surface commerciale au contact de ces venelles offre un certain contrôle social.

Le Kadettensteegje est l'un de ces passages. Il cache un petit jardin intérieur inattendu, oasis de verdure, de tranquillité et d'art.



La participation d'un projet au maillage du réseau viaire et au confort des itinéraires pour les modes actifs sont des dispositions complémentaires au renforcement des centralités par des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs.

Davantage de dispositions clés pour le renforcement des centralités? Consultez le guide de la CPDT : [Renforcer les centralités wallonnes – 8 dispositions-clés et leurs indicateurs.](#)



En sortant du passage, continuez tout droit sur Sint-Jozefstraat.

TT-wijk

Au milieu du 20^{ème} s., le quartier populaire “De Beek” (le ruisseau) a été partiellement rasé, remplacé au début des années 70', par un centre commercial, avec un parking souterrain de 600 places, et deux tours de logements, redessinant la silhouette du centre et changeant le nom du quartier (TT pour Twee Toren).

L'ensemble décline fin des années 1990. Face à l'inoccupation et la détérioration s'engage une vaste opération de rénovation et d'extension : nouveaux parkings et espaces commerciaux, création d'hôtels, de bureaux, etc.



Les tours vues depuis Sint-Jozefsstraat en 2016. Source : RUP 218, [Integrale toelichtings en sreeningsnota](#), BUUR-Arcadis, 2017

Face à un nouveau risque de déprise, un RUP est approuvé en 2017. Le document révisé le BPA de 1998, jugé trop limitant pour créer du logement abordable et des services associés. Le RUP intègre les aménagements proches (depuis réalisés) de Herkenrode Kazerne et de la nouvelle administration communale, et des demandes d'acteurs déjà présents dans le quartier (extension d'un hôtel, d'une clinique, etc.).



Pour cadrer ces demandes, trois questions ont été intégrées pour élaborer la programmation :

1. *La fonction est-elle complémentaire aux fonctions existantes ? Contribue-t-elle au dynamisme et à la mixité des fonctions souhaités par la ville ?*
2. *A-t-elle un impact sur l'attractivité du quartier ?*
3. *A-t-elle un impact sur la circulation dans le quartier ?*





Prescriptions graphiques

1 : programme mixte

- 1.1: commerce obligé au RDC
- 1.2: logement obligatoire au 1^{er} étage
- 1.3: bureau service et hotel autorisé, logement autorisé à partir du 1^{er}
- 1.4: commerce obligé au RDC et logement au 1^{er}

2 : habitat

3 : équipement public

Source : RUP 218, [Plan graphique](#), Arcadis, 2017



Au bout de Sint-Jozefsstraat, un bâtiment imposant à la façade réfléchissante.

t'Scheep

Face à un besoin accru en bureaux et pour regrouper les différents services, l'administration communale a déménagé dans un nouveau bâtiment, baptisé 't Scheep (le navire), sur le site de l'ancienne gendarmerie. Le bâtiment de celle-ci est classé, sa rénovation a été réalisée simultanément. Il abrite un bureau de police, le siège de la radio provinciale, diverses services publics et des bureaux.



Situation commerciale

Grandes enseignes, petits magasins spécialisés, boutiques exclusives ou de luxe, concepts stores, mais aussi nombreux restaurants, brasseries et cafés : l'ambiance commerciale d'Hasselt est dynamique.



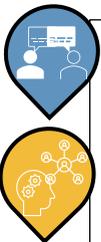
Situation en 2023 :

- 2.056 commerces dont 1.786 occupés
- 13% de cellules vides
- 3.500 m² de surface commerciale par habitant (2x la moyenne flamande : 1.700 m²/hab)

Source : *provincie.incijfers.be*

Entre 2009 et 2019, Hasselt a connu la 2^{ème} plus grosse augmentation de surfaces commerciales de Flandre (après Malines). Cette croissance a depuis fortement ralenti et la ville connaît désormais une vacance commerciale supérieure à la moyenne flamande (mais bien en-deçà de la moyenne wallonne de 20% de cellules vides), alors qu'historiquement elle était inférieure. Pour contrer ce phénomène, des dispositions ont été prises :

- Un règlement-taxe sur les immeubles vides, dont les commerces,
- Un positionnement stratégique comme destination de shopping et lieu de city-trips (avec, notamment, l'ouverture des commerces un dimanche par mois),
- La révision de la programmation d'outils d'aménagement du territoire pour réduire les surfaces projetées pour le commerce.



Depuis 2016, les communes flamandes peuvent délimiter des zones de concentration (kernwinkelgebied) et de limitation du commerce. Cette démarcation peut être juridiquement contraignante avec un plan de mise en œuvre spatiale ou par le biais d'un règlement d'urbanisme. Dans les kernwinkelgebied, les commerçants peuvent bénéficier d'incitants ou de subventions à la rénovation.

Het Groene Boulevard

Ancienne fortification modifiée en voie routière à 4 bandes dans les années 1950, le petit ring d'Hasselt se voit apaisé, dans les années 1970, quand le grand ring est créé, réorientant le trafic de transit.

En 1982, un groupe de réflexion sur la mobilité dans et autour d'Hasselt se crée. Parmi leurs recommandations pour le petit ring : l'augmentation du trafic bus par la création de sites propres, mesure appliquée en 1985. Dix ans plus tard, un nouveau groupe d'actions vise cette fois la qualité de vie du petit ring : en résulte une réduction de l'espace alloué à la circulation automobile au profit des modes actifs avec la création d'une promenade arborée au centre.



Evolution du Groene Boulevard entre le XIX^{ème} s. et 1985. Source : © Architectuurwijzer

En 1997, Hasselt instaure la gratuité totale sur 9 lignes de bus. Accompagnée d'une augmentation des fréquences, de suppression de stationnement et d'une augmentation des prix de parking, cette mesure induit une forte augmentation de la fréquentation (x10) et une croissance du nombre de cyclistes. Toutefois, la gratuité est abandonnée en 2013 pour raisons budgétaires, entraînant dans le centre-ville une diminution de fréquentation des bus de 25% en semaine et 33% les week-ends. Par contre, aucun changement n'est relevé pour les trajets à l'extérieur du Groene Boulevard.

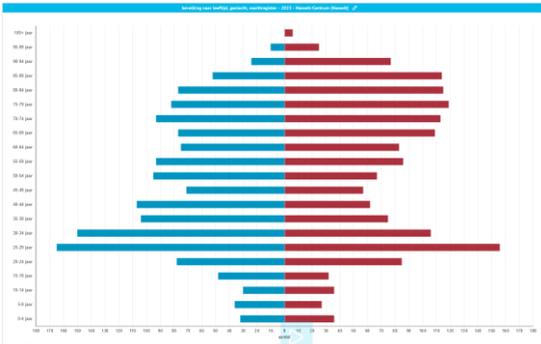
En 2017, des pistes cyclables traversantes sont aménagées. Les vélos deviennent prioritaires aux croisements routiers, ce qui fluidifie leurs trajets. D'autres actions en faveur des cyclistes sont adoptées telle l'obligation de créer des stationnements sur domaine privé lors des demandes de permis d'urbanisme.

Projets Ridderstraat et Peterseliesteeg



Poursuivez sur le boulevard, puis prenez la 1^{ère} à droite dans Koning Albertstraat, puis la 1^{ère} à gauche jusqu'au 22 de la Ridderstraat et pénétrez dans la nouvelle venelle.

La création de nouveaux logements dans le centre d'Hasselt passe par le logement collectif avec des habitations de plus petite taille. Historiquement, ces projets ont été développés à destination d'un public plus âgé.



Source : provincie.incijfers.be

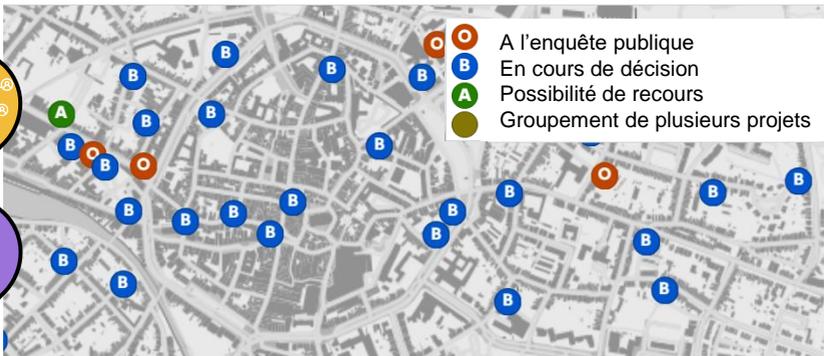
La pyramide des âges à l'intérieur du Groene Boulevard montre le vieillissement de la population, avec, toutefois, une présence importante de jeunes adultes sans enfant.



La gestion des rez-de-chaussée est un des enjeux forts de ce type de projet : quelle(s) fonction(s) et aménagements afin d'assurer une animation du centre-ville ?



En sortant du projet Ridderstraat, traversez la rue Havermarkt vers le numéro 31 : celui-ci cache une venelle.



Au cours de la période d'enquête publique, jusqu'à ce qu'il n'y plus recours possible, les permis d'urbanisme et leur contenu sont mis à disposition du public sur le site de la Région flamande : <https://omgevingsloketinzage.omgeving.vlaanderen.be/?openbaaronderzoek>

On y retrouve aussi des liens vers les différentes réglementations et plans en vigueur ainsi que les évolutions (législatives et autres) relatives aux permis.



En sortant de la venelle, prenez à droite, puis à gauche jusque Lombarstraat. Là allez sur la droite vers Groenplein.

Dokter Willem

Suite au déménagement de l'administration communale vers 't Scheep, le quartier Dokter Willem représente une opportunité pour accroître la qualité de vie en centralité : maîtrise foncière importante, espace végétalisé, etc. Depuis plusieurs années, une réflexion est menée sur sa restructuration. L'objectif est d'accueillir davantage de logements, notamment pour les jeunes, dans une mixité fonctionnelle et une forte offre en services et espaces verts, ce dans le souci de réduire la taille des logements et les rendre plus abordables.

Ancien bureau de police : projet de logements abordables avec espace de créations (ateliers pour artisans...)

Jardin du Gouverneur : réflexion pour créer une liaison piétonne et un accès public à une partie de l'espace



Ancienne administration communale : rénovation en centre culturel, avec espaces de création et répétition

Ancienne Maison communale : usage temporaire comme Musée

Fond de plan : geopunt.be

“Ursulinenhof” - Rénovation d'un ancien établissement scolaire et nouvelle construction en résidence-service avec brasserie ouverte au public, favorisant la mixité générationnelle et augmentant l'offre en services en cœur de ville



Ursulinenhof en 2009 et 2016 (Sources :Google et CPDT)



Le nombre de propriétés publiques dans le quartier Dokter Willem permet à la commune d'envisager un projet de restructuration global et cohérent avec un programme mixte.



Emplacement cliqué

📍 [Coordonnées](#)

🏠 [Parcelles des autorités flamandes et locales](#)

Terrain cadastral	71022H1188/00K000
Gestionnaire de données immobilières	Administration fiscale flamande (Vlabel)
Numéro KBO du gestionnaire de parcelle	207466964
Code OVO pour le gestionnaire de parcelles	OVO002083
Gestionnaire de données	Ville de Hasselt
Propriétaire	Ville de Hasselt
Pourcentage de propriété	100%
Catégorie de destination	Aires résidentielles
Zone bâtie	2487 807 m ²
Destination symbolisme	en direct
Type de parcelle	Villes et communes



Le foncier public est une donnée Opensource en Flandre, disponible sur la plateforme geopunt.be



Après le site Ursulinenhof, prenez à gauche puis à droite dans Lombardstraat. Au croisement avec DokterWillemstraat, traversez et pénétrez dans une venelle.

Ossekopsteeg

Le renforcement de la centralité passe par la qualité du cadre de vie : celle-ci s'exprime, entre autres, par un accès aisé et une diversification des espaces verts et des espaces publics.

De grands espaces verts situés à l'extérieur de la ville, tel le Kapermolenpark, sont nécessaires tout comme le sont des espaces publics (végétalisés) de plus petites tailles en plein cœur de ville, lesquels connaissent une plus grande fréquentation au quotidien.

L'espace de transition public-privé combine l'intimité des résidents et l'accès à des espaces verts à l'ensemble des usagers du quartier.



Le passage vous ramène au Groene Boulevard. Tournez à gauche, puis prenez la troisième rue sur votre droite. Celle-ci vous ramène à la gare. Notre visite s'achève...

Que retenir de cette visite ?

Beaucoup d'éléments ressortent de cette découverte de la ville d'Hasselt. Plusieurs peuvent inspirer ou remettre en perspective des questionnements que rencontre également la Wallonie. En voici quelques-uns (la liste est loin d'être exhaustive !) :

-  Une évaluation continue des projets, avec une possibilité de faire évoluer les documents urbanistiques. Cette capacité de remise en question permet d'intégrer les évolutions sociétales et d'agir sur des impacts qui n'auraient pas été anticipés.
-  Une volonté nette de renforcement du centre urbain permise par une politique de reconstruction de la ville sur la ville (soit par réaffectation, soit par démolition-reconstruction) et par une mobilisation des friches.
-  Une mise en œuvre de la ville des 10 minutes qui passe par la recherche ou le maintien d'une mixité des fonctions et des aménagements spécifiques dédiés aux mobilités actives (dont un vaste réseau de venelles). Cependant, le partage de l'espace entre piétons et cyclistes n'est pas encore optimal partout et la voiture, notamment via le stationnement, occupe toujours un espace conséquent.
-  Une politique des petits pas pour la végétalisation de la ville qui porte ses fruits. Ouverture de cœurs d'îlot ou de parcs autrefois fermés au public, végétalisation de façades, petits aménagements... qui augmentent progressivement et de façon pérenne la part d'infrastructures vertes.
-  Une vision esthétique audacieuse. La ville ne craint pas les ruptures urbanistiques, les contrastes sont fréquents. Le renforcement de la centralité n'induit pas une table rase du passé, ce qui entraîne une juxtaposition de styles. Le patrimoine (y compris le plus contemporain) est souvent réhabilité.



Nous espérons que les documents proposés vous auront permis de découvrir Hasselt dans toute sa richesse et ses nuances et que les ressources de son territoire et la façon dont ses acteurs les mobilisent pourront inspirer vos pratiques.

Merci à Steven Vandeput et ses collaborateurs pour le temps accordé à nos questions et à la réalisation des capsules vidéo.

Merci à Jean-Louis Cuvelier (SPW) et son équipe pour la réalisation et la diffusion de ces capsules.

Merci également à Barbara Colfs en charge de l'animation du réseau des CeM (Conseillers en Mobilité) dont l'analyse pointue de la situation hasseltoise a aidé à la rédaction de plusieurs paragraphes de ce roadbook. Si la mobilité vous intéresse, n'hésitez pas à consulter [leurs ressources](#).

Et enfin, merci à vous pour votre participation !
N'oubliez pas de nous faire part de vos retours.