

# MAASTRICHT

**La qualité,  
leitmotiv de l'urbanisation**



**Maison de l'urbanisme du Brabant wallon - CCBW**

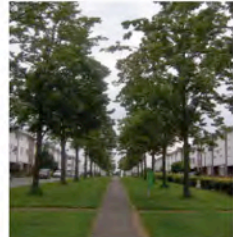
Avec le soutien de la Région wallonne et de la Province du Brabant wallon



# MAASTRICHT



## LA QUALITÉ, LEITMOTIV DE L'URBANISATION



### Programme

- Présentation du Projet Belvédère au Belvédère Informatie Centrum
- Revitalisation urbaine : visite des quartiers du noyau urbain de Maastricht : Herdenkingsplein, Charles Vos Cour, Misericordeplein
- Repas
- Découverte de la Plaine 1992 et du quartier Céramique
- Lotissements et développement de quartiers péri-urbains : les exemples de Scharn Noord et Vroendaal



## Visite guidée organisée par la Maison de l'urbanisme du Brabant wallon

Le vendredi 14 novembre 2008



## REMERCIEMENTS

Les organisateurs tiennent à remercier vivement :

1. Notre guide, Pauline Meunier;
2. Les personnes-ressources qui nous ont prêté de la documentation:
  - Sophie Dawance, d'Inter-Environnement Wallonie
  - Jacques Bergilez, architecte, membre du Bureau de la MU
  - Alain Richard, Atelier d'Architecture Alain Richard
3. Le Centre d'Information Belvédère, et particulièrement Kitty Burkard, pour son accueil;
4. Le service urbanisme de la ville de Maastricht;
5. Le Café Zuid;
6. Béatrice Fellemans, pour la mise en page du présent syllabus;
7. Les organismes et institutions qui ont soutenu cette journée d'étude :
  - La Province du Brabant wallon
  - La Région wallonne



# Table des matières

<b>INTRODUCTION</b> .....	9
<b>I. HISTORIQUE DE LA VILLE ET DE SON IMPLANTATION SPATIALE</b> .....	13
Un centre de la chrétienté.....	15
Une seule cité, deux souverains .....	15
La guerre.....	16
Paix	17
L' époque industrielle.....	17
Maastricht de nos jours .....	19
<b>II. L'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL AUX PAYS-BAS</b> .....	21
<b>1) Le niveau national</b> .....	23
a. Système urbain néerlandais .....	23
1) Après 1945 .....	23
2) Années 1960 et 1970 .....	23
3) Fin des années 1970 et années 1980 .....	23
4) Depuis les années 1990 .....	23
b. Le logement aux Pays-Bas .....	23
c. Acteurs, organes et instruments .....	24
1) Le Ministère du logement, de l'aménagement du territoire et de la gestion de l'environnement .....	24
2) Conseil pour l'aménagement du territoire et la gestion de l'environnement (RROM).....	24
3) Commission planologique nationale.....	24
4) Direction générale espace.....	24
5) Bureau du plan en matière d'aménagement du territoire.....	24
6) Conseil VROM .....	24
7) Planologische kernbeslissingen (Pkb) .....	24
<b>2) Le niveau provincial</b> .....	25
a. Acteurs et organes .....	25
1) Etats provinciaux et Etats députés .....	25
2) Commission planologique provinciale .....	25
3) Appareil administratif de la province .....	25
b. L'instrument provincial : le streekplan .....	26
<b>3) Le niveau communal</b> .....	26
a. Acteurs et organes .....	26
1) Conseil communal et collège des bourgmestre et échevins .....	26
2) Service d'urbanisme, conseiller urbanistique .....	26

b. Plan communaux.....	26
1) Les plans de structure .....	26
2) Les plans d'affectation du sol (bestemmingsplannen) .....	26
3) Le Beeldkwaliteitplan .....	26
<b>III. PLANIFICATION SPATIALE À MAASTRICHT .....</b>	<b>29</b>
<b>1) De 1945 à 1990 .....</b>	<b>31</b>
a. Après 1945.....	31
b. Plan de structure 1979 .....	31
c. Plan de structure centre-ville 1982 .....	31
<b>2) Développements territoriaux contemporains .....</b>	<b>32</b>
a. Vision de structure Maastricht 1990-2000 «Ville en équilibre, balance en mouvement» .....	32
b. Plan de structure 2000-2005 (en vue de 2025)3.....	33
c. La tradition de Maastricht .....	34
d. Vision 2030 et city-marketing .....	34
e. Mobilité et parking.....	34
f. Expansion urbaine .....	35
<b>Belvédère .....</b>	<b>37</b>
<b>IV. FOCUS SUR LES QUARTIERS .....</b>	<b>39</b>
<b>Quartier Céramique .....</b>	<b>43</b>
1) Historique.....	45
2) Types de fonctions .....	45
3) Type d'habitat .....	45
4) Type de bâti.....	45
5) Taille .....	45
6) Accessibilité.....	45
7) Espace public.....	45
8) Architecture.....	46
9) Habitants .....	46
10) Sites caractéristiques .....	46
11) Quartiers environnants .....	46
<b>Miséricordeplein .....</b>	<b>49</b>
1) Historique.....	51
2) Types de fonctions .....	51
3) Type d'habitat .....	51
4) Taille .....	51
5) Accessibilité et espace public.....	51
6) Architecture.....	51
7) Habitants .....	52
8) Quartiers environnants.....	52

<b>Charles Vos Cour</b> .....	53
1) Historique.....	55
2) Types de fonctions .....	55
3) Type d’habitat .....	55
4) Taille .....	55
5) Accessibilité.....	55
6) Espace public.....	55
7) Architecture.....	55
8) Habitants .....	56
9) Quartiers environnants.....	56
<b>Hardenkingsplein</b> .....	57
1) Historique.....	59
2) Types de fonctions .....	59
3) Taille .....	59
4) Espace public.....	59
5) Architecture.....	59
6) Habitants .....	60
7) Quartiers environnants.....	60
<b>Hazendans</b> .....	61
1) Historique.....	63
2) Types de fonctions .....	63
3) Type d’habitat .....	63
4) Taille .....	63
5) Accessibilité.....	63
6) Espace public.....	63
7) Architecture.....	63
8) Habitants .....	64
9) Quartiers environnants.....	64
<b>Vroendaal</b> .....	65
1) Historique.....	67
2) Types de fonctions .....	67
3) Type d’habitat .....	67
4) Taille .....	67
5) Accessibilité.....	67
6) Espace public.....	67
7) Architecture.....	67
8) Habitants .....	68
9) Quartiers environnants.....	68
<b>Scharn Noord</b> .....	69
1) Historique.....	71
2) Types de fonctions .....	71

3) Type d'habitat .....	71
4) Taille .....	71
5) Accessibilité.....	71
6) Espace public.....	71
7) Architecture.....	71
8) Habitants .....	72
9) Quartiers environnants.....	72
Références .....	73

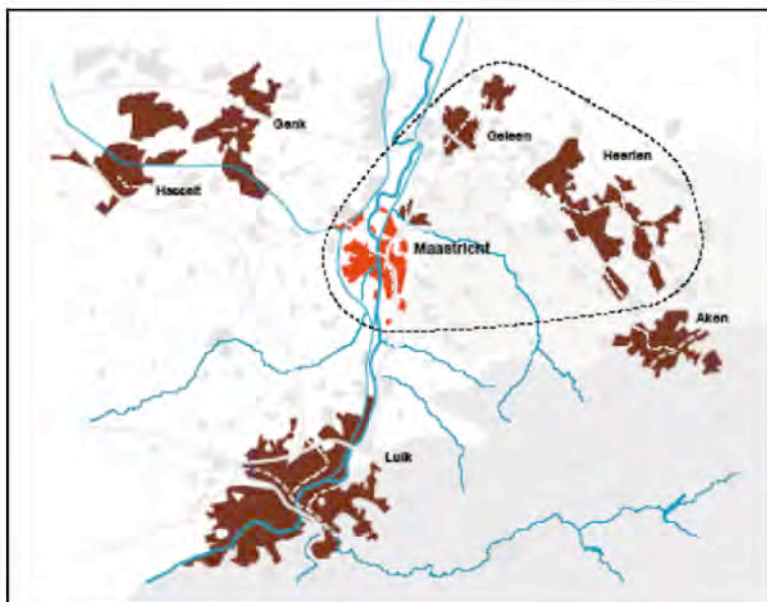
# Introduction





## INTRODUCTION

La ville de Maastricht se trouve à l'intersection de 3 frontières d'Etat, qui constituent un tissu urbain relativement serré (l'Euregio) : Liège en Belgique, Aix-La-Chapelle en Allemagne et Maastricht aux Pays-Bas.



### Euregio et villes avoisinantes

Source : Gemeente Maastricht, Maastricht : *Structuurbeeld en Mobiliteitsbeeld*, Maastricht, Janvier 2006, p. 9.

Plusieurs traits saillants caractérisent la ville de Maastricht : sa situation géographique dans la vallée de la Meuse, l'implantation continue depuis les temps romains, la christianisation précoce, la longévité du caractère de ville de garnison, un développement économique solide, une vie culturelle intense et une forte conscience historique des citoyens. Malgré sa position isolée, la ville a tout de même maintenu des liens culturels forts avec les cultures environnantes de la vallée mosane et en particulier avec le pays de Liège.

L'identité spatiale de la ville est aussi naturellement influencée par les modalités d'établissement de la population au fil des siècles. La ville a connu une croissance régulière des deux côtés de la Meuse avec un tissu urbain toujours reconnaissable, d'une structure radiale. Une certaine continuité territoriale résulte de la forte mémoire collective : les composantes structurelles importantes n'ont pas été altérées. Les unités territoriales de la rivière, des rives, des places d'églises et de marchés, des 'Singels' (routes qui ceignent le centre de la rive ouest) et des routes de sortie sont restées clairement reconnaissables.<sup>1</sup>

Maastricht comptait – au 1er janvier 2006 – 120.137 habitants, ce qui la place au dix-neuvième rang des villes néerlandaises. Déployée sur une surface de 60,06 km<sup>2</sup>, la densité de population s'élève à 2.025 hab./km<sup>2</sup>. A titre de comparaison, la densité de population en Brabant wallon est de 333 hab/km<sup>2</sup> et, pour une zone urbaine, Bruxelles compte 6.238 hab/km<sup>2</sup>.<sup>2</sup> Néanmoins, les dernières notes politiques, tant nationales que communales, pour le développement de la ville font systématiquement référence au caractère compact de la ville, et à la volonté de préserver cette compacité.<sup>3</sup> On peut s'en étonner au vu des chiffres présentés supra. Mais n'oublions pas non plus que le calcul de la densité dépend fortement de la surface prise en compte pour le calcul. Plus la surface intégrera des espaces verts ou non habités, plus la densité sera faible, quelle que soit la densité effective des zones peuplées. A y bien observer, Maastricht présente une utilisation relativement parcimonieuse du sol : les maisons unifamiliales ne forment pas la majeure partie de l'offre de logement, et elles sont en général de petite taille ou sur une parcelle limitée (pas de grand jardin). Mais en même temps,

1 Extraits de Gemeente Maastricht. Beschrijving van het gebied. Site web de la Commune de Maastricht (en ligne) <http://www.maastricht.nl/maastricht/show/id=145894/framenoid=39732>.

2 Institut National de statistiques. Superficie et densité de population par région, province, arrondissement et commune. Site web du SPF Economie, PME, classes moyennes et énergie. (en ligne) [http://www.statbel.fgov.be/fiGurEs/dsp\\_fr.asp](http://www.statbel.fgov.be/fiGurEs/dsp_fr.asp).

3 Gemeente Maastricht. *Stadsvisie 2030. Maastricht Mosaïek*, Maastricht, Juin 2005, p. 32.

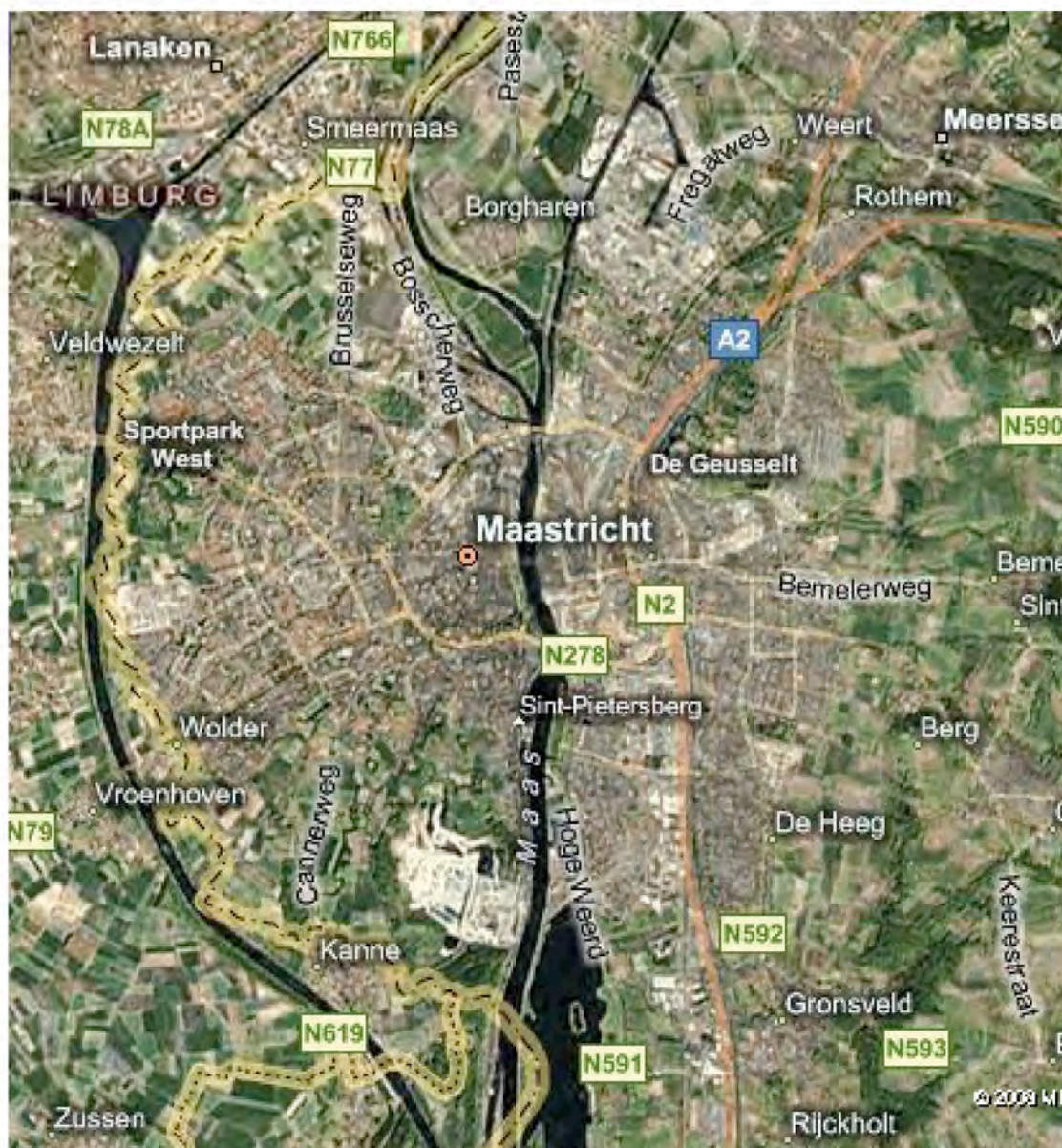
le bâti n'est pas trop intensif dans le sens où la hauteur des bâtiments dépasse très rarement dix étages. Dans le centre ville, les bâtiments gratte-ciel ou les tours sont absentes. Seuls quelques bâtiments de ce type sont présents dans le quartier Céramique récemment réhabilité.

Autre caractéristique physique, la ville de Maastricht ne contient pas de ring ou axe routier important qui en assure la desserte périphérique. Cette qualité induit une grande accessibilité de tous les services : la taille restreinte de la ville permet de se rendre d'un endroit à l'autre relativement rapidement. En contrepartie, l'autoroute A2 divise le côté est de la ville et amène un flux routier très important jusqu'aux portes du centre-ville. L'A2 absorbe tant le trafic de transit que le trafic de destination, ce qui provoque un engluement indéniable de cet axe pendant les heures de pointe.

Quelques chiffres-clés sur la composition de la population<sup>4</sup> :

- Age moyen : 41 ans
- Population de plus de 65 ans : 20 397 (17% de la population totale)
- 23% d'allochtones
- 13% de chômeurs
- 55.505 unités de logement
- Proportion de propriétaires / locataires : 52% - 48%

4 Gemeente Maastricht. *Buurtprofielen Maastricht 2006*. Maastricht, mai 2007; Zicht op Maastricht. Biografie van een stad. Site web de Zicht op Maastricht. (en ligne) <http://www.zicht-topmaastricht.nl/actueel>.



Vue aérienne de Maastricht.

Source : National Geographic Mapmachine. Site web du National Geographic (en ligne) <http://maps.nationalgeographic.com/map-machine>

# I. Historique de la ville et de son implantation spatiale





## I. HISTORIQUE DE LA VILLE ET DE SON IMPLANTATION SPATIALE<sup>1</sup>

Maastricht s'est développée autour du point de passage de la Meuse connu au temps des Romains sous le nom de Mosae Trajectum. Pour les Romains, le pont de Maastricht représentait le trait d'union vital sur la route que l'empereur Auguste (27 AC - 14 PC) avait fait construire pour relier la Gaule et la Germanie. Le fleuve formait une seconde voie de communication et une petite colonie commerçante s'installa et prospéra autour du pont. L'implantation commerciale s'installa donc des deux côtés de la traversée de la Meuse.

Avant le deuxième siècle après J.C., les colonies romaines des provinces de la Gaule et de la Germanie n'étaient pas fortifiées, leur protection étant seulement assurée par la ligne de défense placée le long du Rhin. Au troisième siècle, profitant de l'affaiblissement de l'empire romain, les tribus germaniques de la zone orientale du Rhin multiplièrent leurs attaques ; elles franchirent les lignes de défense, pillèrent et incendièrent les colonies de l'arrière-pays. Nombre de villes importantes réagirent en construisant des fortifications qui devaient les protéger. Le contrôle du pont de Maastricht fut considéré comme crucial ; afin de protéger ce passage, on éleva tout autour de la ville un fort - le castellum - qui consistait en un mur d'enceinte aux tours rondes entouré d'un fossé asséché. Des fouilles récentes ont permis de reconstituer la ville romaine de Maastricht. Le pont enjambait la Meuse au sud du pont Saint-Servais, à peu près au niveau de l'Eksterstraat. Sur la rive occidentale, le castellum abritait une petite colonie qui s'était formée autour du pont. Il semble que les édifices publics importants et les monuments étaient construits en pierre tandis que les maisons particulières étaient habituellement à colombages. Autour du castellum se trouvaient des satellites (faubourgs). Le plus important de ceux-ci se situait près de l'actuelle église Saint-Servais sur le Vrijthof. Les vestiges les plus importants de cette époque romaine sont conservés au musée Bonnefanten.

Les caractéristiques de la naissance et du développement territorial de Maastricht montrent une forte ressemblance avec les villes du nord de la France. En règle générale, ces villes, tout comme Maastricht, se sont bâties à partir d'un noyau de développement (environs de la Stokstraat), qui dans le bas Moyen Age apparut à l'intérieur des murs de l'ancien castellum romain. Hors de ce noyau de développement (la cité) se sont formés, au cours du Moyen Age, des satellites qui étaient pour la plupart le fait d'implantations emmurées près des couvents ou monastères.

### Un centre de la chrétienté

Selon toute vraisemblance, les attaques ennemies qui incitèrent les Romains à construire le fort de Maastricht amenèrent aussi l'évêque chrétien Saint-Servais à quitter Tongres pour se réfugier à Maastricht. Il y transféra le siège épiscopal et fonda une communauté chrétienne à l'intérieur du fort. La construction de l'église Notre-Dame commença à cette époque. Selon la légende, Saint-Servais mourut aux environs de l'an 384 et fut enterré le long de la route romaine non loin du fleuve. C'est à cet emplacement qu'environ cent cinquante ans plus tard, l'évêque Monulphe érigea une chapelle qui se transforma en église et chapitre de Saint-Servais, la deuxième grande église de la ville. Les églises de Saint-Servais et de Notre-Dame allaient devenir les deux centres rivaux de la ville.

### Une seule cité, deux souverains

Vers l'an 402, les troupes romaines se retirèrent en Italie et Maastricht tomba aux mains des Francs. L'on ne sait que peu de choses sur cette époque et sur la période carolingienne qui y succéda, mais tout le temps de l'expansion de l'empire carolingien dont la capitale était Aix-la-Chapelle, Maastricht jouit d'une position privilégiée non loin du siège du pouvoir. L'église et l'abbaye de Saint-Servais profitèrent particulièrement de cette proximité. Charlemagne (742 - 814) et ses successeurs accordèrent des faveurs à l'église et ils contribuèrent à accroître sa richesse et son influence. Cette évolution se fit à l'extérieur de l'ancien centre romain de la cité, là où serait édifiée l'église Notre-Dame. Vers l'an 700, l'évêque Lambert transféra le siège épiscopal à Liège; Notre-Dame et les parties anciennement romaines de la ville n'en restèrent pas moins sous l'autorité du Prince-Evêque de Liège qui a toujours conservé les droits de taxation et de juridiction sur cette partie de Maastricht.

En 1229 est construite la première enceinte de la ville, sous l'impulsion du Duc de Brabant craignant la rivalité avec le Prince-Evêque. Les deux centres tendent pourtant à se relier petit à petit. Les premières constructions s'érigent le long des routes de liaison entre les centres et les portes de la ville à l'intérieur de l'enceinte. Par la suite, l'extension du réseau des routes suit la tradition moyenâgeuse : au gré des cours d'eau, des courbes de niveau, de l'état du sol, etc.

En 1284, la «Alde Caerte» (vienne charte) fixa les règles de gouvernement de la ville : le territoire de la ville de Maastricht était un condominium, dont les deux coseigneurs, le duc de Brabant et le Prince-Evêque de Liège, exerçaient le pouvoir conjointement. Le Prince-Evêque et le duc, en tant que coseigneurs, disposaient de l'autorité respectivement sur les citoyens originaires de la princi-

1 Extraits de Gemeente Maastricht. Maastricht, son histoire. Site web de la Commune de Maastricht (en ligne) <http://www.maastricht.nl/maastricht/show/id=51707/notextonly=42282>; Gemeente Maastricht. Beschrijving van het gebied. Site web de la Commune de Maastricht (en ligne) <http://www.maastricht.nl/maastricht/show/id=145894/framenoid=39732>.

pauté de Liège et sur ceux originaires du Brabant. Le conseil de la ville devait comporter un nombre égal de représentants des deux parties. La monnaie, les murs et les portes devaient être administrés conjointement, mais le fleuve était divisé : le Prince-Evêque de Liège avait autorité sur la partie en amont du pont et le duc de Brabant sur la partie en aval.

Entre 1280 et 1298, un nouveau pont en pierre fut construit (à hauteur de l'actuel pont Saint-Servais), qui permit le déplacement du centre économique et administratif vers le nord. Il s'ensuivit une longue période de prospérité. Peut-être la signature de l'Alde Caerte donna-t-elle un sentiment de sécurité et de confiance à la ville; la population augmenta, le commerce prit de l'essor et les industries locales du textile et du cuir prospérèrent. Le marché s'installe alors là où se trouvaient la halle aux tissus et les tours du marché avant la construction de la première enceinte. De plus, des routes de sortie radiales se forment à partir des portes de la ville (Tongersestraat, Brusselsestraat, Boschstraat). L'implantation d'activités le long de ces routes ressemble à un ruban, alors que les terrains à l'intérieur des îlots sont utilisés comme terres agricoles.

Vers 1350, une nouvelle muraille fut construite, elle doublait l'espace intérieur et permit d'englober à l'intérieur du territoire de la ville les routes de sortie les plus importantes, de même que les zones d'artisanat reliées à ces routes (par exemple, pour le quartier Boschstraat, les tisserands). Les terrains situés entre les voies de sortie, surtout ceux au nord-est de la ville intérieure, furent uti-

lisés par les religieux comme vergers et potagers. Après la construction le long des voies de sortie, ce sont les rues parallèles à ces voies qui furent bâties (principalement les rues Bogaardstraat et Batterijstraat). Le plan des rues carré du quartier Boschstraat vient des parcelles carrées dont les tisserands avaient besoin pour exercer leur artisanat. Durant ces années, la religion connut également un bel essor. Les deux plus anciennes églises - Notre-Dame et Saint-Servais - furent agrandies et modifiées et plusieurs nouvelles églises gothiques furent construites (Saint-Jean, église des Dominicains, église des Frères mineurs, Saint-Matthieu, Saint-Nicolas, église des Croisiers, Saint-Martin, Saint-Antoine). De nombreux monastères et couvents s'installèrent également dans la ville à cette époque. Les églises attiraient les sculpteurs, graveurs sur bois, peintres et artisans travaillant l'or, l'argent et l'ivoire. L'art mosan s'épanouit.

La partie carolingienne de la cité - Ie Vrijthof et Saint-Servais - constituait la base de la souveraineté des ducs de Brabant. Au XVe siècle, le Brabant fut absorbé par l'empire bourguignon. Le mariage de Marie de Bourgogne avec Maximilien d'Autriche en 1477 fit passer les possessions bourguignonnes aux Habsbourg. La ville atteignit son apogée au début du XVIe siècle.

## La guerre

Après avoir atteint son apogée vers 1530, Maastricht connut de graves revers. Les événements internationaux déterminèrent de plus en plus le sort de la cité. La Réforme provoqua un conflit religieux tandis que la révolte des provinces néerlandaises contre la domination espagnole amena la guerre. En 1576, Maastricht se souleva contre l'Espagne, mais la rébellion fut brutalement réprimée. Une trêve de courte durée s'installa entre les provinces rebelles et les suzerains espagnols ; les troupes occupantes se retirèrent temporairement. Mais lorsque Maastricht se rangea à nouveau du côté des Etats-Généraux, les Espagnols se préparèrent à écraser la résistance une fois pour toutes.

Le duc de Parme, Alexandre Farnèse, eut carte blanche pour faire un exemple de la ville. En mars 1579, les troupes espagnoles assiégèrent Maastricht. La garnison et la population de Maastricht soutinrent un siège de quatre mois dans l'espoir d'être secourues par les armées de Guillaume d'Orange, mais le 29 juin 1579, après un combat acharné dans les environs de la porte de Bruxelles, la ville fut prise. Les troupes espagnoles se déchaînèrent dans toute la ville, tuant, brûlant et pillant. Le plan d'évacuation des civils vers Wyck pour y poursuivre résistance tourna à la catastrophe lorsque l'arche en bois du pont du côté de Wyck fut détruite prématurément provoquant la chute de nombreuses personnes dans le fleuve où elles périrent noyées. Cette seconde manifestation de la furie espagnole entraîna des centaines de morts sur une population totale estimée à 10.000 personnes. Les Etats-Généraux tentèrent par deux fois de reprendre Maastricht (en 1592 et 1594),



**Helpoort** (date de construction : 1229)

mais ils échouèrent. La ville resta aux mains des Espagnols jusqu'à ce qu'elle soit reprise par Frédéric-Henri en 1632.

En 1579 comme en 1632, les armées mobilisèrent de nouvelles techniques d'attaque et de défense. La plus importante de celles-ci consistait à creuser des tunnels sous les défenses et à placer alors des explosifs qui, en sautant, ouvraient des brèches dans les murailles. Les défenseurs réagissaient en creusant des galeries de mines devant les murailles ; ils les faisaient exploser lorsque l'ennemi s'était approché suffisamment près. Chaque partie en présence construisait des galeries d'écoute pour surveiller les mouvements de l'autre. Après 1632, les défenses de Maastricht furent radicalement changées. On érigea un cercle de nouvelles défenses, à savoir les ouvrages extérieurs. Chaque fois que la tension internationale montait et qu'il y avait menace de guerre, les fortifications étaient hâtivement réparées et modernisées, mais après chaque traité de paix, elles étaient laissées à l'abandon et se dégradèrent. Ainsi après le traité de Westphalie de 1648, les défenses furent-elles laissées à l'abandon ; mais en 1672, devant la menace d'une invasion française, des travaux de construction et de rénovation furent rapidement entrepris. Maastricht fut attaquée l'année suivante. Les vestiges de ces fortifications sont toujours visibles, entre autres le long du Statensingel, du lieu-dit Hoge Fronten.

Durant ce siège, Louis XIV conduisit lui-même ses troupes afin de faire ses preuves comme commandant d'armée. Ce fut lors de ce siège que le mousquetaire d'Artagnan fut tué en donnant l'assaut à l'ouvrage à cornes près de la Tongersepoort. Les Français occupèrent Maastricht pendant six années durant lesquelles ils contribuèrent à la construction de défenses autour de la ville. Ils partirent en 1678, mais ils revinrent soixante-dix ans plus tard pendant la guerre de Succession d'Autriche (1748).

## Paix

Le siège espagnol de 1579 avait porté un coup terrible à la vie de Maastricht, le redressement ne se fit que lentement. Maastricht devint principalement une ville de garnison, supplantant le commerce et l'artisanat. La structure urbanistique subit d'importants changements : des modifications furent apportées au plan des rues, ce qui se traduisit par l'élargissement des rues existantes et la rationalisation du réseau de rues moyenâgeux. A cette époque, on créa également des jardins publics arborés. A l'intérieur de l'enceinte ont également perduré les traces de cette période. Le nom de rue 'Achter de barakken' (derrière les baraques) rappelle l'endroit où étaient situés les logements des soldats. La victoire de Frédéric-Henri en 1632 apporta une certaine stabilité et introduisit une nouvelle ère de relative tolérance religieuse entre protestants et catholiques. Comme nous l'avons vu, cette paix fut périodiquement interrompue par des guerres avec les Français.

Tout fut mis en oeuvre pour moderniser les défenses de la ville et l'on entreprit la construction de nombreuses maisons particulières. La ville perdit graduellement son apparence médiévale : de belles maisons en pierre remplacèrent celles en bois et en marne, des toits d'ardoises remplacèrent ceux de chaume. Un système d'égouts et l'installation d'un éclairage public rendirent les rues plus sûres et plus agréables. Par voie d'ordonnances, la ville bannit certaines industries afin de réduire le risque d'incendie. L'élevage et la culture des champs furent interdits à l'intérieur des murailles de la cité. Des projets importants de construction furent entrepris : le nouvel hôtel de ville date de 1662 et la tour octogonale de 1684. Quatre nouvelles églises de style classique et baroque furent construites durant cette période (église des Jésuites, celle des Augustins, la deuxième église des Frères mineurs et l'église des Bons Enfants). Le XVIIIe siècle avait une passion pour tout ce qui était français : théâtre, littérature, philosophie et architecture laissèrent tous leur marque sur la ville. Le meilleur témoignage que nous ayons de l'apparence de la ville avant la Révolution française est la splendide maquette exécutée pour Louis XV en 1752 et qui représente chaque construction dans ses plus petits détails. Une copie de celle-ci se trouve exposée au musée des Bons Enfants. La Révolution française de 1789 ébranla les fondations de l'Europe. Les ondes de choc atteignirent bientôt Maastricht qui tomba en 1794 devant l'armée révolutionnaire du général Kléber. L'occupation apporta une nouvelle idéologie politique et un nouveau style de gouvernement. En quelques années, les Français balayèrent des siècles de tradition, mettant fin au condominium et fermant nombre d'églises et de monastères. Les richesses et propriétés du clergé furent confisquées et de nombreux édifices religieux furent utilisés à des fins publiques et militaires. Intégré dans l'Etat français, Maastricht dut aider à financer les guerres révolutionnaires et napoléoniennes.

## L' époque industrielle

Après les guerres napoléoniennes, les alliés s'attellèrent à la tâche de redessiner la carte de l'Europe lors du Congrès de Vienne (septembre 1814 - juin 1815). Au nord-ouest, le nouvel Etat néerlandais, formé de l'union des Pays-Bas du Sud et du Nord, servait de tampon face à la France. Cette union ne dura pas longtemps. En 1830, les Belges se soulevèrent contre le monarque et le gouvernement du Nord, et ils proclamèrent leur indépendance. Géographiquement, Maastricht aurait dû faire partie de la Belgique, mais la garnison commandée par le général Dibbets resta fidèle à la maison d'Orange et en 1839, au grand mécontentement des Belges et des Limbourgeois, la province du Limbourg fut divisée en deux et Maastricht resta néerlandais. Le début du XIXe siècle fut une période difficile pour Maastricht. Le nombre de pauvres, d'orphelins et de sans-abri atteignit des proportions sans précédent, car les institutions religieuses qui s'occupaient autrefois des nécessiteux avaient été dissoutes.

Dans les provinces du Nord, où le catholicisme avait été aboli pendant la révolte contre l'Espagne, une multitude d'institutions caritatives laïques furent créées grâce à des fonds provenant du commerce. Quelque chose de semblable existait à Maastricht sous le nom d'Assistance publique ; cet organisme avait repris le rôle de bienfaisance et de soutien joué jadis par les institutions religieuses. Les premiers remous de la révolution industrielle furent ressentis à Maastricht lorsque Petrus Regout commença sa carrière d'homme d'affaires ; il se lança d'abord dans le polissage du verre, ensuite dans la fabrication de clous et enfin, il ouvrit les ateliers de poterie, appelés par après «Sphinx», qui firent sa fortune. D'autres suivirent l'exemple de Regout et Maastricht devint la première ville industrielle des Pays-Bas, grâce entre autres à ses papeteries et à ses ateliers de céramique florissants. L'arrivée du chemin de fer qui reliait Maastricht à l'Allemagne, à la Belgique et au nord des Pays-Bas contribua à l'essor de la ville. L'industrialisation permit à certaines couches de la population de connaître une grande aisance, mais elle créa aussi un prolétariat urbain croissant, les ouvriers d'usine logeaient dans des conditions misérables, ils étaient mal payés et exposés à la maladie et aux épidémies. La ville souffrait d'une pénurie chronique de logements et elle subit plusieurs épidémies de choléra.



**Photo aérienne de Maastricht – Juillet 1944 (Royal Army Force)**

Quartier industriel 'Céramique' (triangle en bas à droite de la Meuse).

Source : Wat was waar. Site web Wat was waar (en ligne)  
<http://watwaswaar.nl/#ae-12-5-1-1v-1-3jpA-9PE---fQR>

Au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle, la structure urbanistique de Maastricht, en tant que première ville industrielle des Pays-Bas, a subi beaucoup de changements. En 1850, la création du canal vers Liège modifia considérablement les rives de la Meuse. Ce canal a été comblé entre-temps, mais le Maasboulevard reproduit en grande partie le tracé de cet ancien canal.

En 1867-1868, de larges parties des murailles et des défenses de la ville furent démolies pour permettre l'expansion de la ville et de nouveaux dé-

veloppements. Après le démantèlement en 1868, il restait uniquement sur la rive ouest une ceinture autour du centre, formée des rues Franssingel, Statensingel, Hertogsingel et Prins Bisschopsingel. Ces ruelles formaient de larges rues d'habitat, pourvues d'allées de plantations. Les quartiers de villas jouxtaient les parcs et les pièces d'eau aux alentours de cette partie de l'enceinte tout au long du 19<sup>e</sup> siècle, et les maisons de maître foisonnaient dans Hertogsingel et Prins Bisschopsingel.

Sur les terrains utilisés de façon peu intensive dans la périphérie intérieure, se sont implantés industrie et artisanat, principalement dans la partie nord du centre et des Singels (Statensingel). À côté des terrains considérables disponibles, la disparition de couvents, des agriculteurs et des militaires a aussi joué un rôle important. La présence d'industrie dans le quartier entraîna une forte implantation de maisons d'ouvriers. La pose des voies de chemin de fer et la localisation favorable de la zone nord à cet égard a contribué au développement industriel dans cette partie de la ville. Suite à l'arrivée de l'industrie et des entreprises et à cause des maigres possibilités de transports, la population a crû à tel point dans certains quartiers centraux que l'arrière des parcelles fut complètement bâti. Dans le quartier Boschstraat et plus tard aussi au quartier Stokstraat, cela mena à une densité de population insupportable.

Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'Église catholique connut un renouveau. La période médiévale considérée comme l'apogée de l'histoire de l'Église catholique éveilla un regain d'intérêt et des travaux de restauration des plus vieilles églises de la ville furent entrepris. La vie sociale se ranima aussi grâce à l'instauration des fêtes annuelles du Carnaval.

Les Pays-Bas parvinrent à rester neutres pendant la Première Guerre mondiale et Maastricht accueillit un flot de réfugiés venant pour la plupart de Belgique. Comme le reste du pays, Maastricht souffrit d'un taux élevé de chômage pendant les années de crise qui suivirent et les relations avec le monde ouvrier pendant toute cette période furent très mauvaises. Des conflits à propos de l'appartenance syndicale, des salaires et des conditions de travail, entre les syndicats socialistes et les organisations catholiques, étaient fréquents et de graves confrontations eurent lieu. En 1929, par exemple, lors d'une grève à l'usine d'oxyde de zinc, deux personnes trouvèrent la mort. En mai 1940, les Allemands occupèrent Maastricht ; en septembre 1944, elle fut la première ville aux Pays-Bas à être libérée. À la fin de la guerre, il y eut une sérieuse pénurie de logements dans toutes les villes, un problème qui existait déjà dans les années trente. Les années de l'après-guerre virent la restauration du centre historique de Maastricht et la construction massive de logements dans les faubourgs.

Après l'industrialisation, le trafic croissant influença les modifications urbanistiques. La transformation la plus radicale fut la percée de l'enceinte du marché et après la mise en place du pont Wilhelmina en 1930.

## Maastricht de nos jours

Le Maastricht de nos jours est une ville d'environ 120.000 habitants. Son marché bi-hebdomadaire et ses magasins aux vitrines alléchantes attirent de nombreux visiteurs de Belgique et d'Allemagne. Maastricht attire un grand nombre de touristes, de congressistes et d'hommes d'affaires. Le pont n'a plus l'importance qu'il avait autrefois, mais la présence de quatre ponts routiers prouve que Maastricht est toujours un important noeud de voies de communication. Les autorités aiment à souligner la position centrale de Maastricht en Europe et à promouvoir son image européenne. En 1980 et en 1992, la ville abrita le sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de la Communauté européenne. La création de la zone «Euregio», dont le centre est formé des villes d'Aix-la-Chapelle (Aachen), de Liège et de Maastricht, est un signe de plus de cette intégration au niveau international.



### **Kruisherengang), Maastricht**

Ancienne église gothique et cloître du  
XVe siècle reconvertis en hôtel



## II. L'aménagement territorial aux Pays-Bas





## II. L'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL AUX PAYS-BAS

### 1) Le niveau national<sup>2</sup>

#### a. Système urbain néerlandais

Le système urbain néerlandais se compose d'un pôle qui concentre 6 millions et demi de personnes (soit plus d'un tiers de la population totale qui est de 16 millions). Ce pôle s'appelle la *Randstad* et inclut les villes d'Amsterdam, Rotterdam, La Haye, Utrecht et leurs banlieues, bien que ses limites restent vagues. Le tissu urbain résiduaire est constitué de villes de taille moyenne : une bonne vingtaine de zones urbaines comptent plus de 100.000 habitants.

Plusieurs périodes sont à distinguer dans la dynamique urbaine aux Pays-Bas :

##### 1) Après 1945

Les grandes villes ont crû sous le coup des processus d'industrialisation et d'urbanisation.

##### 2) Années 1960 et 1970

Elles ont vu les larges centres urbains se vider suite à une suburbanisation croissante qui reflète l'amélioration du niveau de vie et les aspirations croissantes qui en découlent en termes de qualité de la vie, de confort du logement, d'espace. A cette époque, la politique nationale s'efforçait de canaliser la dispersion débridée de population en développant du logement dans des petites villes pré-désignées (des 'villes d'accroissement') dans l'orbite des grandes villes. Le résultat de cette politique fut exemplaire puisque 95% de la croissance de la population dans les trois plus grandes villes eut lieu dans les 7 villes désignées à cet effet. En contrepartie, l'objectif de soulager la pression immobilière des grandes villes s'est traduit par un exode massif des classes moyennes et aisées vers des zones plus vertes ; et des centres urbains qui tendent à polariser les problèmes sociaux.

##### 3) Fin des années 1970 et années 1980

Une prise de conscience de ces effets négatifs mena à un revirement de politique. La 'politique de la ville compacte' marqua ce changement et se voulait englobante : il s'agissait de promouvoir le développement économique des villes, limiter l'accroissement de mobilité, encourager l'utilisation du vélo et des transports publics et protéger le territoire rural devant servir de zone verte tampon entre les zones urbaines. Les politiques de logement réinvestirent les centres urbains et une politique de revitalisation fut engagée, connue sous le nom de 'noeux urbains' (*stedlijke knooppunten*).

2 Erik Braun, Ariane Chouly & Jan van der Meer, «The Netherlands, Empowering Large Cities to Meet their Challenges», in Leo Van Den Berg, Erik Braun & Jan van der Meer, *National Policy Responses to Urban Challenges in Europe*, Aldershot, Ashgate, 2007, pp. 279-309.

La 'politique de localisation ABC' émergea aussi à ce moment. Destinée à diminuer le trafic automobile, cette politique ambitionnait de lier le développement des activités économiques à un profil de mobilité. Les localisations des activités économiques furent donc classées selon leur degré d'accessibilité, et toute implantation d'une entreprise était soumise à l'adéquation de son profil de mobilité avec le degré d'accessibilité de l'endroit. Le manque de souplesse et la centralisation excessive eurent raison de cette politique.

##### 4) Depuis les années 1990

La politique de rénovation urbaine a diversifié ses objectifs. Outre la problématique du logement, son champ d'action englobe maintenant les questions sociales, l'emploi, l'éducation et la santé, les questions économiques et de sécurité. Depuis la fin des années 1990, ces activités ont été intégrées à la politique des grandes villes (*Grote Steden Beleid - GSB*). Cette politique des grandes villes a vu le jour à l'initiative des villes de la *Randstad*, qui estimaient avoir besoin d'une thérapie de choc pour résoudre les problèmes économiques et sociaux qu'elles rencontraient. Lancée en 1994, cette politique finançait des projets avec 5 objectifs : 1) économie et emploi ; 2) jeunesse et sécurité ; 3) santé ; 4) qualité de l'environnement social et physique ; 5) éducation. Notons que Maastricht y était partie prenante dès ses débuts. La deuxième phase, de 1998 à 2004, favorisa une approche plus intégrée (et non plus par projets) et porta ses investissements sur la qualité de la vie au détriment de l'emploi qui était l'objectif numéro un de la première phase. La phase actuelle, qui a débuté en 2004, projeta la sécurité et l'intégration des minorités ethniques au premier rang des priorités. Ce tournant tient au changement d'alliance gouvernementale et à l'intégration d'une composante plus sécuritaire dans le gouvernement. Une plus grande autonomie de gestion est également accordée aux municipalités.

#### b. Le logement aux Pays-Bas

Les Pays-Bas ont connu une industrialisation tardive, qui est intervenue un demi-siècle plus tard que la Grande-Bretagne ou la Belgique ; soit à la fin du dix-neuvième siècle, début vingtième. Pour cette raison, l'Etat a pris une grande part de responsabilité dans le processus, et a soutenu le développement de grandes sociétés telles que Shell, Philips, Unilever et d'autres. Sous le coup d'une révolution industrielle rapide et massive, des logements sociaux ont été créés pour répondre à la demande de logement des ouvriers. Des sociétés de logement social ont donc vu le jour à cette époque, étroitement liées aux grandes firmes étatiques et bénéficiant d'une manne financière non négligeable. Dans les années 1990, ces sociétés de logement

social ont été privatisées dans des conditions très favorables pour elles. Outre les richesses tirées de cette opération de privatisation, ces sociétés bénéficient de l'apport d'argent de grands fonds de pension. Le fond de pension des fonctionnaires néerlandais (ABP), par exemple, se classe parmi les plus importants au monde en termes de capital. Ces fonds n'hésitent donc pas à investir dans les sociétés de logement social aux Pays-Bas. Une caractéristique supplémentaire du logement aux Pays-Bas est la tension du marché de l'immobilier. La densité de population et l'étroitesse du territoire qui jongle depuis des décennies avec les éléments naturels (la Mer du Nord) favorisent la tension du marché de l'immobilier, et qui dit rareté de logement dit flambée des prix de l'immobilier. Voilà plusieurs raisons qui expliquent que la culture de «la brique dans le ventre» aux Pays-Bas est bien moins tangible que chez nous. La proportion de propriétaires y est bien moindre que chez nous, et 40% des maisons appartiennent aux sociétés de logement social.



### c. Acteurs, organes et instruments<sup>3</sup>

De nombreux intervenants gèrent l'aménagement du territoire au niveau national.

#### 1) *Le Ministère du logement, de l'aménagement du territoire et de la gestion de l'environnement (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer - VROM)*

Le ministère est responsable de la préparation de la politique gouvernementale en matière d'aménagement du territoire.

#### 2) *Conseil pour l'aménagement du territoire et la gestion de l'environnement (RROM)*

Ce conseil est une émanation du Conseil des Ministres. Il inclut tous les ministres et secrétaires

<sup>3</sup> Extraits de Coopération Benelux en matière d'aménagement du territoire, *Aperçu des systèmes d'aménagement du territoire dans le Benelux*, Bruxelles, 2005.

d'Etat dont les attributions touchent à l'aménagement du territoire. En tant que sous-conseil du Conseil des Ministres, il prépare les décisions prises par ce dernier.

#### 3) *Commission planologique nationale*

La commission coordonne l'exécution administrative de la politique d'aménagement territorial au niveau interdépartemental. Elle constitue une des 'antichambres' administratives du Conseil des Ministres. Tous les Ministres y sont représentés par un ou plusieurs membres. Certains hauts fonctionnaires ou des experts ne faisant pas partie de l'administration siègent aussi dans la commission, tout comme le Directeur général Espace.

#### 4) *Direction générale espace*

La Direction générale Espace (DGR) est une organisation administrative relevant du VROM et chargée de l'aspect politique de l'aménagement du territoire. La DGR assiste le ministre dans sa tâche de préparation de la politique spatiale nationale et de contrôle du respect de la législation. La préparation des avis de la Commission planologique nationale fait également partie de ses activités.

#### 5) *Bureau du plan en matière d'aménagement du territoire*

Le Bureau du plan en matière d'aménagement du territoire (RPB) est un institut de connaissances indépendant qui a été institué le 1er janvier 2002 à l'initiative du Ministre du VROM. Le RPB :

- prospecte et signale les développements sociaux pertinents pour l'aménagement du territoire;
- établit des prévisions quant aux besoins et à l'utilisation aux Pays-Bas ;
- suit et analyse les développements en matière d'aménagement du territoire ;
- analyse la politique nationale pertinente sous l'angle de l'aménagement du territoire ;
- développe des variantes pour la politique d'aménagement du territoire ainsi que des scénarios;
- fait état de ses constatations dans des rapports publics.

#### 6) *Conseil VROM*

Le Conseil pour le Logement, l'Aménagement du Territoire et la Gestion de l'Environnement (Conseil VROM) émet des avis à l'intention du gouvernement et du parlement sur les choix stratégiques à opérer pour le moyen/long terme. Les avis portent sur les grands axes de la politique visant une qualité durable de l'environnement. Le Conseil VROM est composé d'experts indépendants.

#### 7) *Planologische kernbeslissingen (Pkb)*

Les décisions planologiques majeures (**pkb**) : **planologische kernbeslissingen** ont reçu en 1985

une base légale dans la Loi sur l'Aménagement du Territoire. Le gouvernement publie en vertu de la procédure prévue pour les décisions planologiques majeures une intention politique (entourée la plupart du temps de beaucoup de publicité et d'informations). Tout un chacun a la possibilité de communiquer son opinion à ce sujet. L'intention politique est aussi envoyée au Sénat et à la Chambre des députés. Une concertation administrative est menée en même temps entre le(s) ministre(s) responsable(s) et les pouvoirs subordonnés. Le Conseil VROM est aussi informé de l'intention politique. La Chambre des députés peut aussi déjà donner dans cette phase sa première réaction à l'aide de questions écrites.

Le gouvernement réexamine son intention sur base des avis exprimés dans le cadre de la consultation et de la concertation administrative ainsi que sur base des avis émis et prend ensuite sa décision en précisant quelles modifications ont été reprises et lesquelles pas et pourquoi. Cette décision gouvernementale est soumise à l'approbation de la Chambre des députés. Après examen, la Chambre des députés envoie sans délai le plan au Sénat. Ce dernier ne peut pas apporter de modifications dans le plan qui lui est soumis et ne peut que marquer son accord ou son désaccord sur celui-ci. Après cette procédure, le texte forme la base de la politique que le gouvernement mène dans le domaine concerné.

La politique formulée dans une pkb revêt généralement un caractère indicatif. La concrétisation de la politique devra se faire par une mise en œuvre dans les plans des autres autorités. Au sens juridique, les décisions politiques indicatives n'ont pas de conséquences juridiques. Il ne sera question de conséquences juridiques qu'en présence d'une concrétisation de la politique dans des plans régionaux ou des plans d'affectation.

Les décisions politiques concrètes concernent des éléments fort importants de la politique nationale pour laquelle le Royaume prend l'entière responsabilité administrative; par exemple, une décision sur la localisation de certains projets ou de certaines infrastructures ou une décision visant à protéger explicitement une zone déterminée contre des interventions dans l'écosystème. La conséquence juridique d'une décision politique concrète est que cette dernière doit être prise en compte par les autres autorités lors de l'établissement ou de la révision de leurs plans.

Cette procédure prévaut aussi pour l'élaboration des plans ministériels.

Le Ministre du Logement, de l'Aménagement du Territoire et de la Gestion de l'Environnement est responsable au niveau national pour la préparation de la politique gouvernementale en matière d'aménagement du territoire, et le Conseil des Ministres arrête des plans pour certains aspects de la politique nationale d'aménagement du territoire. Ces plans peuvent consister en esquisses de structure, en schémas de structure ou en notes revêtant de l'importance pour la politique nationale d'aménagement du territoire. Ils peuvent contenir des décisions politiques concrètes. Ce sont des décisions que les autres autorités doivent respecter lors de l'établissement de leurs plans.

## 2) Le niveau provincial<sup>4</sup>

### a. Acteurs et organes

#### 1) *Etats provinciaux et Etats députés*

Au niveau provincial, ce sont les Etats provinciaux (P.S. - soit l'assemblée provinciale) qui déterminent l'orientation de la politique d'aménagement du territoire de la province par la fixation des plans régionaux et l'acceptation de notes et d'autres documents politiques pertinents pour l'aménagement du territoire. Ces plans régionaux, notes, etc. sont préparés par les Etats députés (G.S. - équivalent de notre députation permanente provinciale) qui sont aussi chargés de l'exécution des décisions prises par les Etats. C'est ainsi que sont déterminés en accord entre les Etats provinciaux et les Etats députés les grands axes de la politique provinciale d'aménagement du territoire dont l'exécution et la précision reposent sur les Etats députés.

#### 2) *Commission planologique provinciale*

Il existe dans chaque province une Commission planologique provinciale (PPC) qui a pour tâche de mener une concertation sur les dossiers touchant à l'aménagement du territoire et d'émettre des avis à l'intention de l'administration provinciale à propos de l'exécution de la tâche qui a été confiée à cette administration en vertu de la Loi sur l'Aménagement du Territoire. Les Etats députés doivent entendre au préalable la Commission planologique provinciale à propos de tous les projets et mesures revêtant de l'importance pour la politique provinciale d'aménagement du territoire. Les Commissions planologiques provinciales sont par leur composition et leur mandat l'organe le plus approprié pour la coordination tant horizontale que verticale de tous les dossiers touchant à l'aménagement du territoire en vue de la préparation des décisions à prendre au niveau administratif. La confrontation des différents intérêts ainsi que la confrontation à la politique d'une autorité supérieure peuvent avoir lieu dans les Commissions planologiques provinciales. Les Etats députés peuvent émettre sur cette base un jugement réfléchi.

#### 3) *Appareil administratif de la province*

Le pouvoir provincial est appuyé dans sa tâche par l'appareil administratif provincial. Pour ce faire, un département du greffe est spécialement chargé des dossiers touchant à l'aménagement du territoire. La plupart des provinces possèdent en outre depuis longtemps un service distinct pour les dossiers planologiques. Ce service effectue des études et émet à l'intention de l'administration des conseils pour l'aménagement du territoire dans cette province. Ce service est généralement aussi chargé du secrétariat de la Commission planologique provinciale.

<sup>4</sup> Extraits de Idem.

## **b. L'instrument provincial : le streekplan**

Le principal instrument avec lequel l'administration provinciale peut concrétiser sa politique d'aménagement du territoire est le plan régional. Un tel plan régional présente pour l'ensemble de la province ou une partie de celle-ci les grands axes du futur développement. Un plan régional revêt un caractère indicatif et est contraignant pour la province qui l'a établi. Les limites dans lesquelles la province peut déroger au plan sont mentionnées dans celui-ci. L'administration provinciale ne peut déroger aux décisions qualifiées d'«essentielles». Si elle le souhaite néanmoins, il faut réviser le plan.

## **3) Le niveau communal<sup>5</sup>**

### **a. Acteurs et organes**

#### *1) Conseil communal et collège des bourgmestre et échevins*

Comme au niveau provincial, la représentation élue dans la commune, le conseil communal, détermine la politique locale d'aménagement du territoire par la fixation de plans de structure et d'affectation et par l'acceptation de notes et d'autres documents politiques pertinents pour l'aménagement du territoire. Leur préparation repose entre les mains du collège des bourgmestre et échevins (B. et W.) qui est aussi chargé de l'exécution.

Un organe de concertation (administratif ou mixte) préparant la coordination administrative n'est pas prévu au niveau communal, comme aux niveaux national et provincial. La plupart des communes possèdent cependant une commission de consultation et d'assistance (notamment) pour les dossiers touchant à l'aménagement du territoire, comme tel est aussi le cas au niveau provincial.

#### *2) Service d'urbanisme, conseiller urbanistique*

Seules les grandes communes disposent encore par ailleurs d'un propre service d'urbanisme. La très grande majorité des communes en sont réduites pour leur travail urbanistique à des conseillers urbanistiques privés qui déploient des activités urbanistiques (effectuer des études, émettre des avis, établir des plans) à la demande de ces administrations.

### **b. Plan communaux**

#### *1) Les plans de structure*

Dans un plan de structure, le conseil communal définit le futur développement pour l'ensemble du territoire ou pour une partie du territoire de

la commune. Il peut également établir pour quelques communes limitrophes un plan de structure pour l'ensemble de leur territoire. L'établissement de plans de structure n'est pas obligatoire. La procédure prévue pour le plan de structure est courte : le plan préparé est soumis à la consultation, puis arrêté par le Conseil communal. La province a également un droit de regard dessus. Le plan a surtout une importance administrative en tant que fil conducteur pour la propre politique.

#### *2) Les plans d'affectation du sol (bestemmingsplannen)*

Le plan d'affectation a une autre nature et signification. C'est le seul plan dans la Loi sur l'Aménagement du Territoire qui lie directement le citoyen. Presque toutes les décisions planologiques prises au niveau communal sont liées d'une manière ou d'une autre au plan d'affectation. Ce dernier est donc le principal instrument d'aménagement du territoire au niveau communal. L'administration communale est tenue d'établir un plan d'affectation pour la zone couverte par la commune qui ne fait pas partie de l'agglomération (la zone externe) ; un plan pour l'agglomération n'est pas obligatoire. Le plan d'affectation est légalement contraignant et constitue un des cadres de référence pour une commune pour décider si un permis de bâtir sera délivré. Dans ce sens, il est utilisé par chacun (public ou privé) qui souhaite entreprendre des activités de construction pour vérifier si un permis sera délivré. Un plan d'affectation désigne, dans la mesure où c'est requis pour un bon aménagement du territoire et l'affectation du terrain compris dans le plan. Un plan d'affectation doit être révisé au moins tous les dix ans. Le dépassement de ce délai n'implique pas que le plan d'affectation perd sa validité juridique.

#### *3) Le Beeldkwaliteitplan*

Un *Beeldkwaliteitplan* (plan de «qualité d'image») régit la qualité paysagère des bâtiments et de l'espace public pour une partie de la ville où des aménagements sont planifiés. Ce plan constitue un instrument important pour le monitoring qualitatif des plans d'aménagement.<sup>6</sup> Ce plan émane de l'autorité communale et concerne une zone bien définie de la commune.

Ce plan fonctionne donc comme un cahier des charges à l'intention des investisseurs ou promoteurs. Il est rédigé par les services communaux ou un bureau d'étude privé, très souvent en partenariat avec l'investisseur. Fruit d'un partenariat entre le public et le privé, doublé d'un garant de la bonne mise en œuvre du plan (un architecte est associé afin de vérifier la conformité des plans de constructions au Bkp), le plan se construit sur la base du consensus entre les différentes parties

6 Gemeente Delft. Beeldkwaliteitplan. Site web de la commune de Delft. (en ligne) <http://www.gemeentedelft.info/gvscric-tvk/dspage.asp?pageid=19&objectid=29509>

5 Extraits de Idem.

prenantes. Le plan reçoit également une consécration juridique puisqu'il est adopté politiquement par le Collège communal.<sup>7</sup>

Cette institutionnalisation du développement prévu cadenas le promoteur dans un canevas bien précis et présente plusieurs avantages:

- L'adoption politique du Bkp procure une sécurité juridique à l'investisseur qui voit ainsi le fruit de ses tractations garanties par l'autorité publique. Celle-ci ayant accompagné l'élaboration du projet sera beaucoup moins susceptible de le bloquer en fin de parcours.
- L'intervention publique en amont permet d'imposer des contraintes au projet du promoteur, qui seront d'autant plus respectées qu'elles sont assorties d'une sécurité juridique pour l'investisseur.
- Outil privilégié de partenariat public-privé, le Bkp permet la maîtrise de l'urbanisation par la commune sans l'impliquer financièrement (ou seulement en partie). La commune peut donc par ce biais stimuler la création de nouveaux quartiers ou leur revitalisation sans devoir ouvrir son portefeuille ou alors dans une moindre mesure. C'est sans doute l'avantage le plus substantiel de cet outil.
- Enfin, le Bkp, de par sa nature politique, permet d'ouvrir le débat sur les questions d'aménagement territorial et d'impliquer les citoyens à la réflexion.<sup>8</sup>

Au niveau du contenu, le Bkp respecte les grandes lignes du *Bestemmingplan*, et fournit des prescriptions très précises quant à l'aménagement de l'espace public et son aspect esthétique : urbanistique et architectural. L'approche de l'espace public est éminemment qualitative et va jusqu'à décrire chaque détail de l'espace public. Toutes les voiries sont définies en fonction de leur statut et ce statut est balisé spatialement ou concrètement : lampadaires, essences d'arbres, aménagement des trottoirs différents entre des rues de hiérarchie distincte.<sup>9</sup>

Les prescriptions contenues dans le Bkp agissent à différents niveaux<sup>10</sup> :

- Au niveau général, le Bkp décrit la structure urbanistiques de la zone, sans omettre les qualités spatiales et fonctionnelles souhaitées : insertion dans le paysage, lien avec les quartiers voisins, mobilité dans le quartier, ...
- Au niveau de la structure urbanistique, l'on y trouvera des éléments sur l'espace public et les espaces verts, les caractéristiques des limites entre espace public et espace privé (type de limite - muret, haie, hauteur) ainsi que les caractéristiques de construction : implantation, gabarit, type de logements, caractéristiques générales de l'architecture.
- Typologie par sous-quartier : c'est là que sont précisées toutes les spécifications relatives à une partie du quartier, une rue : Image générale souhaitée du sous-quartier
  - o Espace public : profil, type de matériaux (voirie, trottoir, zone de parking, piste cyclable), plantation, mobilier urbain, exigences d'entretien, ...
  - o Limites entre sphère privée et publique
  - o Éléments urbanistiques : découpage des parcelles, type et nombre d'habitations, alignement des façades avant et latérales, hauteur des bâtiments.
  - o Éléments architecturaux : gabarit, forme de toiture, caractéristiques architecturales, choix des couleurs et matériaux.

7 Sophie Dawance, *L'aménagement du territoire aux Pays-Bas et à Maastricht*, Inter-Environnement Wallonie, Namur, Mars 2007.

8 Idem; *Comment réconcilier ville et commerce ? Visite d'étude à Maastricht*, Inter-Environnement Wallonie, Maastricht, 26 septembre 2008.

9 Idem; Sophie Dawance, «Le lotissement de demain», *Midi de l'urbanisme «Le lotissement de demain»*, Ottignies, 3 octobre 2008.

10 Sophie Dawance, *L'aménagement du territoire aux Pays-Bas et à Maastricht*, Inter-Environnement Wallonie, Namur, Mars 2007.

## EXEMPLE DE PRESCRIPTIONS D'UN BEELDKWALITEITPLAN TYPOLOGIE D'HABITAT À VROENDAAL<sup>1</sup>

---

### 1. Avenue

Liaison du quartier, chaussée large avec parking sur les bandes de circulation. Double rangée d'arbres - bandes vertes - trottoirs - unité dans les constructions

### 2. Voie publique

- Largeur de la chaussée : 6 m - trottoirs 1 m 80
- Matériaux et couleurs : chaussée : asphalte gris foncé ; trottoir : pavés de béton 20x20 cm gris foncé posés diagonalement
- Equipements : éclairage : mats de 5 m 75 de haut, modernes. Petits équipements utilitaires : intégrés dans les bâtiments d'accompagnement et/ou une clôture.
- Espace vert : bandes vertes de 3 m entre les trottoirs et bandes de circulation plantées d'érables et d'un tapis végétal. La bande verte s'élargit côté parc (sud) pour devenir un espace vert triangulaire de 30 m de long avec gazon et fonction de jeu. Côté nord, deux blocs boisés avec passage vers le terrain de sport du collège Jeanne d'Arc.

### 3. Clôture (haies)

- Hauteur : 60 cm pour l'alignement à rue ; 2 m pour les haies à l'arrière
- Matériau : structure en grillage vert
- Plantation et entretien par propriétaire

### 4. Logement

- Type de maison : maisons de rangée mitoyennes avec garage intégré par groupe de 5. 45 maisons au total.
- Constructions principales à 5 m du bord de la parcelle.
- Façade latérale à minimum 2 m de la limite parcellaire.
- De 2 à 3 étages
- Pente de toiture : 0 à 20°
- Garage intégré, minimum 2 places de parking entre les maisons
- Caractère moderne, modulaire
- Bâtiments principaux : 3 étages ; retraits : 2 étages
- Accents verticaux, auvents et pare-soleil intégrés à l'architecture ; mur à l'est se distinguant du mur à l'ouest par des relations claires avec le sud-est par les couleurs et les détails.
- Matériaux : façade : maçonnerie dans les teintes grises avec accents. Toiture : tuile, métal, teinte foncée
- Orientation : pièces de vie orientées sur la rue. Maison d'angles : double orientation.
- Constructions annexes : place prévue pour les annexes éventuelles. Maison d'angle : garage à côté de façade latérale OK.

<sup>1</sup> Idem

### III.

## Planification spatiale à Maastricht





### III. PLANIFICATION SPATIALE À MAASTRICHT

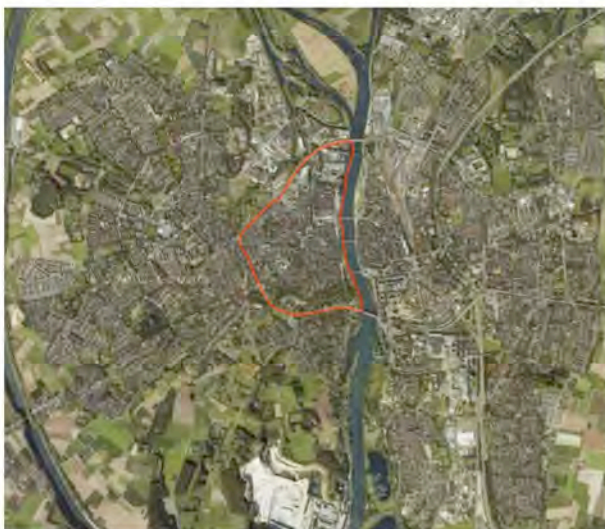
Nous allons ici brièvement nous pencher sur la planification territoriale à Maastricht depuis la deuxième guerre mondiale. Nous aborderons dans un deuxième temps les réalisations contemporaines (puisque c'est le plan de structure de 1990 qui induira nombre de réalisations que nous allons visiter) ainsi que les plans stratégiques à venir.

#### 1) De 1945 à 1990<sup>1</sup>

##### a. Après 1945

La ville s'étale en une kyrielle de groupements d'habitations. La vallée de la Jeker devint le poumon vert urbain et l'on y crée des quartiers monofonctionnels (logement). On annexe Borgharen, Itteren, Amby et Heer dans les années 1970 pour satisfaire aux besoins d'expansion de la ville, puisque le canal Albert empêche tout débordement côté ouest. L'habitat vient s'agglutiner autour de ces anciens centres de villages. A l'aune de cet élargissement de la cité, des voies de pénétration sont percées et le Maasboulevard (qui sépare la Meuse du centre-ville sur la rive ouest) devient l'artère centrale. L'implantation de l'A2/E25 stimule la partie est de la ville, et l'université s'établit concomitamment à Randwyck. Toujours à l'est, un nouveau parc et des terrains de sports voient le jour. Le parc De Geusselt, nouvelle entrée dans la ville, fait le pendant de la Boschpoort (porte Bosch) de l'autre côté de la Meuse. Non loin de là, le port Beatrix renforce ses activités de zoning industriel moderne.

##### b. Plan de structure 1979



Zone des Singels

Source : Google Maps <http://maps.google.be/maps?>

Ce plan comprend la zone hors des 'Singels'. Ce plan est dans la lignée du plan de structure 'Grand Maastricht 1962' en ce qui concerne ses choix de gestion de la croissance urbaine. Les projets phares sur le côté ouest sont : quartier Daalhof au nord-ouest, le centre de loisirs Dousberg, le zoning industriel à placer au nord du canal Caberg, un nouveau pont sur la Meuse (le Noorderbrug). Mais l'accent a surtout été mis sur le côté est. Le plan prévoit de vastes expansions urbaines autour du port Beatrix, autour des centres des anciens villages Amby, Scharn et Heer, et la création d'un vaste espace pour l'université, MECC et AZM (hôpital) à Randwyck. La discussion sur l'A2 dans et/ou autour de la ville reste cruciale à ce moment, en ce qu'elle détermine l'étendue de la moitié est de la ville.

Au niveau national, la 3<sup>e</sup> note sur l'aménagement territorial aux Pays-Bas et la note sur l'urbanisation donnent un nouveau souffle à la pensée sur la ville. Le concept de 'ville compacte' y est mentionné et fera école. C'est l'un des concepts-clés du développement territorial à Maastricht jusqu'à aujourd'hui.

##### c. Plan de structure centre-ville 1982

Ce plan met en avant la volonté de créer un environnement multifonctionnel favorable au centre dans la politique d'urbanisation. La nécessité de revitaliser le centre se fait cruellement sentir : dégradation des parties centrales de la ville, perte menaçante des fonctions du centre comme conséquence du départ des grands bureaux vers Randwyck, attrait déclinant du quartier Wyck comme centre commercial, diminution de l'attrait des rues de chalandise, perte d'habitants, espaces publics croupissant, accaparement de l'espace par le trafic et le parking, etc.

Le plan de structure offre un cadre général mais est en même temps assorti de leviers d'action. La gestion publique de la rénovation urbaine, la préservation du patrimoine et la gestion des espaces publics sont renforcées. Plusieurs instruments viennent soutenir cet élan : des *bestemmingsplannen* et des instruments en matière de logement sont mis en place. La rénovation permet de maintenir une partie de l'université au centre-ville. L'arrimage de préoccupations environnementales aux réflexions sur l'aménagement territorial engendre une nouvelle approche des quartiers Boschpoort, Limmel et Groot Wyck, tous trois situés en périphérie. Cette préoccupation reflète le souhait du plan régional de 1987 qui demande lui aussi une élaboration plus complète de la délimitation de la région urbaine, la rationalisation du trafic dans l'est de la ville, la réalisation de zonings industriels et la réhabilitation du terrain Céramique, maillon entre le centre et Randwyck. Le Noorderbrug est

1 Extraits de Gemeente Maastricht. Beschrijving van het gebied. Site web de la Commune de Maastricht (en ligne) <http://www.maastricht.nl/maastricht/show/id=145894/framenoid=39732>.

en cours d'exécution. Des fonds issus de la caisse PNL (*Perspectievennota Limburg* □ visant à redynamiser l'économie provinciale à la fin des années 1970) a soutenu la réalisation des projets à côté de la politique de la ville.

La quatrième note sur l'aménagement territorial en 1988 positionne la ville au niveau international, et marque le début de la coopération avec Heerlen, Hasselt/Genk, Aix-la-Chapelle et Liège (MHAL) qui perdure aujourd'hui : c'est l'amorce de la coopération au sein de l'Euregio.

## 2) Développements territoriaux contemporains

Une constante à retenir dans l'aménagement territorial de la ville est la régularité des plans de structure. Ces plans - qui ressemblent à nos schémas de structure communaux - fixent les objectifs stratégiques en matière d'aménagement. Réactualisés tous les ans, ils permettent de tenir compte d'une réalité fluctuante, mais imposent aussi une échéance aux projets : l'aboutissement endéans les 10 ans.

D'autres particularités politiques expliquent la continuité et la cohérence des projets entrepris. D'une part, on ne compte à Maastricht que 4 échevins et un bourgmestre. Leurs portefeuilles respectifs sont donc logiquement étoffés et permettent une gestion transversale. Ainsi, l'échevin en charge de l'aménagement territorial s'occupe également du développement de la ville, des projets urbains, des affaires sociales et de la réinsertion, du sport et d'un territoire spécifique de la ville. Avec une telle responsabilité, il est plus aisé de mener à bien des projets qui ne comportent pas seulement un aspect spatial, mais aussi une dynamique revitalisante pour la ville (re-déploiement des commerces, expansion urbaine et nouveaux projets de développement urbanistiques pour attirer de nouvelles entreprises, ...).

D'autre part, la culture politique néerlandaise n'intègre pas le concept de 'table-rase' que l'on retrouve chez nous. Là-bas, le nouveau mandataire public, même s'il est d'une autre couleur politique que son prédécesseur va chercher à perpétuer les projets en cours, ce qui confère une grande linéarité aux projets et une forte sécurité vis-à-vis des partenaires privés.

### a. Vision de structure Maastricht<sup>2</sup> 1990-2000 «Ville en équilibre, balance en mouvement»

Le partage des charges sur les deux moitiés de la ville, la continuité de la rénovation urbaine et la gestion des quartiers, l'aboutissement du grand projet Céramique, Randwyck et Annadal et une attention continue à faire de la mise sous tunnel de l'A2 une priorité, illustrent le choix de Maastricht pour une revitalisation permanente de la ville. Déjà dans les années 1960, la restauration de la Stokstraat fut la réponse à l'usure dont souffrent beaucoup de villes depuis une trentaine d'années. La Meuse et ses rives reçoivent dans cette vision de structure un accent particulier en tant que maillon à revaloriser entre les deux côtés de la ville. La recherche de la qualité devient la ligne directrice pour les intentions politiques, les procédures de planification, de conception et de décision. Comme les acteurs institutionnels se plaisent à le dire : «Bijna goed is slecht» (Presque bien est mauvais), ce qui signifie qu'il faut atteindre un degré de qualité non pas approximatif mais abouti.

La gestion publique s'ouvre parallèlement de façon croissante aux apports extérieurs : les partenariats publics-privés doivent permettre de profiter au

2 Extraits de Gemeente Maastricht. Beschrijving van het gebied. Site web de la Commune de Maastricht (en ligne) <http://www.maastricht.nl/maastricht/show/id=145894/framenoid=39732>.



La Meuse  
et ses deux rives - Nord

maximum des opportunités en cherchant des partenaires qui s'engagent sur le long terme sur base d'une approche intégrée, d'une sécurité de longue durée et de la continuité politique. Cette gestion publique vise donc à mettre en place des collaborations entre investisseurs ou promoteurs privés et autorités publiques dès l'amorce du projet. Tout un travail de concertation, de mise en commun des objectifs et intérêts des uns et des autres se réalise en amont, avant la demande de permis et la concrétisation des projets. Chez nous, c'est très souvent l'inverse qui prévaut : l'investisseur ou le promoteur privé élabore seul le projet qu'il soumet ensuite à l'autorité publique pour approbation (via les demandes de permis d'urbanisme, de lotir ou d'environnement). La marge de manœuvre de l'autorité publique est donc bien plus réduite puisqu'elle ne peut se borner qu'à une réponse négative, positive, ou à demander des amendements au projet mais qui sont rarement une refonte totale de la proposition. Pour des projets d'envergure, l'autorité compétente fera de surcroît souvent appel à un bureau d'études spécialisé et grassement rémunéré pour effectuer un travail d'enquête supplémentaire. A Maastricht, la confiance réciproque entre maîtres d'ouvrage (public et privé) évince la possibilité d'un rejet du projet, par la mise en place d'une coopération étroite dès le prologue du projet.

Suivant l'objectif prioritaire 'une ville compacte dans un paysage magnifique', une analyse morphologique de la ville et du paysage a été réalisée, qui a permis de déterminer des programmes de rénovation ou de reconstruction pour les différentes fonctions. Il transparaît que les rives du fleuve constituent un projet phare, auquel sont liés le Markt-Maasproject, le Maasboulevard, le Griendpark, Céramique et son nouveau pont (piéton et cycliste), Lage Weerd et la Pietersplassen. En ce qui concerne le Markt-Maasproject, la volonté était de redynamiser une zone centrale de la

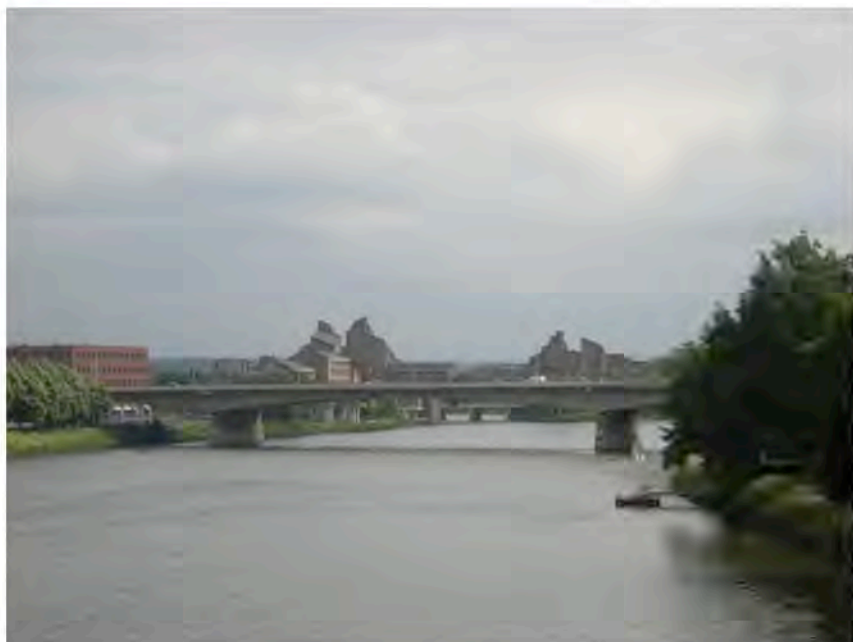
ville (située entre la grand-place *Markt* et la Meuse). Cette zone était en effet sclérosée par le parking relativement sauvage, et coincée entre des bâtiments sans grand attrait architectural (parking en surface sur 4 étages). Les rives de la Meuse étaient également peu agréables. Une étroite collaboration entre le privé et le public a donc permis d'y recréer un nouveau centre commercial, avec 1100 places de parkings en sous-sol, ce qui a permis de faire disparaître les voitures de la place. Le public s'est chargé des infrastructures : mise en tunnel du Maasboulevard et réaménagement des rives de la Meuse. Le résultat est un centre presque exclusivement piéton, avec une multitude de nouvelles enseignes, et le tout extrêmement fréquenté que ce soit par les habitants ou par des touristes de shopping.

### **b. Plan de structure 2000-2005 (en vue de 2025)<sup>3</sup>**

A la fin des années nonante, il fut décidé de poursuivre dans la lignée de la vision de structure 1990-2000. Dans le plan, les points cardinaux de rénovation urbaine de Maastricht autour du centre, du projet Belvédère comme future partie de ville à développer, la transformation de Geusselt en zone mixte moderne à côté du maintien du parc, le nœud Europaplein/Randwyck-nord et les casernes Tapijn furent mis en avant. Ce développement se combine avec un souci d'améliorer le réseau routier structurant de l'A2 et du trafic traversant la Meuse, comme partie intégrante de l'accessibilité Eurégionale de Maastricht.

L'ébauche collective d'une vision des relations spatiales avec les communes environnantes dans le but de d'accomplir les programmes urbains et

3 Extraits de Gemeente Maastricht. Beschrijving van het gebied. Site web de la Commune de Maastricht (en ligne) <http://www.maastricht.nl/maastricht/show/id=145894/fra-menoid=39732>.



**Meuse  
et rives - Sud**

l'aménagement du paysage constitue une nouveauté. A l'agenda MHAL se trouvent l'accessibilité transfrontalière, l'aménagement du paysage entre les villes et la restructuration des alentours de la gare et d'autres lieux choisis dans le tissu urbain. Les éléments pour la confection d'un plan de structure intercommunal ne demandent qu'à être saisis.

### c. La tradition de Maastricht

Pour les développements futurs, un nouveau mot d'ordre voit le jour : se conformer à la tradition de Maastricht. Que ce soit en matière d'échelle ou autre, il est demandé de respecter soigneusement la structure urbaine existante : adopter une posture respectueuse vis-à-vis du passé culturel et historique et se rattacher aux quartiers alentours. En cherchant à se raccrocher à des structures et éléments existant dans la ville, comme la vieille enceinte et la structure des Singels, il faut réaliser un rapprochement entre les différentes échelles et époques.

### d. Vision 2030 et city-marketing



Parce que les décideurs à Maastricht sont persuadés que le futur commence demain et qu'il n'est jamais trop tôt pour commencer à le planifier, des études et concertations ont été menées au début des années 2000 pour définir le profil de la ville de Maastricht et adopter une vision à long terme (2030) pour son développement. Les objectifs prioritaires identifiés dans le document intitulé *Stadsvisie 2030* doivent servir de base aux futures décisions politiques de la ville. Au vu des tendances actuelles d'individualisation, d'informatisation, d'internationalisation et autres, Maas-

tricht se lance le défi de devenir une ville créative, seul moyen de répondre aux défis de demain. Les problèmes essentiels identifiés sont le risque de fuite des habitants talentueux et la précarisation de populations déjà défavorisées. Or la ville est perçue comme le moteur économique de la région, grande pourvoyeuse d'emplois et lieu potentiel où peuvent s'épanouir les talents des uns et des autres. L'accord final a abouti à la formulation d'une ambition tricéphale : que Maastricht soit une ville compacte de tourisme et de résidence ; qu'elle constitue un pôle de connaissance en formation continue et qu'elle soit accessible, dotée d'entreprises et créative<sup>1</sup>.

Attirer les esprits créatifs constitue un pilier de ce dernier objectif, et cela commence par la stabilisation d'une population jeune et hautement qualifiée dans la ville. C'est une des raisons qui a poussé à la mise en place du programme 'Wonen Boven Winkels', destiné à résoudre la crise de logement étudiant en réaffectant les étages vides des enseignes du centre. Un partenariat public-privé assure donc la réhabilitation de logements vides en logements étudiants dans des zones centrales prisées par les 18-25 ans. Outre les étudiants, les jeunes universitaires ou créateurs sont aussi visés par ce programme afin de les fixer dans des zones en vogue, et éviter leur fuite vers la Randstad. Comment cela s'explique-t-il? Par la théorie de la «ville créative» : «cette théorie suggère un lien fort entre la présence d'une grande classe créative et la croissance économique. La classe créative se compose de personnes hautement qualifiés ou de créateurs. (...) Il deviendra clair que la présence d'une classe créative substantielle ne soutient pas uniquement l'économie existante mais exerce aussi une force d'attraction sur de nouvelles entreprises qui sont à la recherche du personnel adéquat.»<sup>2</sup>

Dans l'optique de rehausser l'attractivité de la ville, une opération de City-marketing a vu le jour en 2006. De vastes consultations avec différents intervenants dans la ville (université, chambre de commerce, population et associations, office du tourisme, commune) ont engendré la formulation d'un plan stratégique de développement en plusieurs points, qui stimulent autant de facettes de la ville : la ville comme lieu de shopping, ville européenne, ville universitaire, développement de l'artisanat local, services horeca. Pour chaque aspect, le plan prévoit la mise en place d'outils de communication spécifiques et la mobilisation des nouvelles technologies pour diffuser cette information<sup>3</sup>.

### e. Mobilité et parking

L'inscription de la ville dans le tissu européen qui l'entoure passe par une bonne accessibilité de la ville à partir des métropoles environnantes. La Meuse permet l'acheminement des matières premières et marchandises via le port Beatrix. Mais le

1 Gemeente Maastricht, *Stadsvisie 2030. Maastricht Mosaïek*, Maastricht, 2005.

2 Gemeente Maastricht, Maastricht. *Structuurbeeld en Mobiliteitbeeld*, Maastricht, 2006.

3 Erik Rosier, *Merk in Uitvoering. Reputatiemanagement Maastricht 2007-2011*, R2M, Maastricht, 2007.

transport maritime ne peut assurer l'accessibilité d'une ville actuellement, à fortiori pour une ville de tourisme et de services. L'accès des personnes est quant à lui garanti par la voie de chemin de fer et l'autoroute A2. La liaison ferroviaire Maastricht-Bruxelles (quotidienne, toutes les heures) participe de cette volonté de rattacher Maastricht au cœur de l'Europe. Au niveau national, la ville occupe une position périphérique et seule l'autoroute A2 la relie à Eindhoven au nord, vers Breda, Tilburg, Den Bosch, etc. Au sud, le même axe mène à Liège, Aix-la-Chapelle et Cologne. La connexion ferroviaire vers le reste du pays pâtit toujours d'un manque de fréquence : seul un train par heure remonte vers les villes importantes au nord. A un niveau plus régional, une ligne de tram devrait relier Maastricht dans les années à venir à Lanaken et Hasselt. N'oublions pas non plus les relations de bus au niveau régional et provincial. Il est intéressant de remarquer que les lignes de bus à Maastricht sont exploitées par une entreprise privée (Veolia).

La note *Maastricht : Structuurbeeld en Mobiliteitbeeld* (littéralement - image de structure et de mobilité) de 2006 est une émanation directe de la note *Stadsvisie 2030*. Elle en applique les principes directeurs au niveau de l'aménagement territorial et de la mobilité. Garantir l'attrait de Maastricht, c'est assurer son accessibilité autant que sa vivabilité. Il faut donc trouver un juste milieu entre ces deux exigences. Un des goulets d'étranglement de la ville est le passage au-dessus de la Meuse. Ne disposant que de deux ponts automobiles, la congestion de ces deux points est quotidienne et dommageable. Pour pallier à ce problème, la ville envisage dès lors de construire une troisième liaison entre les rives de la Meuse au nord du Noorderbrug. Ce nouveau pont desservirait le nouveau quartier Belvédère (en cours de construction, voir infra). L'A2, elle, sera enfouie à terme<sup>4</sup>.

Mais une politique volontariste en matière de mobilité demeure un vœu pieux si elle n'est pas assortie d'un réel développement des transports en communs (ce qui semble être une volonté tangible) et d'une politique de dissuasion de l'utilisation de la voiture en ville. Dans cette optique, résoudre les problèmes de congestion est certes louable, mais créer de nouvelles voiries entraîne un effet d'appel, et ne répond pas efficacement aux problèmes à long terme. C'est ici que la politique de gestion des parkings vient appuyer celle de la mobilité. Une politique de tarifs de parking progressifs doit venir en aide à la politique de mobilité. Pour éviter la congestion des ponts, il faut donc à tout prix maintenir le trafic sur la rive est. La mise en place de parkings P&W (*Parkeer en Wandel* - se parquer et marcher) bon marché devrait soutenir cette vision. Plus l'on se rapprocherait du centre, plus le tarif du parking augmenterait, ce qui inciterait l'automobiliste à laisser sa voiture hors du centre et le rejoindre à pied. La petite taille de la ville et les courtes distances devraient favoriser cette solution.

4 Gemeente Maastricht, *Maastricht. Structuurbeeld en Mobiliteitbeeld*, Maastricht, 2006, p. 39.

En 2007, la ville a désigné quatre zones différentes en forme de cercles concentriques, avec chacune des règles de parking différentes. La zone du centre, par exemple, comporte des parkings souterrains très confortables et veut lutter contre le parking en surface. Celui-ci est limité à une heure maximum et se paye cher. Dans la 2<sup>e</sup> zone (des Singels jusqu'à la voie de chemin de fer), le parking est limité à deux heures en rue et également payant au tarif élevé.<sup>5</sup>

## f. Expansion urbaine

La note *Maastricht : Structuurbeeld en Mobiliteitbeeld* consiste, entre autres, en une note prospective sur la structure de la ville. Elle rappelle dans son préambule le caractère compact de la ville de Maastricht. Reconnaisant que les limites de l'urbanisation ont déjà été atteintes, elle met l'accent sur la gestion qualitative des espaces extérieurs : la qualité paysagère et environnementale des zones non-urbanisées doit faire l'objet d'une grande attention. La ceinture verte de la ville doit ainsi être préservée.<sup>6</sup>

Mais plus encore que la compacité de la ville, c'est avant tout la qualité de la gestion qui est mise en avant. Qualité, le concept-clé de l'aménagement territorial à Maastricht. Cette qualité s'exprime d'abord dans l'équilibre des développements urbains : équilibre entre rive ouest et est de la Meuse, entre les fonctions et leur localisation, entre centre et périphérie. La note distingue ainsi plusieurs zones d'intervention prioritaires.

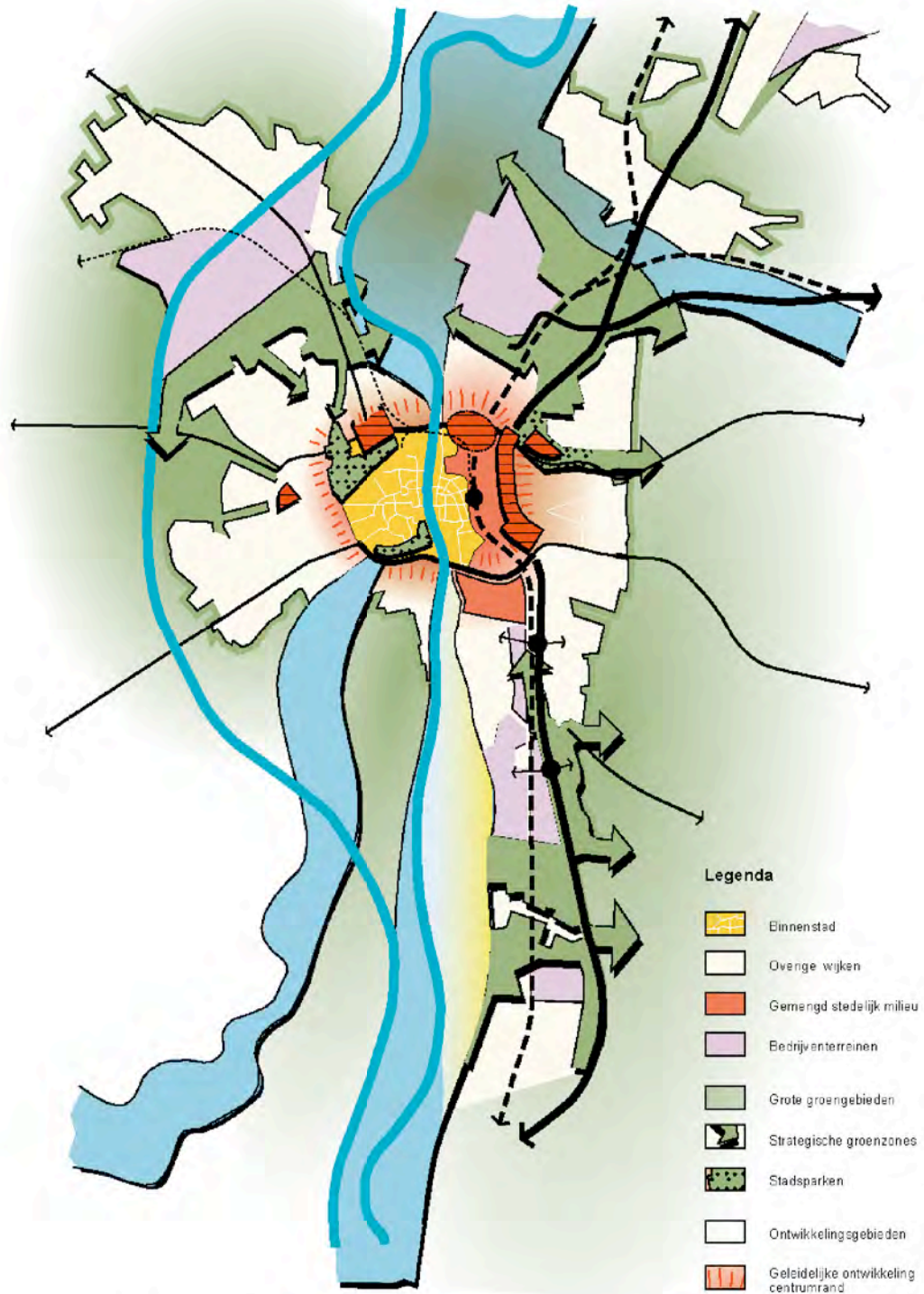
- Le centre, réputé difficile - comme dans de nombreuses autres villes européennes, doit continuer de retenir l'attention des pouvoirs publics. En effet, c'est là que se concentrent les visiteurs et touristes. Il ne faut donc pas négliger cette zone qui sert de 'carte de visite' de la ville. Plusieurs projets prioritaires ont permis ou vont permettre de revitaliser cette partie de la ville : le quartier du Bassin, Belvédère et d'autres. Au niveau du logement, les quartiers tels que Wittevrouwenveld, Mariaberg et d'autres méritent d'être réhabilités. Construits entre les années 50 et 60, ces quartiers sont aujourd'hui marqués par leur époque et portent les stigmates de la déliquescence. Une rénovation profonde des habitations permettrait de redorer le blason des quartiers. Ces quartiers difficiles où le poids de l'âge se conjugue avec une homogénéité monotone font partie des zones d'action prioritaires définies par les Grote Steden Beleid (voir supra).
- En deuxième couronne, des projets de plus grande envergure sont destinés à accueillir un public plus exigeant en terme de cadre de vie et plus affluent. Le quartier Céramique et le projet Belvédère s'inscrivent dans cette optique<sup>7</sup>.

5 Gemeente Maastricht, *Beleidsnota Parkeren*, Maastricht, 2007.

6 Gemeente Maastricht, *Maastricht. Structuurbeeld en Mobiliteitbeeld*, Maastricht, 2006, p. 51.

7 Idem, pp 53-59

## STRUCTUURBEELD 2030

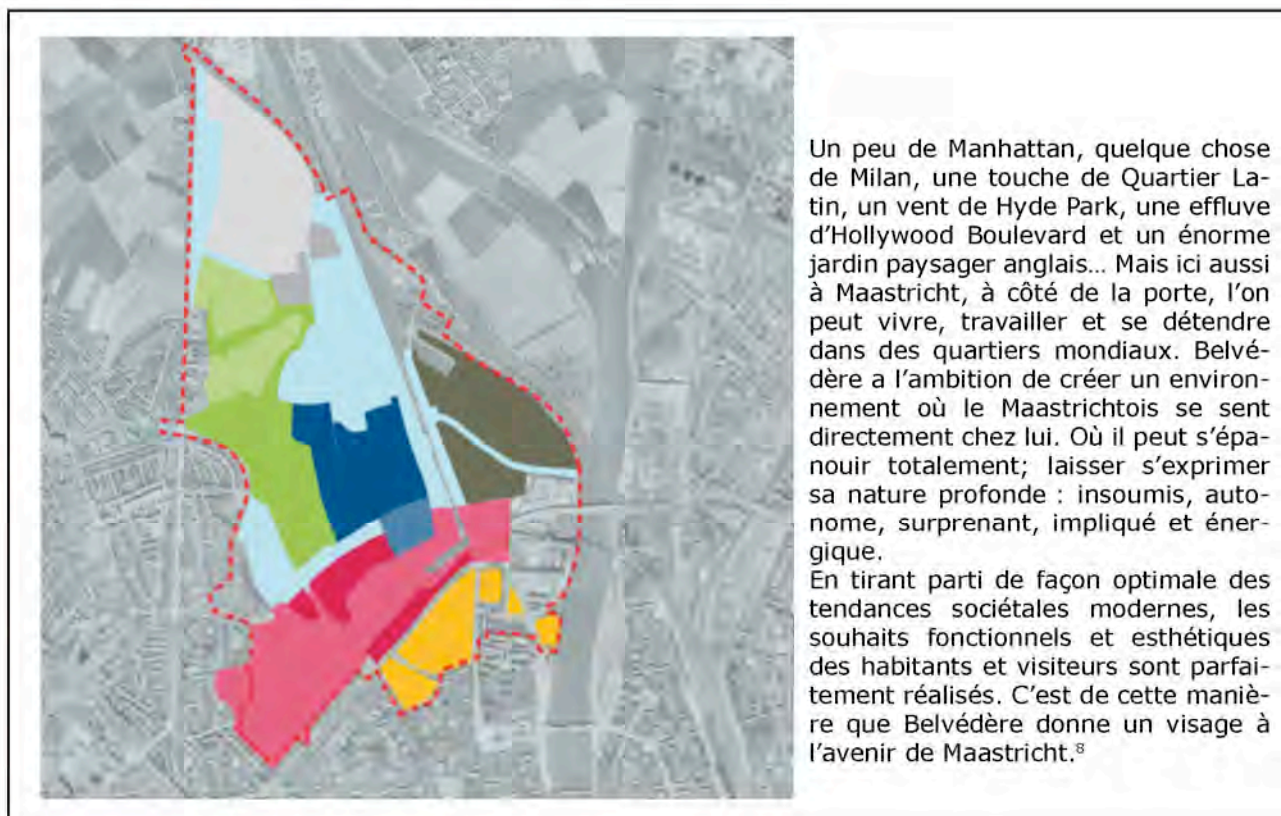


Gemeente Maastricht, Maastricht. *Structuurbeeld en Mobiliteitbeeld*, Maastricht, 2006, p. 50

## Belvédère

Outre la revitalisation du centre urbain et le développement abouti du quartier Céramique, la ville de Maastricht renferme d'autres projets dans ses cartons. Le projet Belvédère est de loin le projet le plus ambitieux des dernières décennies. Il suppose l'urbanisation d'une vaste zone de 280 ha, soit 1/6<sup>ème</sup> de la surface totale de la ville.

Un extrait du site Internet du projet donne une réelle indication sur l'ambition donnée à ce quartier :



Ce quartier s'étend du centre vers le nord de la ville, le long du cours d'eau. Il combinera différentes affectations : du logement (4000 unités), des activités économiques (industries, bureaux, commerces), des équipements collectifs tels qu'école et centre culturel, le tout agrémenté d'un vaste espace vert. Actuellement, cette étendue compte des industries et des bureaux en phase de reconversion. Le développement de Belvédère couvrant une période de 20 ans (l'aboutissement est prévu à l'aube de 2028), cette reconversion est censée se dérouler en douceur. Le revers de la médaille étant que les nouveaux occupants actuels sont assurés de 'profiter' des nuisances liées aux chantiers du reste du quartier pendant encore vingt années. Gageons que l'étendue du terrain et le morcellement de celui-ci, dont les cinq parties correspondent à autant de phases du projet, limitera ces nuisances. La mise en œuvre du projet débutera par la zone 'Binnensingel', la plus proche du centre-ville, pour s'en éloigner progressivement.

<sup>8</sup> Belvédère Maastricht. Plannen. Site web de Belvédère (en ligne) <http://www.belvedere-maastricht.nl/uitgangspunten.html>



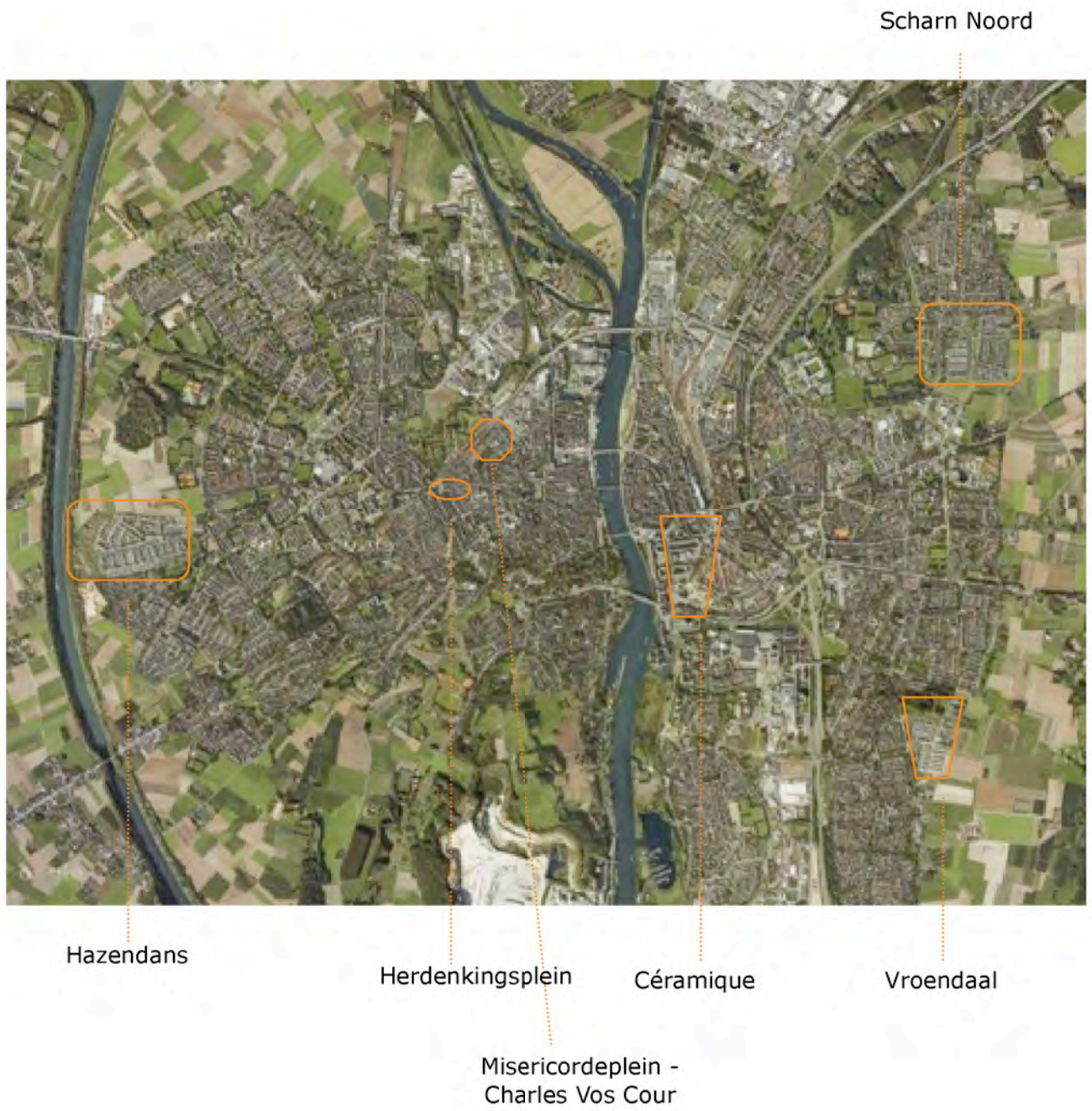
## IV. Focus sur les quartiers





## IV. FOCUS SUR LES QUARTIERS

---





# Quartier Céramique





## 1) Historique

Le quartier Céramique est construit sur le site d'une ancienne fabrique de porcelaine, la Royal Sphinx. Il se situe sur la rive est de la Meuse, entre le vieux quartier Wijck et le nouveau quartier Randwijck. Composé de 23 hectares d'entrepôts et de bâtiments industriels, le site, avant sa réhabilitation, trouvait mal sa place dans un tissu urbain résidentiel relativement dense. En 1987, la firme Royal Sphinx proposa de vendre l'entièreté du site à la ville de Maastricht. N'ayant pas un budget assez important que pour assumer cet investissement toute seule, la ville trouva en ABP le partenaire qu'elle recherchait. ABP Vermogensbeheer est un fond de pension pour les fonctionnaires néerlandais. D'autres investisseurs se joignirent plus tard aux deux premiers : Amstelland Ontwikkeling Wonen, Bouwfonds Wonen, Kantoren Fonds Nederland, Vesteda Project et 3W Vastgoed. C'est l'architecte Jo Coenen qui fut chargé de dresser le plan de base pour le nouveau quartier.

## 2) Types de fonctions

- Logement : 1600 appartements
- Commerce et restaurants : 5.000 m<sup>2</sup>
- Culture (bibliothèque centre Céramique, Théâtre Derlon, Musée Bonenfanten, Musée d'architecture, ...) et hôtels : 20.000 m<sup>2</sup>
- Bureaux : 70.000 m<sup>2</sup>

## 3) Type d'habitat



1600 appartements furent créés dans le quartier, parfois en combinaison avec des bureaux dans le même bâtiment. Aucun de ces appartements n'était destiné à du logement social. La plupart ont été vendus, d'autres sont loués.

## 4) Type de bâti

Le gabarit des bâtiments est relativement haut : en moyenne : rez-de-chaussée + 8 étages. Une ou deux tours présentent un gabarit de rez-de-chaussée + 16 étages. La densité du bâti est élevée, en comparaison avec le reste de la ville.

## 5) Taille

Le quartier Céramique couvre une superficie de 23 hectares.

## 6) Accessibilité

Le quartier est très proche du centre. Un pont cycliste et piéton a été construit au-dessus de la Meuse qui relie directement la place 1992 au centre ville. L'avenue Céramique traverse le quartier en son milieu. Il s'agit d'une avenue importante de 2x2 bandes de circulation automobile (sans compter les pistes cyclables). Cette grosse avenue est un axe structurant qui marque une rupture avec le calme des rives de la Meuse et le bruit de la circulation.

Le sud du quartier est délimité par le pont Kennedy, grosse artère qui amène le trafic automobile de l'autoroute A2 vers le centre de Maastricht.

La proximité avec le centre rend le quartier très accessible aux piétons et cyclistes. De plus, l'avenue Céramique est traversée par 6 lignes de bus.

## 7) Espace public



Le côté ouest du quartier est relativement dégagé. La rive de la Meuse a été aménagée en parc (le parc « Charles Eyck »), qui ravit promeneurs et cyclistes.

Un mobilier urbain clairsemé agrément le parc de quelques bancs. Le parc fait donc la jonction entre le fleuve et le bâti, qui lui fait face. La barrière d'immeubles à cette hauteur casse nettement la perspective verte.

Au nord du parc se trouve la 'Plaine 1992' en référence au Traité européen signé dans la ville en 1992. La plaine constitue le cœur du quartier. Les nombreux commerces qui la bordent contribuent à animer cette place, qui est par ailleurs joutée d'équipements collectifs tels que la bibliothèque, très imposante bâtisse aux lignes droites et épurées et aux larges ouvertures. Au-dessus des commerces se situent des appartements.

Ailleurs, l'espace public jongle entre les hauts immeubles de bureaux ou d'habitations. Nombre de ces immeubles renferment des jardins ou cours privées, mais que les habitants ne semblent pas encore s'être appropriés. Ces intérieurs d'îlots

sont accessibles au public, pour certains, mais ne sont pas destinés à devenir de nouvelles places publiques. Le manque de mobilier urbain et le caractère très froid de certains îlots n'invitent pas à s'y attarder.

La voiture individuelle n'est pas la bienvenue dans ce quartier, où il faut disposer d'une carte de riverain pour pouvoir se parquer pour une longue période. Par contre, les immeubles disposent tous de parkings souterrains qui absorbent les véhicules des riverains ou travailleurs. La présence automobile immobile est donc relativement limitée.

Les rues transversales sont également désertes en journée, d'une part par le fait que les parkings souterrains absorbent les véhicules et, d'autre part, parce que les habitants semblent tous être au travail pendant les heures de bureau.



## 8) Architecture

Pour la réalisation du quartier Céramique, la ville de Maastricht a fait appel à des architectes de renommée internationale, connus pour leurs réalisations et la qualité de leur intégration dans le tissu existant. Le Hollandais Jo Coenen (le centre Céramique), l'Italien Aldo Rossi (Bonnefantenmuseum - 1995), le Portugais Alvaro Siza, le Suisse Mario Botta (Bonnefantenmuseum - 1997) et le belge Bruno Albert (ensemble de logements) y ont conçus bâtiments publics, immeubles de bureaux et logements avec modernité, audace et imagination.

## 9) Habitants

Les commerces de la Plaine 1992 et les autres équipements collectifs drainent une population relativement mixte dans cette zone centrale. De plus, les quartiers bordant le quartier Céramique attirent aussi une population socialement mixte, qui peut être amenée à passer par Céramique.

Mais en ce qui concerne les résidents à proprement parler, le projet Céramique parie sur une mixité des générations. Le complexe résidentiel pour seniors 'Sonneville' offre des appartements de luxe et des services communs aux habitants âgés. Notons toutefois l'absence de mixité sociale parmi les résidents puisque pas un seul des 1600 appartements n'est dédié au logement social. Ces nouvelles constructions ne s'adressent qu'aux revenus moyens à supérieurs. Le plus bel exemple en est le bâtiment 'Maas appartementen', qui regroupe 6 unités de logement de 200 m<sup>2</sup> et plus.



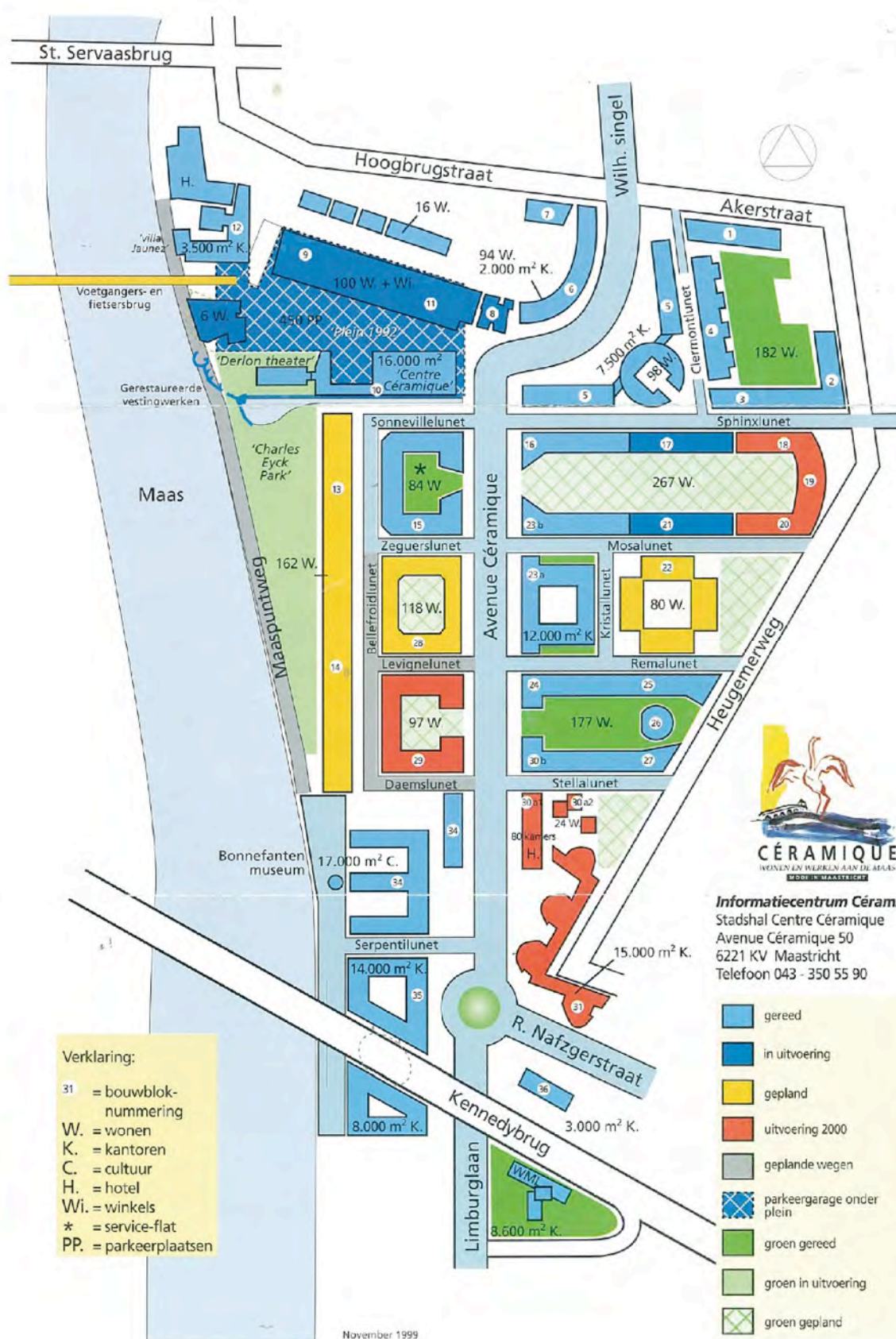
## 10) Sites caractéristiques



Dans le nœud nord, le centre Céramique fait figure d'emblème du quartier. Au sud, la forme de fusée du musée Bonnefanten impressionne également.

## 11) Quartiers environnants

Au sud, le quartier Céramique est délimité par le pont Kennedy. A l'est, le Heugemerweg marque le début d'un quartier avec des petites maisons modestes de l'après-guerre. A l'ouest, c'est la Meuse qui ferme la marche et au nord, on débouche sur des petites rues commerçantes dont l'axe perpendiculaire relie la gare au pont Sint-Servaas.



Verklaring:

31 = bouwblok-nummering

W. = wonen

K. = kantoren

C. = cultuur

H. = hotel

Wi. = winkels

\* = service-flat

PP. = parkeerplaatsen

**Informatiecentrum Céramique**  
 Stadshal Centre Céramique  
 Avenue Céramique 50  
 6221 KV Maastricht  
 Telefoon 043 - 350 55 90

- gereed
- in uitvoering
- gepland
- uitvoering 2000
- geplande wegen
- parkeergarage onder plein
- groen gereed
- groen in uitvoering
- groen gepland

November 1999

## De architecten van Céramique

### **Buro Boosten** (blok 1 en 4).

Buro Boosten heeft een lange traditie in Maastricht. Bij de start in 1920 vooral actief op de Zuidlimburgse markt, later werkzaam op verschillende plaatsen in Nederland.

### **Theo Teeken uit Heerlen** (blok 2 en 3).

Veel opdrachten voor scholen, bedrijfsgebouwen, woningen, ateliers, winkels en verbouwingen/restauraties. Werk in heel Nederland.

### **Mario Botta, geboren in Mendrisio, Zwitserland** (blok 5).

Heeft onder meer grote projecten uitgevoerd in Zwitserland, Italië, Frankrijk, Japan en de Verenigde Staten. Is onderscheiden met een groot aantal internationale prijzen.

### **Alvarò Siza, geboren in Matosinhos, Portugal** (blok 6, 7 en 8).

Kreeg enkele belangrijke architectuuronderscheidingen. Werkte en werkt nog steeds in verschillende landen (o.a. Spanje, Portugal, Nederland, Italië).

### **Aurelio Galfetti, Lugano, Zwitserland** (blok 9 t/m 12)

samen met Jo Coenen, blok 13 en 14 samen met Luigi Snozzi).

Net als Mario Botta en Luigi Snozzi is Aurelio Galfetti afkomstig uit het Italiaans sprekende deel van Zwitserland (Ticino). Heeft vooral in dit kanton Ticino projecten uitgevoerd.

### **Jo Coenen, architect in Maastricht** (blok 9 t/m 12 samen met Aurelio Galfetti).

Jo Coenen is de supervisor van het hele Céramique-plan. Hij is verantwoordelijk voor de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van het plan. Werkt in heel Nederland en op enkele plaatsen in het buitenland.

### **Arno Meijs, Maastricht** (blok 32 en 35).

Realiseerde vooral in Nederland veel kantoren, hotels, congressaccommodaties, bedrijfsgebouwen, woningen en bijvoorbeeld ook het Theater aan het Vrijthof in Maastricht.

### **Harry Gulikers, Maastricht** (blok 28).

Kreeg zijn opleiding aan de Academie van Bouwkunst in Maastricht. Hij ontwierp veel woningbouwprojecten, winkelcentra, scholen en kantoren.

### **Wiel Arets, Heerlen** (blok 36).

Publiceert regelmatig over architectuur, neemt deel aan internationale exposities en geeft veel gastcolleges in binnen- en buitenland. Een van zijn opvallendste projecten is de bouw van de Akademie Beeldende Kunsten in Maastricht.

### **Aldo Rossi, Milaan** (blok 34).

Een van de belangrijkste na-oorlogse theoretici op het terrein van de architectuur. Naast architect ook bekend ontwerper. Gebouwen van Aldo Rossi staan over de hele wereld. Voor zijn werk ontving hij talloze internationale prijzen.

### **MBM Arquitectes, Barcelona** (blok 24).

Het bureau kreeg internationaal grote bekendheid door het maken van het masterplan voor het Olympisch dorp in Barcelona. In verschillende Europese landen zijn werken in voorbereiding of in uitvoering.

### **Luigi Snozzi, Zwitserland** (blok 13 en 14 samen met Aurelio Galfetti).

Geniet grote bekendheid als architectuur-theoreticus (colleges in Europa, de Verenigde Staten en China). Veel werk uitgevoerd in Zwitserland, maar ook in Italië en Frankrijk.

### **Bob van Reeth, Antwerpen** (blok 15).

Kreeg naam door zijn ontwerpen in het oude havenkwartier van Antwerpen. Heeft al in een vroeg stadium meegedacht over vormgevingsaspecten van Céramique.

### **Hubert-Jan Henket, Bostel** (blok 23a).

Was na zijn studie lange tijd werkzaam in Engeland, waar hij zich met name inzette voor renovatieprojecten. In 1976 keerde hij terug naar Nederland. Is ondermeer lid van de Rijkscommissie voor de Monumenten.

### **Bruno Albert, Luik** (blok 16 t/m 23b).

Begon als medewerker van de ook in Nederland bekende Charles Vandenhove. Ook Albert werkte in Nederland, onder meer in Amsterdam en in Maastricht (inrichting Miséricorde-plein).

### **Cruz/Ortiz, Arquitectos, Sevilla** (blok 29).

Antonio Cruz (1948) en Antonio Ortiz (1947) vormen sinds 1974 een spaans architectenduo, dat niet alleen op het gebied van woningbouw zeer aansprekende ontwerpen heeft gerealiseerd, maar ook grote stedelijke projecten op haar naam heeft staan (station 'Santa Justa', atletiekstadion en centrale bibliotheek, Sevilla; atletiekstadion, Madrid; uitbreiding Museo del Mar Cadiz). Hun betrokkenheid bij Céramique dateert van 1992, toen zij een studie hebben vericht naar de nog te bouwen fietsers- en voetgangersbrug over de Maas.

### **Herman Hertzberger, Amsterdam** (blok 31).

Hij is buitengewoon Hoogleraar aan de Technische Universiteit in Delft (sinds 1970), aan de Universiteit van Genève (sinds 1986) en decaan van het Berlage Instituut in Amsterdam. Sinds 1968 werd een tiental nationale en internationale architectuurprijzen toegekend aan zijn bureau waaronder de Berliner Architekturpreis en driemaal de architectuurprijs van de stad Amsterdam.

### **Jo Janssen, Maastricht** (blok WML).

Opleiding aan de Academie van Bouwkunst. Het bureau heeft diverse prijsvragen winnend afgesloten, waaronder hoofdkantoor WML, woningbouw Zutphen en directiegebouw voor OUN Heerlen. De projecten variëren van ontwerpen en realisaties van gebruiksobjecten, zoals pen, lampen en interieurelementen, tot projecten voor particuliere woonhuizen, woningbouw voor projectontwikkeling, kantoorgebouw en stedenbouwkundig plannen.

# Miséricordeplein





## 1) Historique



Le quartier Miséricorde est resté non bâti pendant un certain temps. Mais cet aspect d'abandon a, petit à petit, amené à la volonté de repenser cette friche urbaine ou dent creuse à large échelle. Dès les années 1970, la réhabilitation de ce site a été pensée. Les habitants ont été intégrés à cette réflexion via le comité de quartier. En 1989 furent érigés les bâtiments actuels de la place par l'architecte liégeois Bruno Albert.

## 2) Types de fonctions

Le bâtiment construit par Bruno Albert est uniquement dédié au logement. A l'ouest de la place se trouve une école primaire.

## 3) Type d'habitat

Le logement y est relativement dense puisqu'il s'agit d'immeubles à appartements présentant un rez-de-chaussée + 3 étages. Les appartements du rez-de-chaussée disposent d'un jardinet (environ 50 m<sup>2</sup>). Tant sur la place que dans la rue pénétrante, les logements situés au nord forment du logement social et sont, dès lors, destinés à la location.

Les logements localisés au sud, par contre, sont acquis par vente. Le prix de revente actuel d'un appartement de 90 m<sup>2</sup> avec jardin s'élève à 262.500 €.

## 4) Taille

La taille de l'ouvrage est relativement limitée par rapport à d'autres terrains qui font l'objet de projets immobiliers de plus grande envergure.

Le quartier Miséricorde est situé à l'intérieur d'un seul îlot.

## 5) Accessibilité et espace public

La création du bâtiment a permis d'ordonner un

terrain en friche et abandonné. L'aménagement sépare clairement les piétons et cyclistes des automobilistes, dont les parkings se situent aux extrémités. La déambulation sur la place est réservée aux piétons et cyclistes, et les lignes adoptent une forme coupée, plongeant le passant dans différents angles de vue et invitant son regard. La place très dégagée offre une perspective large et laisse entrer la lumière. On regrettera sans doute son manque de végétalisation. Les aires autour des bâtiments, eux, font la part belle aux végétaux. La ruelle d'accès est généreusement arborée et les parkings extérieurs également.



## 6) Architecture

La place semi-circulaire, Misericordeplein, est dessinée telle une scène de théâtre et utilisée comme telle à certaines occasions. La façade arrière aveugle du City Centrum sert alors de coulisses. La forme circulaire confère à la place une identité propre et permet une bonne intégration du mur arrière élevé de l'« espace-rencontre » (City-centrum). Afin d'en atténuer son impact, l'architecte Bruno Albert a pensé à installer une structure monumentale composée de deux épaisses colonnes de près de 2 mètres qui sont garnies de lierre et couronnées par un toit en bâtière translucide.

A l'extrémité de la place, un monument historique (qui échappa à la démolition) occupe un point stratégique entre les différents cheminements. Il est une sorte de point de repère, une trace du passé.

Le style architectural est relativement austère et uniforme. Les portes et les colonnettes vert pistache du bandeau vitré situé sous la corniche ajoutent une touche de couleur à l'ensemble. Les portes vertes qui bordent la place donnent accès à des logements unifamiliaux traversants qui bénéficient d'un petit jardin situé à l'arrière, ce qui leur confère une belle luminosité. Leurs locaux de nuit sont situés aux premiers étages.

Les étages supérieurs (2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup>) sont accessibles depuis une porte commune qui mène à la coursive arrière. Celle-ci distribue les différents appartements dont les locaux de vie sont tournés vers la place. Celle-ci joue pleinement son rôle de lieu central à l'image des jardins intérieurs semi-cachés des nombreux monastères qui se trouvaient jadis dans le quartier.

## 7) Habitants

Dédiés pour moitié au logement social et situés dans un quartier relativement modeste, les bâtiments offrent une certaine mixité sociale.

## 8) Quartiers environnants

L'opération immobilière réalisée à la Misericordeplein témoigne d'une volonté de revitaliser un quartier de Maastricht plutôt modeste et en décrépidude. Le projet a permis de rassembler les habitants autour de la rénovation du quartier. Les ruelles avoisinantes présentent de petites maisons modestes de l'après-guerre. Des équipements collectifs (écoles, ...) jouxtent la parcelle au nord et à l'ouest.



## Charles Vos Cour





## 1) Historique



Le développement du Charles Vos Cour est plus contemporain de ceux de Misericordeplein et Herdenkingsplein. Les trois projets ont été insufflés par le plan 'Vision de structure 1990-2000' et ont été bâtis dans la même période. Charles Vos Cour est l'œuvre de l'architecte belge Charles Vandenhove.

## 2) Types de fonctions

Cet intérieur d'îlot est uniquement destiné au logement.

## 3) Type d'habitat



On jongle ici avec plusieurs types d'habitats. Le contour de la Cour est composé de maisons moyennes unifamiliales de type rez-de-chaussée + un étage (avec ou sans étage sous combles). Le bâti qui donne sur la Capucijnestraat, lui, est constitué de plusieurs immeubles à appartements de type rez-de-chaussée + 2 étages et un étage sous combles). Le gabarit de cette façade s'intègre particulièrement bien dans l'alignement des façades de la rue.

Au milieu de l'îlot, se trouve un immeuble à appartements (dont certains présentent une superficie allant jusqu'à 250 m<sup>2</sup> en duplex) rez-de-chaussée + 6 étages.

## 4) Taille

Le terrain sur lequel a été construit l'ensemble « Charles Vos Cour » mesure environ 150 m de long sur 75 m de large.

## 5) Accessibilité

Situé en intérieur d'îlot, le site n'est pas accessible aux véhicules motorisés. Seuls les piétons et deux-roues y ont accès. L'entrée principale se situe Capucijnestraat ; un porche sous une galerie mène à Hoogfrankrijk, la rue perpendiculaire.

## 6) Espace public



L'espace public central est assez aéré. L'aspect 'couloir' de la parcelle originelle a été cassé en plaçant au centre l'immeuble à appartements, volume assez imposant. La première partie en pente de la Cour a été pensée de façon à recueillir l'eau pluviale au niveau central et lui faire suivre un parcours précis afin d'alimenter les bacs à plantes centraux.

Si chacun des espaces communs intérieurs sont traités principalement de manière minérale, il existe cependant un coin verdurisé derrière les jardins des maisons de la deuxième cour. Là, piste de pétanque et plaine de jeux peuvent s'épanouir dans un cadre engazonné et vert.

## 7) Architecture

Construit de 1989 à 1993, l'ensemble compte 93 logements édifiés au-dessus d'un parking en

sous-sol et autour de nombreux espaces publics piétonniers formant une rue et débouchant sur une place publique au centre de l'îlot formé par les rues Capucijnenstraat, Herberstraat et Hoo-frankrijkstraat.

Un bâtiment accueillant des logements sociaux ferme la Capucijnenstraat. Un porche permet aux piétons et cyclistes d'accéder à l'intérieur de l'îlot. Une première place publique semi-circulaire est bordée par une construction dont le « déambulateur » périphérique conduit à des petits locaux de rangements. De cette place, une ruelle en pente bordée d'habitations unifamiliales mène à une place rectangulaire, plus grande, bordée également de logements unifamiliaux. A la jonction de ces deux espaces (la ruelle et la place rectangulaire), un immeuble à appartements au gabarit imposant joue le rôle d'articulation. Il sépare les espaces et les relie en même temps. D'autres accès piétons permettent une liaison aisée entre ces différents lieux.

L'architecture du complexe d'habitat se caractérise par le style propre à l'architecte Vandenhove. Les constructions sont réalisées en maçonnerie de briques rouges et éléments préfabriqués en béton architectonique. Les toitures cintrées sont recouvertes de zinc naturel.

Les maisons unifamiliales ont toutes un jardin privé et présentent un gabarit de rez + 1 (+ combles aménagés).

Les appartements situés aux étages supérieurs sont accessibles par des coursives extérieures qui surplombent les jardins privés des logements situés aux étages inférieurs ou des logements qui leur font front. Les vues directes d'un bien à l'autre ne sont vraisemblablement source d'aucun désagrément.

Des espaces verts et aires de jeux sont aménagés dans une zone ouverte au public.

Jardins privés, aires publiques et espaces semi-privés se côtoient en toute harmonie.

## 8) Habitants

Les petites maisons du contour de la Cour ainsi que les appartements sont essentiellement habités des familles ou couples. Contrairement à certains quartiers, celui-ci n'accueille pas d'étudiants.

## 9) Quartiers environnants

Tout comme à la Misericordeplein, le projet Charles Vos Cour s'inscrit dans une volonté de revitalisation urbaine. Le quartier aux alentours se compose de petites maisons modestes, une ancienne caserne de pompiers désaffectée. Les deux quartiers s'inscrivent dans des contextes sociaux difficiles et des zones en déliquescence. Le quartier «Statenkwartier» dans lequel ils s'insèrent constitue en effet toute une série de problèmes sociaux : 48% des habitants affirment jouir d'un bas revenu, et seuls 28% sont propriétaires de leur logement (soit 20% de moins que la proportion de la ville).



# Herdenkingsplein





## 1) Historique



Ce quartier est un des trois quartiers du cœur de la ville qui a vu le jour sous le coup du Plan 'Vision de Structure 1990-2000', dans le but de revitaliser des quartiers modestes et sur le déclin. La Herdenkingsplein englobe l'Académie des Beaux-Arts de Maastricht (Akademie voor beeldende kunsten) et prévoit à cet effet des logements étudiants à côté du parc de logement conventionnel.

Le schéma directeur a été développé par le bureau Mecanoo, de Delft, qui a également dessiné le bâtiment ouest de la place (logements). C'est le bureau Boosten qui s'est chargé de l'édifice sud (logements), tandis que l'extension de l'Académie à l'est a été croquée par Wiel Arets.

## 2) Types de fonctions

Sur la place, l'on retrouve tant de l'équipement collectif (Académie) que du logement étudiant et plurifamilial.

## 3) Taille

Le terrain forme un carré d'environ 100 m x 100 m.

## 4) Espace public

Ouvrant un espace public en intérieur d'îlot mais avec de larges entrées, la place n'est pas accessible au trafic automobile. La Herdenkingsplein, tout comme les deux autres terrains contemporains de ce quartier, ne fait pas la part belle à la végétation. Il s'agit essentiellement d'une place de passage sans mobilier urbain.

## 5) Architecture

La Herdenkingsplein est bordée d'une part par l'académie des Beaux Arts (Academie van Beeldende Kunsten) dont l'extension fut réalisée par l'architecte Hollandais Wiel Arets en 1994. La volumétrie est épurée.

D'autre part, un des ensembles de logements (à l'ouest) a été conçu par le bureau Mecanoo (Fran-

cine Houben) en 1992. Cofondatrice du bureau Mecanoo Architecten à Delft (Pays-Bas), Francine Houben se profile comme l'une des architectes européennes les plus actives sur le plan international. De multiples publications, des conférences ou la direction de la première biennale d'architecture de Rotterdam en 2003 sont là pour le confirmer. Le projet illustre les trois éléments fondamentaux de sa conception de l'architecture: composition, contraste et complexité. Sans oublier une richesse d'inspiration des formes et un langage surprenant de la matière dans le contexte qui l'entoure.

Sur cette place, le caractère moyenâgeux de Maastricht est mis en avant par la hauteur raisonnable des bâtiments. Le bâti ne s'élève pas pour mieux s'intégrer au tissu environnant et préserver l'aspect intime de la place. On s'y croirait presque en intérieur d'îlot. Le piéton est guidé vers la Brusselssestraat par une rue piétonne bordée de bâtiments rez + 3. Les logements de la place présentent un agencement commun : l'accès à ceux du rez-de-chaussée se fait directement par la place, de façon singulière. Tandis que les logements des étages sont eux desservis par des coursives qui distribuent les accès aux divers appartements. Les colonnes du bâtiment ouest sont destinées à faire le lien entre terre et air, entre logement et espace public. Cet immeuble intègre 52 logements. Les logements ne sont pas singularisés, mais forment un bloc protégé par un bardage de cèdre rouge. Les matériaux utilisés sont bruts et simples : pavés de granit, acier, bois, béton, verre.

A l'est se situe l'extension de la Rijkshogeschool, l'Académie des Beaux-Arts. Cette extension prend naissance dans le bâtiment ancien de l'académie, au nord, et lui adjoint un nouvel espace très ouvert : un auditoire, une bibliothèque, un lieu d'exposition, un bar et une toiture - jardin. Il n'est actuellement plus possible de distinguer l'ancien bâtiment de la nouvelle partie, puisqu'un enduit anthracite est venu recouvrir l'ensemble de la façade. L'accès aux ateliers de l'académie se fait par la galerie translucide en briques lumineuses, à la cime des arbres. Les espaces communs de l'académie ont été étudiés pour susciter l'interaction et l'échange : les chemins de traverse ou de passage sont uniques, obligeant chacun à emprunter les mêmes couloirs. Pas de séparation entre étudiants et professeurs donc, la circulation implique une communication continue entre les utilisateurs, qu'ils se rendent aux départements d'architecture, de peinture, de stylisme ou de sculpture.



## 6) Habitants

L'habitat offre des espaces tant aux familles (plurifamilial) qu'aux étudiants. La cohabitation des deux publics semble harmonieuse, et les derniers doivent sans doute animer la place en de temps à autre. Seules quelques maisons unifamiliales ont été érigées à l'extérieur du terrain. L'accès à certaines d'entre elles, en intérieur d'îlot, se fait d'ailleurs par une rue parallèle à la place.

## 7) Quartiers environnants

A l'ouest de la place, l'on remarquera le Kruissheren-hotel. Il s'agit d'une église gothique et d'un cloître du XV<sup>ème</sup> siècle désacralisé et reconvertis en hôtel. La rénovation est de style très contemporain, avec des restaurants et cafés à l'ambiance lounge qui occupent la nef centrale de l'église, l'utilisation de verre pour la cage d'ascenseur, d'acier rouillé pour les galeries, et mélange les formes rondes et carrées. La cour intérieure est aussi relativement avant-gardiste et surprenante.

Le quartier est à deux pas de la place principale de Maastricht, le Vrijthof. Les quelques rues avoisinantes présentent pour certaines des activités commerciales, et d'autres des maisons unifamiliales de l'après-guerre.



# Hazendans





## 1) Historique



Construit en 2000, ce quartier à l'allure homogène n'a pas fait l'objet d'un Beeldkwaliteitplan. Etant donné que le quartier a fait l'objet d'un Bestemmingplan à une époque où il n'était pas encore coutume de préparer un Beeldkwaliteitplan, seul le premier document existe. Ce sont donc des urbanistes engagés par le promoteur qui ont réalisé le projet urbanistique. Les terrains qui n'ont pas fait l'objet d'une opération de promotion immobilière, mais qui ont été directement vendus aux particuliers, ont, eux, été intégrés à un Beeldkwaliteitplan en 2000.

## 2) Types de fonctions

Ce quartier est uniquement dédié au logement unifamilial.

## 3) Type d'habitat

Maisons mitoyennes unifamiliales rez-de-chaussée + 1 étage.

## 4) Taille

Le terrain est assez grand puisqu'il englobe une trentaine d'îlots.

## 5) Accessibilité



Situé à la périphérie ouest de Maastricht, le quartier est séparé du centre-ville de quelques kilo-

mètres. Trois lignes de bus desservent l'entrée du quartier, dont l'une pénètre à l'intérieur. Pratiquement l'entièreté du terrain est par ailleurs accessible aux véhicules motorisés.

## 6) Espace public

L'espace public est digne d'intérêt à plus d'un titre. Devant le lotissement se trouve une vaste plaine engazonnée avec une plaine de jeux. Elle isole le lotissement du reste de la ville, et donne une belle perspective sur l'alignement des maisons. A l'intérieur du lotissement, une plaine centrale de taille limitée offre d'autres jeux pour enfants et des parkings vélo. De là, la Zutendaallaan mène à la frontière du lotissement en divisant la route par une large bande arborée et engazonnée. Un sentier et des travées pour piétons et cyclistes permettent d'y circuler. Du côté nord, de nombreux petits sentiers sont réservés aux piétons et cyclistes. Une place latérale ronde présente un agencement architectural intéressant : des maisons mitoyennes rez + 1 agencées en cercle autour de la place.



Au niveau des rues, abstraction faite de la Zutendaallaan, la découpe est similaire : chaque maison dispose d'un espace garage – jardin d'agrément devant la façade. Ces espaces – privés – sont à peine délimités spatialement : des pavés de couleur différente, un revêtement distinct ou un muret bas fixe l'espace. Cette ouverture de la partie avant de la parcelle contraste avec le caractère fermé de la façade avant. En effet, quelle que soit l'orientation de cette façade, et surtout dans la partie sud du lotissement, les façades offrent peu d'ouverture. Le trottoir est large de part et d'autre, et les rues souvent à sens unique, ce qui permet de réduire leur largeur.

## 7) Architecture

L'architecture des constructions du quartier Hazendans ne présente pas de caractéristiques particulières. Elle répond principalement à la volonté de dialogue entre espaces privés et publics. Ces derniers sont parfaitement étudiés depuis la « straat » jusqu'à la façade en passant par le trottoir et le jardin de la zone de recul.

Comme c'est le cas dans de nombreux quartiers de la périphérie de Maastricht, les habitations sont mitoyennes. Selon les îlots, les constructions présenteront des caractéristiques propres : teintes des matériaux mis en œuvre, volumétrie, aménagement de la zone de recul, ... Mais toutes respecteront un gabarit, une implantation, une architecture qui leur confèrent une qualité dans le lien qui les unissent à l'environnement dans lequel elles sont implantées.

## 7) Habitants

Le caractère résolument unifamilial du quartier implique une large présence des jeunes générations. Les rues sont peuplées de jeunes ou d'enfants, les maisons affichent fièrement l'entière responsabilité des occupants de la bâtisse à côté du numéro de rue.

## 8) Quartiers environnants

Situé à la limite extérieure de la ville de Maastricht, le lotissement se trouve à un jet de pierre de la frontière belge (qui commence derrière le Canal Albert, à l'ouest). Le nord du quartier offre un splendide paysage vert. Au loin se trouve un golf. L'ouest est composé d'espaces verts également. Au sud et à l'est se trouvent des espaces urbanisés.

Au sud-est du lotissement se trouve un immeuble à appartements en deux ailes, de grande taille (rez + 10). Il marque la limite du lotissement avec les zones urbaines du sud et de l'est. Le quartier Belfort jouxtant Hazendans (à l'est) offre de nombreuses opportunités en terme d'infrastructures et équipements collectifs : surfaces commerciales, écoles, ...



# Vroendaal





## 1) Historique



Dès 1995, volonté de transformer une parcelle de 15 hectares (ancien verger et zone ouverte) en un quartier résidentiel. Le Beeldkwaliteitplan est adopté en 1999 et les premières constructions démarrent en 2000. Actuellement, la partie nord est en phase de finition et la partie sud encore en chantier, le reste du terrain étant bâti et occupé depuis quelques années déjà.

## 2) Types de fonctions

Vroendaal est un quartier uniquement destiné au logement.

## 3) Type d'habitat



L'habitat y est unifamilial et les maisons sont plutôt cosuées. Les plus cosuées d'entre elles sont mitoyennes deux à deux. Les autres sont mitoyennes dans des rues de courte longueur, soit par groupe de 5 habitations. Un immeuble à appartements rez + 5 se trouve aussi dans le quartier.

## 4) Taille

15 hectares (quinzaine d'îlots)

## 5) Accessibilité

Le lotissement est accessible en voiture. Deux lignes de bus passent à proximité du quartier. Vroendaal se trouvant à quelques kilomètres (3-4 km) du centre de Maastricht, et avec une faible desserte des transports publics; la présence de la voiture individuelle se fait davantage sentir dans ce quartier. Mais le caractère fermé du quartier, puisque seules deux rues pénètrent le quartier de l'extérieur, induit un très faible trafic dans les rues.

## 6) Espace public



En comparaison avec la taille des habitations, la surface des parcelles est relativement restreinte. Une large part est donc réservée à l'espace public, généreux.

Une large bande arborée sépare la route longeant le quartier – la Rijksweg – du lotissement proprement dit. Derrière ces arbres se trouvent les premières maisons dans la moitié sud, et une grande plaine de jeu dans la moitié nord. C'est également à cet endroit qu'ont été installées les poubelles sélectives : containers pour les différents déchets recyclables. Pour éviter les nuisances liées au bruit du verre qui casse, aux odeurs, etc..., ces conteneurs sont enfouis dans le sol. Voilà qui offre un encombrement visuel minimum.

Au niveau de la coupe de rue, une première tendance de fond est la verdurisation des jardinets situés dans la zone de recul. Deuxièmement, si l'espace de façade à façade est large, la rue ne l'est pas pour autant. Le trottoir est doublé d'une vaste bande engazonnée, entrecoupée de pavés pour permettre l'accès vers les garages. Il en résulte un espace public vaste et dégagé, où la couleur verte prédomine.

Pour couronner le tout, une piste cyclable circonscrit le côté est du quartier et marque la limite avec les champs. Quel cadre plus idyllique pour protéger les deux-roues de la circulation?

## 7) Architecture

Dans ce quartier comme dans d'autres à Maastricht, les rues sont plantées d'habitations mitoyennes à l'architecture identique. Les volumes sont simples et les lignes épurées. Ils présentent des toitures plates aménagées ponctuellement en

toiture terrasse. Des panneaux solaires sont intégrés aux plus récentes.

Il existe une réelle promiscuité de l'habitat mais la conception architecturale permet de préserver l'intimité et la propriété de chacun. Les façades présentent un jeu équilibré de pleins et de vides, de creux et de redans. Les larges baies vitrées permettent l'échange entre espace privé et public. Les murs aveugles contrastent avec les ouvertures et confèrent aux constructions un caractère austère... bien vite atténué par la qualité des lieux. La zone de recul est traitée, d'une part, en espace minéral pour les accès et, d'autre part, en espace vert. Celui-ci est engazonné, agrémenté de fleurs, d'arbustes basses tiges et participe également à la vie de l'espace public. La zone minérale dallée, permet le parcage d'un véhicule et l'accès à l'habitation. Ces aménagements favorisent le dégagement de tout véhicule de la voirie qui est, dès lors, vécue plus comme un lieu de promenade que comme voie de circulation automobile.

Les matériaux mis en oeuvre pour la voirie et les trottoirs sont de teinte différente. Ceci permet de bien distinguer les espaces et leurs fonctions. Le gabarit des constructions révèle une parfaite intégration paysagère. Certaines rues mènent à des zones non urbanisées. Ces zones participent à la vie du quartier, elles en sont le prolongement avec

un naturel consternant... malgré ce contraste qui pourrait exister entre cette zone urbanisée dense de logement et ce paysage vert, à perte de vue. Tout est contraste, en toute harmonie.

## **8) Habitants**

Les habitants du quartier disposent de revenus confortables. La taille moyenne des demeures – 200 m<sup>2</sup> – fait de ce quartier un quartier très aisé avec une faible mixité sociale. Les habitants sont d'ailleurs très fiers d'habiter le quartier, d'après les contacts que nous avons eu avec eux.

## **9) Quartiers environnants**

Le quartier Vroendaal est situé à l'extrême périphérie de la ville de Maastricht. Il n'est donc pas étonnant de le trouver planté presque au milieu des champs. Si sa limite ouest est définie par la Rijksweg, route secondaire et relativement calme, à l'est et au sud, les champs s'étendent à perte de vue. Au nord, c'est une zone arborée qui ferme le lotissement.

Dénué de tout équipement collectif ou commerce, le quartier se situe néanmoins à proximité (1 km) de surfaces commerciales et à côté d'une école.

# Scharn Noord





## 1) Historique



Dans ce quartier, le Beelkwaliteitsplan fut adopté en 1997. Les premières constructions débutèrent en 1999, et la partie ouest du quartier fut achevée très récemment.

A l'origine, le terrain n'était que peu bâti. Quelques constructions existaient tout de même : une école, quelques habitations et quelques activités économiques (garage du nord-est, ...).

Le programme du Bkp prévoyait la construction de logements, l'urbanisation de parcelles destinées à des PME et l'extension de l'école existante. Les activités économiques furent concentrées dans la partie nord-est sur de petites parcelles entre Terblijerweg et Giel Duijkersstraat, avec des bureaux face au quartier résidentiel. De l'autre côté de l'avenue importante que constitue Terblijerweg, on a prolongé un parc d'activité existant pour y permettre l'installation d'entreprises plus importantes, sur des parcelles plus étendues.

## 2) Types de fonctions

Ce quartier d'une grande ampleur renferme différentes activités : du logement et une école, il jouxte un cimetière et une zone d'industries. Mais tous ces bâtiments n'ont pas été érigés simultanément, puisque le terrain n'était pas vierge, comme nous venons de le voir.

## 3) Type d'habitat



La maison unifamiliale mitoyenne domine largement dans ce quartier, essentiellement dans une configuration rez + 2, mais l'on trouve aussi des rez + 1 ou rez + 1 1/2. Deux immeubles à appartements offrent des unités de logement plus restreintes, mais ne montent pas beaucoup plus en hauteur : tous deux comportent 3 étages au-dessus du rez-de-chaussée.

## 4) Taille

Le nouveau quartier englobe une quinzaine d'îlots dont la densité varie et avec la présence d'une grande esplanade végétalisée : le Maartveld.

## 5) Accessibilité

La desserte du quartier par les transports publics n'est pas négligeable : quatre lignes de bus passent à proximité dont deux directement à côté du quartier. La gare centrale de Maastricht est facilement accessible à pied puisqu'elle n'est distante que de 1 km. Le centre-ville se situe à une distance de 2 km.

## 6) Espace public



Le quartier Scharn Noord fait la part belle à l'espace public. Une plaine en constitue la porte d'entrée, et le 'Maartveld' (Champ de Mars) - vaste esplanade engazonnée avec plaine de jeux - sépare la partie est de l'ouest (la plus récente). Les rues sont larges et généreuses en végétaux. La coupe de rue est similaire à celle des lotissements étudiés jusqu'ici : la façade n'est pas attenante au trottoir, mais séparée par un espace à front de rue qui sert de parking et/ou de jardin d'agrément. La rue est soit divisée en deux par une berme centrale engazonnée et arborée, soit longée par une bande qui fait office de parking ou de zone-tampon : pavée ou végétalisée.

## 7) Architecture

L'architecture des constructions du quartier Scharn Noord ne présente pas de caractéristiques particulières. Les volumes sont simples, sans grands artifices. Les matériaux de façades varient de la brique rouge à la brique peinte ton beige, gris ou blanc. Les toitures sont à deux, un versant, à toi-

ture courbe ou plate aménagée ponctuellement en toiture terrasse.

Ce quartier peut se décliner en sous-quartiers présentant chacun ses propres caractéristiques d'implantation, de volumétrie, de teintes des matériaux, ... L'un présentera des habitations avec garages en fond de parcelle, l'autre proposera des zones de recul aménagées en conséquence. Les gabarits semblables d'un quartier à un autre et l'attention apportée à l'aménagement des espaces extérieurs leurs donnent cependant un dénominateur commun.

La qualité du quartier réside donc principalement dans l'exploitation des espaces. Comme décrits ci-dessus, une place de choix est donnée à l'espace public et aux aménagements qui le composent. Il est traité de manière telle qu'il entretient un lien avec l'espace privé. L'implantation des habitations témoigne d'une volonté de dialogue avec l'espace public. L'architecture est étudiée en ce sens : les pièces de vie (séjour, cuisine, salle à manger) sont tournées vers la rue tant et si bien qu'il est facile pour le passant de plonger dans la vie privée des habitants. Ces pièces de vie sont le plus souvent traversantes ce qui crée des vues depuis la rue jusque dans le jardin situé à l'arrière de l'habitation. Le bâti est dense et côtoie les zones ouvertes avec équilibre. A Hazendans, on ne mettra pas l'accent sur l'architecture du bâti mais plutôt sur l'architecture paysagère, la lisibilité des espaces et l'utilisation parcimonieuse du sol.

## 8) Habitants

Les habitations du quartier Scharn Noord sont plutôt spacieuses et cossues. L'habitat de type unifamilial y règne en maître et les gabarits ne sont pas

modestes. Par conséquent, le public résidant dans le quartier se situe en haut de l'échelle sociale et semble relativement peu mixte ethniquement parlant. Pour avoir une ordre de grandeur, le prix de vente d'une maison de 250m<sup>2</sup> se situe autour des 2.000 euros/m<sup>2</sup>.

## 9) Quartiers environnants

S'inscrivant dans un contexte déjà urbanisé, Scharn Noord est entouré de zones aux fonctions diverses. Le nord du quartier est ceinturé par la Terblijerweg, une avenue importante qui amène au Noorderburg. Les côtés est et ouest sont séparés par un cimetière, auquel on accède entre autre par le Maartveld. Le nord-est du quartier marque le début d'une zone d'activité économique qui s'étend vers le nord. Au nord-ouest se situe le quartier Wittevrouwenveld, urbanisé dans les années 1960. D'une grande homogénéité, ce quartier semble souffrir de l'étroitesse des unités de logements, ainsi que d'une architecture qui a vécu. A deux pas du quartier Scharn Noord, on est donc confronté ici à une réalité sociale tout à fait différente, une mixité culturelle importante. Ce quartier qui devait offrir toutes les commodités dont on pouvait rêver à l'époque a été désinvesti par sa population originelle, qui a sans doute trouvé refuge dans la périphérie. A côté d'une zone à l'architecture contemporaine qui abrite les classes sociales favorisées, le contraste est saisissant. Le nombre d'étrangers non-européens y est de 13%, alors que ce nombre s'élève à 3% de la population de Scharn Noord. La Bergerstraat est une rue pénétrante dans Maastricht qui marque la limite sud du quartier. Elle est bordée de maisons construites dans l'après-guerre.

## Références

ARCHI NEWS. Architecture au féminin. Archi-news n° 4-2005. Site web de Archi news (en ligne) [http://193.74.228.82/archinews/042005/newsletter4\\_fr.htm](http://193.74.228.82/archinews/042005/newsletter4_fr.htm)

BELVÉDÈRE MAASTRICHT. Plannen. Site web de Belvédère (en ligne) <http://www.belvedere-maastricht.nl/uitgangspunten.html>

Comment réconcilier ville et commerce ? Visite d'étude à Maastricht, Inter-Environnement Wallonie, Maastricht, 26 septembre 2008.

COOPÉRATION BENELUX EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, Aperçu des systèmes d'aménagement du territoire dans le Benelux, Bruxelles, 2005.

ERIK BRAUN, ARIANE CHOULY & JAN VAN DER MEER, «The Netherlands, Empowering Large Cities to Meet their Challenges», in Leo Van Den Berg, Erik Braun & Jan van der Meer, National Policy Responses to Urban Challenges in Europe, Aldershot, Ashgate, 2007, pp. 279-309.

ERIK ROSIER, Merk in Uitvoering. Reputatiemanagement Maastricht 2007-2011, R2M, Maastricht, 2007.

GEMEENTE MAASTRICHT. Beschrijving van het gebied. Site web de la Commune de Maastricht (en ligne) <http://www.maastricht.nl/maastricht/show/id=145894/framenoid=39732>.

GEMEENTE MAASTRICHT. Buurtprofielen Maastricht 2006. Maastricht, mai 2007; Zicht op Maastricht. Biografie van een stad. Site web de Zicht op Maastricht. (en ligne) <http://www.zichtopmaastricht.nl/actueel>

GEMEENTE MAASTRICHT. Maastricht, son histoire. Site web de la Commune de Maastricht (en ligne) <http://www.maastricht.nl/maastricht/show/id=51707/notextonly=42282>

GEMEENTE DELFT. Beeldkwaliteitplan. Site web de la commune de Delft. (en ligne) <http://www.gemeentedelft.info/gvscriptvk/dspage.asp?pag eid=19&objectid=29509>

GEMEENTE MAASTRICHT. Stadsvisie 2030. Maastricht Mosaïek, Maastricht, Juin 2005.

GEMEENTE MAASTRICHT, Maastricht. Structuurbeeld en Mobiliteitbeeld, Maastricht, 2006.

GEMEENTE MAASTRICHT, Beleidsnota Parkeren, Maastricht, 2007.

GOOGLE MAPS. Site web de Google (en ligne) <http://maps.google.be/>

INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUES. Superficie et densité de population par région, province, arrondissement et commune. Site web du SPF Economie, PME, classes moyennes et énergie. (en ligne) [http://www.statbel.fgov.be/fiGurEs/dsp\\_fr.asp](http://www.statbel.fgov.be/fiGurEs/dsp_fr.asp).

MECANOO ARCHITECTEN. Woonbuurt Herdenkingsplein Maastricht. Site Web de Mecanoo Architecten (en ligne) <http://www.mecanoo.com/>

SOPHIE DAWANCE, L'aménagement du territoire aux Pays-Bas et à Maastricht, Inter-Environnement Wallonie, Namur, Mars 2007.

SOPHIE DAWANCE, «Le lotissement de demain», Midi de l'urbanisme «Le lotissement de demain», Ottignies, 3 octobre 2008.

VIA MICHELIN. Site web de Via Michelin (en ligne) <http://www.viamichelin.be>

WAT WAS WAAR. Site web Wat was waar (en ligne) <http://watwaswaar.nl/#ae-12-5-1-1v-1-3jpA-9PE---fQR>





**Visite organisée par**  
**La Maison de l'urbanisme du Brabant wallon - CCBW**  
**Rue Belotte, 3 - 1490 Court-Saint-Étienne**  
**Tél. : 010 62 10 50 - E-mail : m.urbanisme@ccbw.be**  
**Avec le soutien du Ministère de la Région wallonne**  
**et de la Province du Brabant wallon**

