



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE PROJET DE NOUVEAU  
RÈGLEMENT RÉGIONAL D'URBANISME (RRU) *GOOD LIVING*  
ET SON RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE)**

<b>Demandeur</b>	M. Pascal Smet, Secrétaire d'Etat chargé de l'Urbanisme et des Monuments et Sites
<b>Demande reçue le</b>	05/12/2022
<b>Exposé</b>	21/11/2022
<b>Documents transmis</b>	Projet d'arrêté du 22/11/2022, projet de règlement régional d'urbanisme et rapport sur les incidences environnementales du 12/10/2022
<b>Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le</b>	30/01/2023

La Commission salue les avancées du projet de nouveau cadre réglementaire d'urbanisme en matière de prise en compte des enjeux de mobilité ainsi que l'importance accordée à la qualité du cadre de vie, de l'environnement et à l'inclusion sociale. Tout particulièrement l'approche consistant à voir l'espace public comme un lieu de vie, et pas seulement comme un lieu à traverser, les objectifs répétés "d'apaiser le trafic automobile" et de "favoriser les modes de déplacements actifs" dans la ville sont à souligner comme une mise en œuvre des objectifs de la vision de Good Move. Il est particulièrement positif que le principe STOP (Stappen, Trappen (fiets), Openbaar vervoer, Personenwagens) soit repris dans le projet (art.11) et qu'un chiffre clair soit avancé pour plafonner l'allocation de l'espace public au transport privé motorisé (art.5). Au niveau des objectifs, la Commission regrette cependant l'absence de référence au plan de Sécurité routière de la Région 2021-2030, tant dans le projet de RRU que dans le RIE.

La Commission comprend et apprécie aussi la recherche de simplification et la volonté d'éviter un « urbanisme à dérogation ». Les intentions de maximiser la convertibilité de l'espace public sont positives, il y a (et il y aura) de nouveaux défis, et une certaine flexibilité est nécessaire pour pouvoir y répondre en douceur. Les règles font parfois obstacle à de bons projets où l'espace disponible est utilisé de manière créative et qualitative. Néanmoins, la Commission craint qu'omettre des descriptions claires pour l'espace public (ou de les transmettre à des vademecum) ne protège pas suffisamment les utilisateurs les plus faibles.

La Commission estime que le texte n'a pas encore trouvé un équilibre optimal entre l'articulation d'une vision globale et l'expression claire d'éléments contraignants. En faisant un usage fréquent de la terminologie et de la philosophie de la planification dans le projet réglementaire, le projet de RRU introduit un flou préjudiciable à l'évaluation de la conformité d'un aménagement. Comme son nom l'indique, le RRU est un règlement juridique qui met en œuvre la loi, et non un document stratégique.

La Commission demande que le RRU soit un cadre juridique clair qui indique précisément les règles et les normes d'aménagement à suivre pour garantir l'atteinte des objectifs régionaux

définis dans les plans et programmes et pour garantir une égalité de traitement entre les demandeurs, sans encourager une appréciation subjective de l'autorité délivrante. Pour autant, un règlement trop normatif n'est pas garant de la qualité de l'aménagement. La Commission préconise des formations et un accompagnement de l'administration et de ses agents pour mieux rencontrer les objectifs du règlement. Ceux-ci sont à considérer comme des prérequis pour une mise en œuvre efficace.

L'absence d'évaluation de l'actuel règlement a pour conséquence qu'il n'y a pas de vision claire sur la question des dérogations. Il est non seulement pertinent de connaître le nombre de dérogations mais aussi leur nature et leurs impacts sur la ville.

A ce propos, le RIE indique que l'application du projet de RRU « nécessitera davantage de moyens, de formation et de coordination des autorités délivrantes » (page 568). Sans garantie concernant ces moyens, le projet pose un risque d'augmentation de délais de délivrance des permis.

La Commission regrette que la commission d'experts à la base de la refonte du RRU n'ait pas intégré de représentants du secteur associatif, ceci aurait probablement permis d'intégrer les enjeux plus en amont.

**Pour atteindre les objectifs visés et transformer le territoire bruxellois, la Commission estime indispensable de corriger le manque de précision réglementaire concernant les normes et principes à respecter et de compléter les règles d'arbitrage entre eux.**

Le principe **STOP** et l'**accès aux personnes à mobilité réduite** doivent aussi guider les arbitrages et les décisions en faveur des utilisateurs actifs de la route. Ce sont des principes organisateurs et transversaux à intégrer dès le paragraphe 5 de l'article 1 (L'aménagement de l'espace ouvert) et à préciser en normes plus concrètes par exemple concernant les traversées piétonnes.

Les objectifs de **sécurité routière et de lutte contre l'insécurité** doivent aussi être intégrés explicitement et déclinés en normes pour garantir effectivement la sécurité des usagers actifs (Vision Zéro, infrastructure pardonnante, ...). Le règlement doit imposer les mesures pour ralentir les vitesses des véhicules motorisés et pour rendre les traversées piétonnes plus sûres : extensions (« oreilles ») de trottoirs, traversées surélevées, îlots en milieu de traversée. En particulier, les recommandations "Safe Streets" sur le design des rues en lien avec le respect des limites de vitesse méritent une transposition dans le RRU<sup>1</sup>. La lutte contre l'insécurité doit aussi être précisée et déclinée en mesures concrètes.

**La diversité de typologie des voiries et la spécialisation multimodale de la voirie du Plan Régional de Mobilité** impliquent un traitement spécifique pour mesurer et vérifier concrètement comment les projets soumis répondent ou non aux objectifs. Les besoins sont différents sur les grands boulevards, les axes commerçants, les abords d'école et les rues locales. Ainsi, le minimum de 2 m de trottoirs n'est peut-être pas assez pour un abord d'école avec un flux de piétons vulnérables particulièrement important. Comme le recommandait le rapport de la Commission d'experts (octobre 2021, p.42), « Le pourcentage maximal de 50 % de l'espace public dédié à la voiture motorisée pourrait varier en fonction de la spécialisation des voiries prévue par 'Good Move' pour les différents modes. Cela permettrait de pouvoir préconiser des largeurs plus importantes pour des voiries où le piéton est très présent ». Les normes d'aménagement des traversées piétonnes et cyclistes, des pistes cyclables, des voiries sont à adapter selon la spécialisation des voiries ; notamment le passage d'une voirie « confort » à une voirie « quartier ». Le RRU doit apporter une valeur ajoutée à Good Move en proposant des règles d'arbitrage concrètes en fonction des réseaux (Plus, Confort, Quartier), en fonction des régimes de vitesse (30-50-70) et en fonction de l'espace disponible.

---

<sup>1</sup> Plan d'action Sécurité Routière 2021-2030. D'autres documents de référence utiles à mentionner dans le RRU : « Espace public : 10 conseils pour aménager la rue locale » Bouwmeester/Maitre-Architecte, « Créer des abords d'écoles de qualité en Région bruxelloise : Un nouveau guide pour améliorer les abords d'écoles » Perspective.Brussels

**Des règles pour gérer les conflits de priorités dans le partage de l'espace et aux carrefours entre voiries de typologie différentes** sont nécessaires. Il est nécessaire de définir des largeurs minimales pour chaque mode de transport. Mais cela ne change rien aux conflits existants et potentiels dans la mise en œuvre concrète en fonction des conditions locales et de l'espace disponible. Ces conflits ne feront qu'augmenter avec les minimums proposés plus élevés qu'aujourd'hui. Le RRU doit inclure des arbitrages concrets en fonction de l'espace disponible et de son rôle dans la mobilité urbaine et le métabolisme urbain. En ce qui concerne la mobilité, il s'agit de savoir ce qu'il faut faire en termes de conception là où les différents réseaux se côtoient, mais aussi là où ils se croisent. Le principe STOP est mis en avant, mais dans la pratique, ce que cela signifie n'est pas clair. Cela signifie-t-il que l'on respecte d'abord les minima pour les piétons, puis ceux pour les cyclistes, puis ceux pour les transports publics ? Et que l'espace pour la voiture privée sera ensuite « abandonné » si ce n'est pas possible ? Ou que l'on s'oriente plus rapidement vers des formes mixtes, comme le montre, par exemple, l'article 12, où, en cas de manque d'espace pour la circulation piétonne, une zone résidentielle est proposée ? Juridiquement, le principe STOP est déjà inscrit dans la partie réglementaire de Good Move. Le RRU doit apporter une valeur ajoutée concernant son application réglementaire dans l'aménagement du territoire.

La Commission recommande aussi d'inclure une référence explicite aux enfants et à leurs besoins d'espace, de jeux mais aussi d'autonomie. L'espace public dans les quartiers résidentiels doit être conçu de telle sorte qu'un enfant de 10 ans puisse s'y déplacer seul en toute sécurité. La référence au « gender Plus » (explication c, Article 4, Titre I) pourrait être complétée avec la notion de « la ville aux enfants », qui implique également l'idée de ville inclusive.

**Concernant le stationnement pour voitures et véhicules motorisés dans les bâtiments (logements et entreprises)**, il est démontré depuis longtemps que disposer d'un emplacement de stationnement à destination incite à l'usage de la voiture. Un règlement d'urbanisme tourné vers l'avenir doit limiter clairement ce nombre d'emplacements de stationnement tout en privilégiant les espaces mutualisés et les lieux de mobilité partagée. Le projet prévoit que le demandeur motive le nombre d'emplacements de stationnement, sans limite maximale du nombre de places et sans critères clairs, ceci doit être revu au profit d'une réglementation précise et ambitieuse. Cela passe aussi, pour les entreprises en particulier, par une attention aux zones de livraisons

Considérant que **l'objectif d'inclusion** dans ses différentes dimensions d'usage plein et entier, d'accessibilité, de sentiment de sécurité, est adéquatement détaillé concernant la fonction de séjour des espaces ouverts, la Commission demande de mieux l'intégrer dans les sections relatives à l'espace public et la mobilité, en particulier concernant le stationnement automobile et vélo pour lesquelles les aspects d'accessibilité et de sentiment de sécurité sont importants.

**Le cadre juridique doit être transcrit dans une rédaction plus précise.** D'une part, il manque de définitions de termes généraux comme la qualité, la lisibilité, la flexibilité et des principes comme STOP, Universal design. D'autre part, l'utilisation d'expressions comme « a minima » n'est pas claire. L'utilisation du mot notamment à plusieurs endroits avant une énumération prête à confusion: les alinéas ou tirets suffisent-ils? Est-ce que ce sont les règles à respecter au minimum ou d'autres justifications sont-elles possibles?

La Commission demande d'articuler le nouveau RRU et le futur arrêté dispensant certains actes et travaux de permis d'urbanisme. L'absence d'articulation mènerait à demander des permis d'urbanisme pour des actes et travaux actuellement dispensés de permis.

La Commission est inquiète de l'absence de balises pour l'occupation de l'espace public par les « événements » que ce soit **l'emprise de chantiers, l'occupation événementielle ou les livraisons**. Ici aussi des règles doivent encadrer les occupations et protéger les usagers.

## Titre préliminaire

### Article 3 Définitions

**Dispositifs de stationnement sécurisés** : *Arceaux ancrés dans le sol et permettant la fixation sécurisée des vélos.* La notion de « sécurisé » prête à confusion, les arceaux en U inversé ne sont pas du « stationnement sécurisé », cette appellation est utilisée pour désigner le stationnement de long terme, dans des structures fermées ou à accessibilité restreinte. Pour assurer la cohérence avec le vade-mecum « stationnement vélo » et le vocabulaire couramment employé dans le milieu cycliste, la Commission demande d'utiliser le terme « dispositif de stationnement vélo » ou « installation de stationnement vélo ». Ils doivent garantir la détection à la canne pour les personnes malvoyantes ;

**Ligne de guidage** Dans le texte, il est question de « ligne Guide naturelle ou artificielle » que la ligne de guidage permet de rejoindre. La Commission suggère de l'ajouter à la définition.

**Mobilier urbain** Seul endroit où l'on parle des potelets. Il n'y a plus de critères de hauteur, forme ni contraste de ces potelets dans le nouveau texte.

## Titre I : Espace Ouvert - Chapitre 1 : Généralités

### Art. 1er - Objectifs

Dans le projet, la reconstruction d'une rue, d'une petite place, ou d'un immense espace entre des blocs d'habitation est soumise aux mêmes règles, alors que les besoins ne sont pas forcément les mêmes, alors que l'espace disponible n'est pas forcément le même. La Commission s'interroge sur l'opportunité d'une distinction sur base des besoins et de la taille des projets et demande d'y apporter une réponse.

§ 3. « *Au titre de sa fonction de déplacement, l'aménagement de l'espace ouvert vise ...* »

1° définir le concept d'accessibilité universelle

1° supprimer « dans les espaces accessibles au public » car cela revient à exclure les espaces privés ouverts ; Les espaces non accessibles au public doivent eux aussi assurer l'accessibilité universelle. Sans quoi les travailleurs, ou propriétaires privés n'auront pas accès aux espaces ouverts des lieux qu'ils fréquentent ou dont ils sont propriétaires.

2° ajouter la sécurité routière (en référence à l'objectif de Vision Zéro) et la santé ;

4° 6§ ajouter le bruit, le réchauffement climatique et les îlots de chaleurs, les fortes précipitations

§7 ajouter les nuisances sonores

5° « à *apaiser le trafic automobile* » : remplacer « apaiser » par « limiter », remplacé « automobile » par « motorisé » et ajouter que cela concerne les vitesses et les flux ;

7° « *rationaliser le stationnement des véhicules automobiles* » : remplacer « rationaliser » par « limiter ».

8° ajouter la complémentarité des transports et de ses installations connexes : zones de dépose minute, zones taxis, cohérence des aménagements, panneaux d'informations aux voyageurs)

§ 5. Ajouter les liens et les équilibres entre les fonctions. Les objectifs sont formulés séparément, mais il faut ensuite les considérer comme un tout et notamment ajouter « en tenant compte du principe STOP ».

### Art. 3 - Continuité

« 1° *en surface, par la continuité paysagère et végétale et la continuité des cheminements des modes de déplacement actifs accessibles au public ;* »

Ajouter selon le principe STOP, assurer la sécurité (Vision Zero) et l'accessibilité universelle

## Titre I: Espace Ouvert - Chapitre 2: Espace ouvert public - Section 1: Généralités

### art. 4 Aménagement de l'espace ouvert

L'urbanité et l'habitabilité sont fortement influencées par la conception de l'espace public. C'est dès la conception du projet qu'il importe de tenir de l'ensemble des enjeux, d'éviter les situations de danger et d'induire les comportements souhaités. Exemples : le tracé des routes, tant au niveau de la chaussée que des zones dites piétonnes ou des zones résidentielles, qui doit être de nature à imposer naturellement la vitesse de circulation souhaitée, la nécessité de prévoir des obstacles antiterroristes dans les lieux bondés, l'éclairage, etc.

Ajouter et préciser juridiquement :

- Encourage le respect de la législation en vigueur, induit les comportements souhaités et assure la sécurité de tous les usagers;
- Est conçu pour éviter les situations de danger et être un aménagement "pardonnant";
- assure la sécurité routière de telle sorte qu'un enfant de 10 ans puisse s'y déplacer sans crainte en toute autonomie ;
- veille à la durabilité et à la solidité des matériaux ;
- préciser ce que signifie « *la lisibilité et la simplicité* ».

### art. 5. Répartition de l'usage de la voirie

La volonté d'opérer un rééquilibrage de l'espace public plus favorable aux modes actifs, aux transports publics et aux espaces verts est particulièrement appréciable. L'objectif est d'atteindre 50% d'espace ouvert public pour les modes actifs, les transports en commun et les aménagements relevant des fonctions environnementales et de séjour.

**La Commission s'interroge aussi sur la pertinence d'établir un objectif général s'appliquant indistinctement à tout le territoire régional, alors que la Région bruxelloise offre des morphologies urbaines très différentes selon qu'on soit en première ou seconde couronne.**

Là où la pression sur le stationnement est forte, appliquer cette règle entraînera mécaniquement une suppression massive du stationnement: le risque est que les communes ne réalisent plus de projets d'aménagement pour ne pas avoir à retirer autant de stationnement. Il serait peut-être judicieux de réduire le stationnement en se référant à des indicateurs d'alternatives suffisantes à l'automobile, qu'il s'agisse de l'accessibilité de la zone en transport public, à la présence de parkings hors voirie, au nombre de voitures partagées, au nombre de box vélos.

D'un point de vue technique, cette répartition (%) pose question, notamment quant à la définition du périmètre d'un projet : un porteur de projet pourrait décider d'élargir et de réduire le périmètre d'un projet pour parvenir aux pourcentages minimaux/maximaux. La Commission s'interroge sur l'application de cette disposition dans le cas d'espaces partagés où roulent également les véhicules automobiles. L'article prévoit que « *les espaces partagés de la voirie publique où les modes de déplacement actifs et/ou les transports en commun sont prioritaires entrent dans le calcul de cette superficie.* » Cette précision pourrait conduire le porteur de projet à opérer des choix douteux pour gonfler artificiellement le pourcentage. Par exemple au moyen d'une rue cyclable : le vélo n'y est pas prioritaire, mais la voiture est « invitée » au sein d'un espace a priori dévolu au cycliste. Mais la réussite d'une rue cyclable impose des mesures liées à la réduction de la pression automobile, ce qui n'est à l'heure actuelle jamais (ou très rarement le cas) car il n'existe pas de règle contraignante relative à l'aménagement d'une rue cyclable. Il serait donc fort commode d'utiliser le statut de rue cyclable pour parvenir aux 50% requis, sans avoir à toucher dans les faits à la place de la voiture comme c'est le cas à l'heure actuelle.

La répartition en pourcentage appliquée à l'ensemble de voiries est potentiellement problématique. Il est évoqué qu'il faut minimum 10% de surface végétalisée, cela engendre le risque de voir réduire l'espace des modes actifs. L'exigence de minimum 50% des modes actifs doit être

accordée avec le principe STOP, la spécialisation multimodale des voiries (réglementaire dans Good Move) et la verdurisation de l'espace public. Cela pose aussi la question des bandes perméables pour le stationnement des voitures et de l'application dans les zones de rencontres et les rues cyclables où les modes actifs ont la priorité.

Le RIE indique le risque pour certaines voiries de la difficulté d'atteindre ces 50% et donc de constituer un frein pour l'introduction de projets de réaménagement au profit de rénovations à l'identique ce qui serait contraire aux objectifs de distribution plus équilibrée de l'espace public. Si des suppressions de places sont envisagées, elles doivent être liées à des mécanismes clairs et programmés.

**La Commission demande de revoir fondamentalement cet article. Il est nécessaire de préciser la répartition des pourcentages d'occupation des espaces publics selon les besoins, le principe STOP et la typologie des voiries et la spécialisation de celles-ci dans le plan Good Move. Il importe aussi de tenir compte des différents types de stationnement (vélo, véhicules partagés, PMR, livraisons, voitures, motos voire bus et poids lourds).**

#### *art. 6. Câbles, conduites, canalisations, caniveaux et galeries techniques*

Le regroupement en caniveaux des câbles, conduites et canalisations lors de grandes rénovations de voirie est une avancée qui permettra de solutionner certains problèmes d'aménagement, à l'instar de la plantation d'arbres ou encore de la mise en place des fondations des poteaux de lignes aériennes. Il faut néanmoins de souligner la problématique des câbles désaffectés qui encombrant les sous-sols. Savoir qu'ils ne sont plus utilisés prend un temps substantiel.

Ajouter :

- Une obligation de plan du sous-sol dans les demandes de permis d'urbanisme;
- une obligation de retrait des câbles désaffectés par leur propriétaire en cas de travaux conséquents.
- Une obligation de qualité de revêtement en termes de planitude et d'adhérence des regards d'inspections.

#### *art. 7. mobilier urbain*

La Commission apprécie l'intention de ne pas encombrer ni entraver les trajectoires des modes actifs par le mobilier urbain. La notion de «mobilier urbain» est définie de manière très large et comprend notamment : bancs, tables, poubelles, dispositifs d'éclairage, jeux pour enfants, «*objets utiles à la circulation des véhicules* ». La Commission estime que les mobiliers spécifiques à certains modes de déplacement doivent faire partie de l'utilisation de l'espace par ces modes. Par exemple, les parcmètres ou les bornes devraient se trouver dans l'espace pour voitures, entre les places de stationnement ou comptabilisés avec l'espace des voitures.

Le projet de texte actuel prévoit prioritairement l'enterrement des boîtiers techniques dans l'espace public dans l'objectif de désencombrement de l'espace public. Des installations comme les armoires contenant les contrôles des aiguillages composées majoritairement de dispositif électronique sensible ne pouvant être en contact avec l'humidité du sol sont techniquement incompatibles avec ce principe d'enterrement. La localisation de ces armoires doit être, dans certains cas, plus adéquatement déterminée, s'il devait résulter du projet de RRU l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme pour chacune de ces armoires, l'objectif de simplification ne serait pas atteint.

**La Commission demande de hiérarchiser et d'identifier des priorités quant à la présence et disposition des éléments de mobilier urbain.**

La Commission demande d'ajouter

- De critères pour préciser « ne pas encombrer » et « ne pas entraver » ;
- Des critères de priorité dans le mobilier urbain ;
- Des prescriptions concernant les potelets (hauteur, forme, contraste) ;
- De localiser les infrastructures dédiées à un mode dans l'espace qui lui est dédié : bornes de recharges, panneaux d'information de stationnement, parcmètres et poteaux pour empêcher le stationnement dans l'espace dédié à la circulation automobile;

- les arceaux vélos et les vélos box, les drop-off zones pour la flotte libre sont placées prioritairement sur les emplacements de stationnement.
- Les boîtiers techniques sont prioritairement enterrés mais peuvent être placés en surface pour raisons techniques motivées.

## Titre I : Espace Ouvert - Chapitre 2 : Espace ouvert public - Section 2 :

### Fonction de séjour

#### *art. 8 Confort et inclusion*

L'utilisation du terme « zone de rencontre » peut prêter à confusion avec les zones de rencontre/ zones résidentielles au sens du code de la route.

Les termes “suffisant” et « de grande fréquentation » sont trop vagues et permettent trop de marge d'interprétation. Des exemples de quotas devraient être inclus. De plus, les lieux de plus faible fréquentation doivent également être équipés de toilettes publiques, de fontaines d'eau potable et d'espaces ludiques et de divertissement.

La Commission demande de reformuler et de préciser cet article.

#### *art. 9 Terrasses*

Transformer du stationnement en terrasse pourrait se révéler incompatible avec le rééquilibrage de la voirie visée par l'article 5. Plus généralement, une terrasse constitue une privatisation de l'espace public. La possibilité de terrasses collectives devrait être ajoutée.

#### Ajouter

- les terrasses ne nuisent pas à la circulation des modes de déplacement actifs et des personnes à mobilité réduite ;
- sont implantées à plus de 5 m d'une traversée piétonne et ne nuisent pas à la visibilité des traversées piétonnes ;
- Préciser la limite de hauteur des terrasses et leur superficie maximale (ce qui est le cas pour les toilettes publiques ou les box vélos) ;
- Prévoir la possibilité de terrasses collectives.

#### *art. 10 Constructions fermées*

#### Ajouter , préciser

- § 1<sup>er</sup> 2° Remplacer le mot « box » par « équipement sécurisé de stationnement vélos »
- § 1<sup>er</sup> 2° La possibilité de « box » de stationnement vélos, plus grands, sur plusieurs étages dans certains lieux comme les abords de gares ou les places très fréquentées ;
- § 1<sup>er</sup> 2° bis Une obligation de placement de « box » vélos selon les lieux, avec des critères de capacité à respecter.
- §2. 4° traversée piétonne et cycliste.

## Titre I : Espace Ouvert - Chapitre 2 : Espace ouvert public - Section 3 :

### Fonction de déplacement

#### *art. 11 Répartition entre les modes de déplacement*

La répartition se réfère aux priorités du principe STOP inscrit dans le volet réglementaire du Plan Régional de Mobilité Good Move. Le RRU doit s'y référer plus explicitement, en y ajoutant les véhicules partagés, et surtout, il doit en garantir le respect par l'ajout de règles d'aménagement. *Voir l'argumentation développée ci-avant.*

La Commission demande avec insistance de tenir compte de **la diversité de typologie des voiries et de leurs besoins, de la spécialisation multimodale de la voirie du Plan Régional de Mobilité et d'ajouter des règles pour gérer les conflits de priorités dans le partage de l'espace et aux carrefours entre voiries de typologie différentes.** Un vade-mecum pourrait utilement détailler les normes.

La Commission rappelle la différence entre les véhicules automobiles partagés et privés en termes d'usage et d'occupation de l'espace public . Elle demande de les différencier dans les catégories de modes de déplacement. Ceci permettra ensuite de donner priorité aux véhicules partagés sur les véhicules privés.

Ajouter :

- des règles d'arbitrage concrètes en fonction des réseaux (Plus, Confort, Quartier), en fonction des régimes de vitesse (30-50-70), en fonction de l'espace disponible et en fonction du/des rôles des espaces dans la mobilité urbaine et le métabolisme urbain ;
- des règles d'aménagement pour les sections et aux croisements ;
- la longueur maximale de l'obstacle isolé ainsi que l'espace entre deux obstacles isolés ;
- Distinguer les catégories de mode de déplacement 4° les véhicules automobiles partagées et 5° les véhicules automobiles privées.

## art. 12 Piétons

**La Commission demande de préciser et compléter les règles concernant les aménagements pour les piétons.** Par exemple, les commentaires d'article font référence à des espaces sans obstacle, est-ce que cela concerne aussi une piste cyclable dans une zone de rencontre ? qui deviendrait alors une rue pour piétons et cycliste dans laquelle les voitures ne peuvent pas passer mais où les cyclistes auraient leur place ?

**Il est indispensable d'ajouter des règles sur les traversées qui sont les endroits les plus dangereux des cheminements piétons.**

§ 1<sup>er</sup> Le terme « cheminement piéton » est vague. Il faudrait mentionner le trottoir.

1° **La largeur.** Il faudrait partir du postulat qu'un adulte puisse marcher en tenant deux enfants par la main et de ne pas autoriser la réduction à 1,7 m en présence d'un obstacle isolé. En d'autres termes, les obstacles ne sont possibles que si le chemin piétonnier est plus large, ou alors ils doivent être placés en dehors du chemin piétonnier. Qu'est-ce qu'un obstacle isolé ? Il est nécessaire de mieux définir le détachement. La largeur maximale est maintenant définie (0,5 m). Il semble également nécessaire de définir la longueur maximale : sur combien de mètres un trottoir peut-il être réduit à 1,7m (un lampadaire ? une poubelle ? un coffret électrique ? un banc ? ...). Dans la version précédente, il y avait un minimum de 1,5 m entre deux obstacles isolés. Cela a complètement disparu ici. Pourquoi ? Définir la distance entre les obstacles autoportants pourrait conduire à une dispersion des obstacles sur l'ensemble d'une rue. Parfois, le regroupement est approprié. Une combinaison de la longueur maximale (pour la mise en grappes) et de la distance minimale entre les grappes semble appropriée. Il faut veiller à ce que la largeur minimale ne deviennent pas la norme pour tout projet et ce peu importe la spécialisation de la voirie. La Commission recommande des largeurs minimales en fonction du statut piéton de la voirie.

2° **la hauteur.** D'où vient la hauteur minimale de 2,2 m ? La version précédente mentionnait 2,5m, à réduire éventuellement à 2,2 m si ce n'est pas possible autrement.

4° **un revêtement « plane et adhérent »** est insuffisant.

Ajouter

- « pour les réseaux PLUS et CONFORT, définis dans le Plan Régional de Mobilité Good Move, le revêtement doit offrir un niveau de confort de minimum 8/10 d'après l'examen réalisée au moyen de la chaise de mesure agréée par le CRR. Pour les autres voiries, les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum 6/10 d'après l'examen réalisé selon les spécifications précisées ci-avant ».

L'explication sur les routes en pente n'est pas claire. Qu'est-ce que la distance normale ?

Ajouter



- 6° Le revêtement du trottoir est continu au droit d'une entrée carrossable. En cas de surcharge prévisible, il sera procédé à un renforcement des fondations et à une augmentation de l'épaisseur du revêtement. Lorsque la surcharge prévisible l'impose, le revêtement peut être modifié pour autant qu'il n'y ait pas de changement de couleur.
- En cas de trottoir en saillie, la bordure sera biseautée.
- 7° . Le niveau du trottoir est maintenu au droit d'une entrée carrossable et la bordure est biseautée. Toutefois, le trottoir peut être abaissé sur une distance maximale de 0,50 m à partir de la face verticale de la bordure, pour autant que la largeur minimale du cheminement piéton prévu à l'article 4 § 3 soit de 1,20 m entre l'abaissement et l'alignement.

## § 2. Ajouter :

- « chaussée » : Intégrer l'article 15 de l'annexe.
- En zone de rencontre, il y a lieu de garantir des cheminements piétons, et le dégagement des lignes guides naturelles ou la création d'une ligne guide artificielle pour permettre aux personnes déficientes visuelles de s'orienter aisément dans ce type d'espace.

### **Ajouter un § sur les traversées piétonnes et les trottoirs traversants**

Le précédent RRU comprenait deux articles sur les traversées de qualité. **La Commission demande de les reprendre dans une réflexion plus large car les traversées font entièrement partie du cheminement piéton.**

#### Ajouter :

- Une traversée piétonne est établie dans le prolongement du cheminement libre des voies de circulation piétonne ;
- Au droit d'une traversée piétonne, ou de tout endroit dont le stationnement et l'arrêt sont interdits, l'aménagement de lieux prévoit la réalisation d'une avancée de trottoir et la neutralisation de la zone de stationnement, au minimum sur la distance légale aux codes de la route et du gestionnaire.
- La traversée est de plain-pied avec le trottoir ;
- Le revêtement de la traversée doit être plane et adhérent au même titre que le trottoir, de préférence identique à celui du trottoir.
- Les bordures sont chanfreinées pour permettre aux véhicules de le franchir à l'allure du pas et ainsi maintenir l'horizontalité du trottoir ;
- Aucun marquage (passage pour piétons, en forme de « peigne », etc.) n'est tracé dessus ;
- Un dispositif podotactile (placé selon les mêmes règles que pour des traversées piétonnes traditionnelles) doit être présent afin d'informer, orienter et avertir les personnes déficientes visuelles avec une référence à l'annexe sur les dalles podotactiles et à la réalisation d'une ligne guide artificielle,
- Dans un Sens Unique Limité, ajouter un espace libre de stationnement en aval de la traversée.
- Les traversées de plus de deux bandes de circulation sont pourvues de terre-pleins, îlots directionnels ou refuge, qui sont équipés de dispositifs podotactiles contrastés par rapport au revêtement de manière à permettre la traversée par les personnes déficientes visuelles sur une largeur d'au moins 1,80 m.
- Le cas échéant, des barrières sont installées de part et d'autre de la traversée piétonne, le long de la voie de circulation piétonne, aux endroits où cette voie présente un risque de débordement des piétons sur la chaussée ou nécessitant une sécurisation des piétons, notamment aux abords des écoles ou d'un quai de transport en commun contigu à la chaussée)

## art. 13 Cyclistes et assimilés

Le projet de RRU fait clairement référence au document «le Bon Aménagement cyclable au Bon Endroit» (BABE) sans toutefois entrer dans le même degré de précision. Ce document est en cours de réalisation par Bruxelles Mobilité mais il n'existe pas officiellement à l'heure actuelle. Il est important que le document concerné (ou son équivalent) soit public, au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de ce nouveau RRU et d'y faire référence explicitement.

### § 1<sup>er</sup>. Choix de l'aménagement

ajouter : est aménagée « dans les deux sens »

Concernant l'"espace partagé avec d'autres modes". En pratique, le partage est souvent imposé avec les piétons, au détriment du confort et de la sécurité des piétons, ceux-ci devraient rester des exceptions. Le partage de l'espace avec les véhicules motorisés doit être lié à une circulation faible à basse vitesse respectueuse des cyclistes. La notion de "partage de l'espace" doit donc être nuancée et hiérarchisée en évitant que ce partage soit imposé aux piétons et cyclistes.

Ajouter :

- Après la sécurité du cycliste « et des autres usagers, en particulier les piétons ».

**§ 2. Aménagement** - La section 2 devrait être plus claire. Elle indique que la largeur doit être adaptée au flux de cyclistes, au profil de la voirie et à la place dans le réseau cyclable mais ne définit pas de critères. La Commission demande d'ajouter un arbre décisionnel, comme le fait le nouveau vade-mecum flamand sur les aménagements cyclables et de faire référence au document « Bon Aménagement cycliste au Bon Endroit ».

Après «un revêtement plan et adhérent», ajouter « libre d'équipements techniques (avaloirs, grilles d'aération...) ». Ces éléments présentent un risque de chute pour le cycliste. Les traversées cyclistes doivent aussi faire l'objet d'un vade-mecum.

**§ 3. Pistes cyclables séparées** - La Commission recommande un largeur minimale de 2m pour les pistes cyclables à sens unique. Le raisonnement est le suivant : le mouvement de balancier qu'un cycliste effectue en corrigeant continuellement son équilibre et son instabilité est de 1 mètre, si un deuxième cycliste veut passer, 2 mètres sont nécessaires pour le faire en toute sécurité. Donc, 2 mètres devraient devenir la norme, à moins que l'on puisse argumenter pourquoi ce n'est exceptionnellement pas possible. Suite à la crise COVID, les normes de largeur de pistes cyclables ont été revues à la hausse en Flandre récemment et en France où 2 mètres constituent la norme. La Commission regrette donc que Good Living se limite à 1,8m (largeur inférieure aux largeurs minimales des trottoirs et des emplacements de stationnement). La largeur d'une piste cyclable séparée doit être considérée hors marquages ou bordures enterrées.

Dans les explications ou dans le texte du RRU il faudrait préciser que pour les « \_Vélo » ou « Vélo plus », la norme est de 2,5m si l'aménagement est unidirectionnel et de 4m si l'aménagement est bidirectionnel.

La notion « d'obstacle isolé » devrait être précisée plus clairement en y ajoutant une notion « obstacle isolé et impératif ». Par exemple, un panneau publicitaire ne doit pas être considéré comme « obstacle isolé » ce qui est pourtant le cas à l'heure actuelle. Est-ce que les potelets anti-voitures au début et à la fin des sections sont aussi considérés comme obstacles isolés ?

« La transition entre une piste cyclable séparée et la chaussée se fait sans ressaut, en maintenant la trajectoire du cycliste ». A l'heure actuelle, de nombreuses pistes imposent au cycliste des manœuvres dangereuses pour réinsérer la chaussée, en dépit d'une transition sans ressaut.

**§ 4. Piste Cyclable marquée** - Les dimensions de la piste cyclable marquées telles que prévues sont particulièrement minimalistes : elles imposent aux cyclistes de rouler en file indienne et ne permettent par exemple pas à un parent de rouler à côté de son enfant. Le RRU devrait encourager des largeurs de pistes cyclables marquées plus confortables pour les cyclistes.

Les « obstacles isolés » (potelets) ou les usagers aux abords des arrêts de transport en commun empiètent sur la piste cyclable et constituent des endroits les plus accidentogènes pour les cyclistes. Réduire la largeur des pistes cyclables à 1m10 au niveau de ces obstacles semble être le contraire de ce qui pourrait assurer la sécurité et la bonne circulation des cyclistes en ces lieux.

**§ 6. Stationnement pour cyclistes** - L'imposition d'arceaux vélo tous les 100m part d'une bonne intention, mais ne correspond pas nécessairement aux besoins. Certains endroits nécessitent une grande densité d'arceaux, d'autres ne nécessitent pas de maillage aussi fin. La définition des 100 mètres est également complexe à calculer.

Ajouter des dispositions plus spécifiques concernant les caractéristiques du stationnement des vélos :

- en dehors des trottoirs et cheminements piétons, dans le respect de l'art. 12,
- indiquer les nombres et types de places,
- l'utilisation comme drop zones.
- Par exemple, prévoir des emplacements adaptés aux vélos cargos, notamment devant les crèches, écoles maternelles et/ou primaires, à proximité des parcs, aires de jeux, musées, centres sportifs.

L'arceau vélo ne devrait pas être défini comme un dispositif de stationnement «sécurisé». Voir art. 3. Définitions.

Le paragraphe impose un cheminement piéton libre d'une largeur minimale de 2,5m à partir de l'extrémité de l'arceau alors que les vélos cargo ou vélos longtail peuvent mesurer 2,70 m, la distance au cheminement . Proposition d'élargir le cheminement piéton à 3m.

#### **Ajouter §7. Sas et zones avancées aux carrefours**

- Aux carrefours à feux, des sas et zones avancées pour les deux-roues légers sont généralisés dans toutes les voiries.

#### **art. 14 Transports en commun**

##### **§ 1<sup>er</sup> L'aménagement de la voirie publique empruntée par les transports en commun**

Le principe de différenciation des matériaux des voiries réservées aux transport en commun donne à l'automobiliste une meilleure visibilité de l'interdiction de circulation qui lui est faite et induit un meilleur respect de l'aménagement. Cela permet aussi de pérenniser les changements de sens de circulation réalisés.

- Ajouter : « la sécurité et au respect de la Ville 30 » ;
- Ajouter : la différenciation des matériaux ou de la couleur de l'asphalte pour les sites propres franchissables et contre-sens créés au profit des transport en commun par rapport à la bande destinée aux véhicules automobiles.

##### **§ 2. Lignes de bus et de trams**

- Ajouter : la chaussée doit être suffisamment large pour permettre le principe STOP et aux cyclistes d'utiliser le Sens Unique Limité, même s'il y a du trafic de bus. Le cas échéant du stationnement devra être supprimé pour atteindre l'objectif.
- Ajouter : En toute circonstance, à l'exception des quais aux arrêts, une zone libre de tout obstacle de 1m est garantie de part et d'autre des rails de tram. Ceci correspond à une zone de sécurité d'environ 70 cm.

##### **§ 3. Les arrêts**

Un arrêt de transport en commun dispose de nombreux éléments nécessaires à l'exploitation ou au confort des voyageurs : poteaux d'arrêt, les automates de vente, les afficheurs de temps d'attente, les poubelles ou encore les abris. Selon la STIB, une largeur minimale largeur de 1,70 mètres en cas d'obstacles ponctuels n'est pas possible pour plus de la moitié des arrêts. La dérogation au RRU qui serait nécessaire pour la mise en conformité de l'accessibilité PMR de

nombreux arrêts serait alors soumise à permis d'urbanisme et générerait travail et délais supplémentaires.

- Ajouter : pour les zones d'arrêt de transport en commun, la largeur minimale en cas d'obstacle est réduite à 1m20.

#### art. 15 Véhicules automobiles

##### § 1<sup>er</sup> Aménagement

- Ajouter : « Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers selon le principe STOP ».

La Commission suggère la rédaction d'un vade-mecum détaillant les normes d'aménagement de la voirie publique empruntée par les véhicules automobiles afin d'induire le respect des vitesses autorisées, surtout pour les rues « quartiers » et les abords d'école.

##### § 2. Stationnement

« **Stationnement interdit** » L'interdiction du stationnement est une compétence du code de la route, la formulation doit se référer à « l'aménagement du stationnement » et faire référence au code de la route.

Ajouter : interdiction d'aménager des emplacements de stationnement:

- 5 m avant et après un passage pour piéton et/ou cycliste, même en zone de stationnement marquée au sol (lacune actuelle du Code de la Route) ;
- pour motos sur les arceaux vélos situés à 5m avant ou après un passage pour piéton ;
- aux carrefours dangereux («définis comme « zone à concentration d'accident ou ZACA).

##### **Stationnement soit de plain-pied soit avec revêtement perméable**

Le stationnement de plain-pied avec le cheminement piéton occasionne des gênes et des conflits avec les piétons. Ils sont accentués par la taille croissante des véhicules : débordement sur l'espace des piétons lors des manœuvres ou en stationnement. Un encadrement physique au moyen de poteaux occasionne lui aussi de nombreuses gênes. C'est pourquoi, le stationnement de plain-pied doit être une exception, seulement si l'espace le permet si le mobilier est compris dans l'espace dédié à la circulation automobile et si le cheminement piéton est de minimum 2 m. Le lien entre les deux alternatives (de plain-pied – revêtement perméable) n'est pas clair.

Remplacer /Ajouter :

- Les aires de stationnement sont aménagées par défaut avec un revêtement perméable à l'eau, sauf si cela est techniquement impossible ;
- le stationnement de plain-pied avec le cheminement piéton est limité et conditionné à une largeur de minimum 2m du cheminement et à un encadrement physique réalisé au moyen de dispositifs dans l'emprise du stationnement.
- Prévoir des places de parking, réservées aux livraisons, uniquement pour charger/décharger

Concernant la sécurité, en cas de manque d'espace pour respecter les largeurs minimales pour les piétons et les cyclistes et le principe STOP, d'autres choix d'aménagements doivent être faits. Par exemple, une seule ou même aucune voie de stationnement, une circulation mixte au lieu de bandes cyclables, l'introduction d'une circulation limitée à sens unique.

Il importe aussi éviter d'éventuels conflits dus à l'ouverture des portes du côté du conducteur (chaussée ou piste cyclable) et/ou du côté du passager (voie piétonne ou cyclable), une bande de marge d'environ 50 cm est recommandée. Sur le côté droit, il est préférable d'ajouter une telle bande de marge à l'espace réservé aux cyclistes ou aux piétons, c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas d'une voie de stationnement élargie.

Lorsque la différence de vitesse entre le trafic de transit et les manœuvres de stationnement devient importante, par exemple, supérieure à 50 ou 70 km/h, il faut tenir compte de l'insécurité accrue et le dimensionnement doit intégrer des marges de de sécurité.

Concernant la taille des véhicules, une voiture neuve moyenne, même non-SUV, mesure, rétroviseurs compris, plus de 2m de large, par exemple : Astra, 2m06. Pour la longueur, des places de 5,5 m rendent les manœuvres d'entrée et de sortie plus difficiles. Ces dimensions dépendent également de la largeur de la chaussée et de l'intensité du trafic.

Ajouter :

- L'emplacement de stationnement ne doit jamais se faire au détriment de la largeur minimale requise pour les cheminements piétons et cyclistes ;
- Pour la sécurité, une zone tampon de 50 cm est recommandée du côté droit réservé aux cyclistes ou aux piétons, c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas d'une voie de stationnement élargie ;
- la largeur est adaptée en fonction de la limite de vitesse ;
- une largeur de 2,30 à 2,50 mètres pour les emplacements pour personnes à mobilité réduite, de livraison et de poids lourds.

### §3. Stationnement adaptés aux personnes à mobilité réduite

### § 4. Recharge des véhicules électriques et horodateurs

Ajouter **§ 6. Lorsque le stationnement automobile est interdit sur un espace par le code de la route**, ou ci-dessus par le §2, l'espace est aménagé de telle manière à rendre l'interdiction explicite, notamment à l'aide d'oreilles de trottoirs, mobiliers urbains.

## Titre I : Espace Ouvert - Chapitre 2 : Espace ouvert public - Section 4 : Fonction environnementale

### art. 19 - Éclairage

Ajouter :

- L'éclairage est adapté à la spécialisation modale des voiries, et renforcé au niveau des traversées piétonnes et cyclistes, aux croisements dangereux et dans les Zones à Concentration d'Accidents ZACA.

### art. 20 - Confort acoustique et vibratoire

Supprimer :

- "Sauf pour des raisons tenant à la préservation de qualités patrimoniales existantes de la chaussée, celle-ci est équipée de revêtements générant le moins de nuisances sonores possible.

## Titre I : Espace Ouvert - Chapitre 2: Espace ouvert public - Section 5: Publicité dans l'espace ouvert public

### art. 21 - Zones d'exclusion de la publicité

L'interdiction de la publicité est justifiée par des considérations relatives à la sécurité routière ou au patrimoine.

L'espace ainsi récupéré pourrait ainsi contribuer à atteindre des objectifs de rééquilibrage de l'espace public aux abords des écoles, des crèches, des centres de jeunesse, des installations de jeu, des sites protégés par l'unesco, des paysages urbains.

Ajouter

- A moins de 20m d'une traversée piétonne ou cycliste ;
- A moins de 20 m de tous les abords d'un carrefour ;

- aux abords des écoles, au sens du code de la route, des crèches, des centres de jeunesse, des installations de jeu, des sites protégés par l'Unesco, des paysages urbains.

Les zones d'interdiction relatives aux zones de protection d'un bien classé, tel que prévu par l'article 228 du CoBat représentent les superficies importantes, au-delà au-delà des biens classés eux-mêmes.

Ajouter :

- À l'exception des abris avec publicité aux arrêts de transport en commun situés dans ces zones.

#### art. 22 Dispositions générales

Les prescriptions doivent être complétées pour garantir l'accessibilité PMR et la sécurité (limiter l'éblouissement par la publicité lumineuse).

L'article 22, §1 du projet de texte prévoit que les publicités liées à un abri de bus ou de tram, sur la rambarde d'une bouche de métro ou de pré-métro dans le cadre d'une politique conçue de manière globale par la commune ou la Région sont autorisées. Il est parfois impossible de placer les dispositifs sur la rambarde de métro en raison des circonstances locales. Exemples les stations de Clémenceau, Érasme, Delacroix ou encore Rogier.

Les acteurs de transport en commun doivent être sur pied d'égalité en matière de placement de publicité dans les lieux ouverts.

Ajouter :

§1<sup>er</sup>

- elle préserve la visibilité mutuelle entre les usagers, l'accessibilité et la sécurité de la voirie publique. En cas de saillie sur la voie de circulation piétonne, le dispositif de publicité est prolongé jusqu'au sol;
- « lorsque l'intégration du dispositif à la rambarde empêche l'accessibilité aisée du public à la face d'information, le dispositif peut être dissocié de la rambarde d'accès de la station de métro pour autant que celui-ci se situe à proximité immédiate de l'accès à une distance maximum de 10 m de l'accès. »

§ 2. La publicité lumineuse respecte, en outre, les conditions suivantes :

- La publicité lumineuse est interdite dans les zones de transitions de luminosité (interface tunnel /surface,...).

## Titre I : Espace Ouvert - Chapitre 3 : Espace ouvert privé - Section 3 :

### Fonction de déplacement

La Commission demande d'étudier comment intégrer l'inclusivité, le sentiment de sécurité et l'usage plein et entier des différentes catégories d'usagers et d'usagères dans le projet de RRU et en particulier, de préciser les normes de stationnement pour atteindre cet objectif.

L'objectif ne peut être concrétisé que si des connaissances sur la façon de le mettre en pratique sont partagées. La Commission insiste donc sur l'importance, au sein du travail en cours concernant le «Manuel espace public», d'intégrer une expertise en la matière<sup>2</sup> et de s'assurer que l'outil final visibilise ces connaissances et enjeux et outille adéquatement les utilisateurs et utilisatrices du futur manuel en la matière.

#### art. 28 Stationnement des véhicules automobiles

L'aménagement du stationnement doit encourager l'usage de véhicules partagés en leur offrant un avantage en termes de stationnement.

Il doit aussi favoriser la mutualisation des emplacements de stationnement et offrir une solution à la suppression de places en espace public.

<sup>2</sup> comme le prévoient respectivement les objectifs de l'action 17 du plan genre et de l'action 20 du plan bruxellois d'intégration du handstreaming dans les politiques publics

Pour les gares et lieux d'intermodalité, il est recommandé de réfléchir spécifiquement au lieu. La disposition sur les bornes de rechargement (§2. 1°) est trop vague, elle ne spécifie ni le nombre, ni la localisation ou l'accessibilité. Des règles sont inscrites dans l'arrêté du 29 septembre 2022 déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables et ce en fonction de l'affectation du parking (et non parce qu'il est à l'air libre ou pas).

Ajouter § 1<sup>er</sup> :

- Des emplacements de parcage pour véhicules partagées sont autorisés à l'air libre.

§1<sup>er</sup> - 2<sup>e</sup> alinea

- Que signifie "Toutefois, lorsque les conditions locales ne permettent pas de respecter l'alinéa 1<sup>er</sup> » ?

- Supprimer :

- les parkings des immeubles affectés exclusivement à des équipements d'intérêt collectif, etc.

§ 2. Les parkings à l'air libre répondent aux conditions suivantes :

Ajouter

- x° ils comprennent des zones de stationnement pour véhicules partagés
- 1° une référence à l'arrêté du 29 septembre 2022

#### art. 29 Stationnement vélo

Sur des grands sites comme les campus universitaire, il n'est pas pertinent de mettre le stationnement à proximité des voies d'accès mais plutôt des activités présentes dans cet espace ouvert.

Ajouter:

- Après « voies d'accès » ou à proximité immédiate des différentes fonctions présentent dans cet espace.
- Hors des cheminements piétons, des lignes guides naturelles ou artificielles et dans le respect de l'article 12 (piétons) ;
- Une distance minimale d'un mètre entre arceaux à vélos ;
- 10% minimum de stationnement pour les vélos hors gabarit dans les lieux de passage (écoles, centres culturels, commerces...).

## Titre II : Urbanité – Chapitre 2 : Généralités

- Au sein du titre II : urbanité – chap 1 : généralités – articles 1<sup>er</sup> – Objectif : l'inclusivité, le sentiment de sécurité et l'usage plein et entier des différentes catégories d'usagers et d'usagères se joue également dans l'interaction entre les constructions et l'espace public. Cela pourrait par exemple être précisé au sein de l'art.16 Rez-de-chaussée « § 1<sup>er</sup>. Les façades visibles depuis l'espace ouvert public sont composées de manière à offrir une interaction positive entre l'immeuble et l'espace ouvert public », en détaillant ce qui est entendu par « positive ».

## Titre II : Urbanité – Chapitre 2 : Durabilité et résilience

art. 5 Reconversion et réversibilité des constructions, durabilité et récupération des matériaux ;

La particularité de certains sites de la STIB (dépôts de métro, usine à rails) ne permet pas de reconversion.

Ajouter

- A l'exclusion des activités de service public de nature industrielle pour lesquelles les exigences de reconversion sont incompatibles.

#### art. 7 Gestion intégrée et réutilisation des eaux pluviales

Prendre comme référence une pluie qui arrive tous les cent ans représente une importante contrainte tant technique que financière aux différents projets. Le respect d'une telle exigence dans le cas du dépôt de bus électriques "Marly" aurait entraîné un surcoût de plusieurs millions d'Euros.

### Titre II : Urbanité - Chapitre 3: Densité, implantation et gabarit - Section 1 :

#### Dispositions communes

##### art. 8 Densité

Ajouter :

- Dans les zones densifiées, assurer la perméabilité pour les usagers actifs.

##### art. 9 Emprise maximale

Le Plan Pluriannuel d'Investissement de la STIB (2019-2028) prévoit d'importants projets de dépôts, ateliers et bâtiments STIB. Il s'agit notamment d'une remise métro pour les lignes 2 et 6; de la finalisation du dépôt tram Marconi, d'un dépôt tram au Heysel, d'aménagements de dépôt de bus, de la finalisation du centre de maintenance à Haren.

Si la limite de l'emprise des constructions à 70% de la superficie du terrain est appliquée aux installations relatives aux services publics, il en résulterait une augmentation du besoin de foncier pour les projets susmentionnés, une augmentation des coûts d'acquisition et/ou le renoncement de certaines autres occupations en concurrence.

La Commission propose de garder un incitant à déminéraliser et à la récupération des eaux tout en tenant compte des contraintes techniques.

### Titre III : Habitabilité – Chapitre 1 : Généralités

#### art. 1<sup>er</sup> Objectifs

La Commission apprécie la promotion de la mobilité active dans cet article. précisant les objectifs de Good Move et en ajoutant la notion de véhicules partagés et d'espaces mutualisés

### Titre III : Habitabilité – Chapitre 2 : Dispositions communes

#### art. 4 Circulation commune au sein des immeubles collectifs

##### § 1<sup>er</sup> Circulation verticale et horizontale

Ajouter :

- 3° Les niveaux des locaux ouverts au public et aux travailleurs qui ne peuvent être desservis de plain-pied (rampes,...) sont accessibles par ascenseurs.

#### art. 5 Accès à un espace extérieur

« Toute unité d'occupation dispose d'un espace extérieur d'agrément. »

Ajouter :

- Accessible de plain-pied, avec une aire de rotation et une largeur de passage libre.

### Titre III : Habitabilité – Chapitre 4 : Stationnement et livraison

La Commission rappelle la demande d'étudier comment intégrer l'inclusivité, le sentiment de sécurité et l'usage plein et entier des différentes catégories d'usagers et d'usagères dans le projet de RRU et en particulier, de préciser les normes de stationnement pour atteindre cet objectif.

#### art. 25 - Emplacements de parcage pour vélos

Une proposition de modification de la directive PEB visant à imposer du stationnement vélo a été soumise au Parlement européen. Le RRU Good living devrait respecter le nombre de places minimales.



Ajouter :

- Si un parking a plusieurs fonctions, appliquer le principe STOP: les emplacements pour vélo sont les plus facilement accessibles et les plus proches de l'accès.

### **§1er Nombre minimal d'emplacements - Logement**

La disposition visant à réduire le nombre d'emplacements dans les logements publics n'a pas de sens : la règle doit s'appliquer à tout type de logement public ou non. Le vélo est un mode de déplacement particulièrement bon marché et sain, mais le vol de vélo est un frein à la pratique du vélo et ce, certainement pour le public des logements sociaux. Priver les habitants des logements sociaux de ce moyen de déplacement démocratique est donc socialement injustifiable.

Supprimer

- Toutefois, ce nombre peut être ramené à un emplacement par logement pour le logement public.

### **§2. Nombre minimal d'emplacements - Bureau**

### **§3. Nombre minimal d'emplacements - Activités**

*Art.25.§3 Le nombre d'emplacements de parcage (...) est déterminé moyennant une proposition motivée du demandeur.*

Il serait plus pertinent ici de renvoyer les demandeurs vers les standards du master plan stationnement vélo.

Ajouter :

- Les lieux public, de loisirs et détente veilleront particulièrement à disposer d'espaces de stationnement en suffisance par rapport à leur capacité d'accueil.

### **§4. Conditions des emplacements**

Ajouter :

- Des dimensions minimales par emplacement ;
- Les places pour les vélos partagés sont indiquées par une signalisation claire ;
- Minimum 10% d'emplacements pour les bicyclettes électriques et hors gabarit ;

*3° (...)Toutefois, des emplacements situés au 1er sous-sol peuvent être admis si la rampe d'accès au rez-de-chaussée comporte un cheminement garantissant la sécurité des usagers ;*

Remplacer

- « 1<sup>er</sup> sous-sol » par « un niveau de différence par rapport à la voirie » car en fonction de la topographie certains 2<sup>ième</sup> sous-sols sont accessibles depuis la voirie et inversement on pourrait envisager que du stationnement vélo s'organise au +1.

### **§5. Immeubles supérieurs à 1.000 m<sup>2</sup>**

Ajouter :

- au moins 10 % des casiers sécurisés sont équipés d'un dispositif de recharge des batteries des vélos électriques.

### **art. 26 - Emplacements de parcage pour véhicules automobiles**

**§ 1er. Le nombre d'emplacements de parcage pour véhicules automobiles est déterminé moyennant une proposition motivée du demandeur.**

*Ce nombre est justifié sur la base des critères suivants :*

- *l'accessibilité en transports en commun ;*
- *le profil de mobilité des occupants et, le cas échéant, des visiteurs ;*
- *les dispositifs alternatifs de mobilité partagée ou de stationnement hors voirie dans le quartier;*
- *les mesures mises en œuvre dans le projet en vue de promouvoir une mobilité durable ;*

- *la nature de l'activité dans le cas d'un immeuble ou partie d'immeuble ayant une autre affectation que le logement.*

La Commission apprécie l'absence de norme minimale de stationnement tout en recommandant l'établissement de valeurs guides par quartier en fonction de la situation de mobilité. Elle préconise de mettre à jour une carte régionale de l'accessibilité pour évaluer les demandes locales sur une base objective.

Elle s'inquiète d'une motivation du nombre de places souhaitées par le demandeur, sans critères clairs, et demande que le RRU fixe un plafond maximum pour le nombre d'emplacements de parking des logements. Le RIE pointe d'ailleurs le risque lié à l'absence de maxima et doute que cela engendre un report modal : «La justification du nombre d'emplacements étant laissée aux demandeurs et étant non liée à un objectif de pression sur le stationnement, l'effet de la mesure sur l'incitation à délaissier la voiture au profit des autres modes de transport devrait être assez limité. »

La Commission estime que les critères justifiant le nombre de places sont trop peu explicités et objectivables ce qui ouvre la voie à une appréciation arbitraire du règlement. Exemples : les profils de mobilité, les dispositifs alternatifs de mobilité partagée ou de stationnement hors voirie.

Réorganiser pour en faciliter la lecture et préciser les critères est nécessaire :

1. l'accessibilité géographique aux transports publics et à la mobilité partagée dans le quartier (présente à l'intérieur ou à l'extérieur du projet, accessible aux habitants du quartier ou non) ;
2. la présence de stationnement hors voirie dans le quartier ;
3. ajouter le critère suivant : "les mesures mises en œuvre dans le projet en vue de promouvoir la mobilité durable ; telles que l'intégration de voitures partagées avec un espace de stationnement réservé, de vélos (cargos) partagés, de tickets de transport public, ...".

## **§ 2. Augmentation pour créer du parcage mutualisé ou à disposition des riverains**

Conditionner l'augmentation du nombre d'emplacements à une condition de diminution du nombre de places de stationnement en voirie.

## **§ 3. Emplacements PMR**

Faire référence à l'annexe Accessibilité.

## **§ 4. la rampe d'accès**

*En outre, les parkings de plus de 10 emplacements de parcage respectent les conditions suivantes:*

- 1° ils comportent un accès direct et indépendant des circulations communes de l'immeuble;*
- 2° ils sont équipés de l'infrastructure nécessaire au placement de bornes de rechargement pour véhicules électriques. Cette infrastructure est prévue pour chaque emplacement de parcage dans les immeubles affectés en tout ou partie au logement et à raison d'un emplacement sur cinq dans les immeubles ou parties d'immeuble ayant une autre affectation.*

Ceci n'est pas cohérent avec l'Ordonnance sur les Permis d'Environnement qui impose un permis à partir de 10 places de stationnement (et non pas de plus de 10 places).

Ce n'est pas conforme à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 février 2021 fixant des conditions générales et spécifiques d'exploitation applicables aux parkings qui prévoit en son article 20 que « Les nouveaux parkings prévoiront les conduits nécessaires pour le passage du câblage électrique afin de permettre l'installation future d'un point de recharge pour chaque place de parking »

Ce n'est pas conforme à l'arrêté du 29 septembre 2022 déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables qui fixe en son article 3 des quotas d'emplacements de stationnement à équiper de points de recharge pour les parking de bureau, de logement et les autres parking aux horizons 2025, 2030 et 2035.

La Commission demande de se référer à la législation existante.

Ajouter :

Les Bornes sont accessibles aux personnes à mobilité réduite (Annexe art. 16)

### **Ajouter un cinquième paragraphe concernant les emplacements pour voitures partagées :**

#### § 5 Emplacements pour voitures partagées

1° Des emplacements pour voitures partagées peuvent être ajoutées au projet.

2° Des emplacements pour voitures partagées sont obligatoires pour les ensemble de minimum 8 logements, si des places de stationnement pour voitures privées sont prévues et qu'il n'y a pas d'offre d'autopartage « station based – round trip » dans un rayon de 300m autour du projet.

3° Conditions d'aménagement des emplacements pour véhicules partagés

- Chaque véhicule partagé a un emplacement dédié fixe (ou est situé dans un ensemble d'emplacements pour les véhicules partagés) ;
- Chaque véhicule partagé est toujours accessible au public aux résidents et aux visiteurs, afin que chaque utilisateur puisse accéder au véhicule partagé de manière indépendante.
- Chaque véhicule partagé est visible et clairement signalé pour les résidents et les visiteurs grâce à une signalisation claire de l'emplacement lui-même.
- L'emplacement des véhicules partagés est plus proche des domiciles des habitants que des places de parking pour véhicules privés .
- Une connexion internet est disponible sur chaque emplacement pour permettre une utilisation facile des véhicules partagés.
- Les véhicules partagés sont idéalement situés en surface et exceptionnellement en sous-sol, les sites souterrains restant soumis aux réglementations susmentionnées.

#### art. 27 - Livraison

Ajouter :

- Les aires de livraisons sont accessibles aux vélos cargos ;
- Les zones de livraison pour les gares ou liées à des services publics doivent être adaptées aux missions qui leur sont confiées et chaque cas doit faire l'objet d'une analyse spécifique.

## **Annexe : Accessibilité des personnes à mobilité réduite**

La Commission regrette que plusieurs critères du RRU précédent ne soient plus repris dans le projet de RRU. Une approche incomplète peut rendre un aménagement inaccessible, ces critères ne sont pas des détails, ils doivent faire partie des normes.

### **Chapitre 1 – Article 2 Champ d'application**

« 12: les parkings d'au moins 10 emplacements de parage pour véhicules automobiles » Avant, il n'y avait pas de minimum. Il est important de garantir la présence de stationnement réservé aux abords des lieux d'intérêt public. Avec la diminution du nombre de stationnement en voirie, ce critère risque de réduire la disponibilité du stationnement à destination des personnes en situation de handicap dans les futurs projets.

### **Chapitre 2 – Article 3 Signalétique**

Ajouter

- Des normes des sécurité et de sécurisation

Voir le RRU actuel : « ces objets saillants du type dévidoirs d'incendie, boîtes aux lettres, radiateurs, tablettes, ... qui dépassent de plus de 0,20 m le mur ou le support auquel ils sont fixés, sont pourvus latéralement d'un dispositif solide se prolongeant jusqu'au sol, permettant aux personnes handicapées de la vue de détecter leur présence. »

Proposition (RRU 2019) : « Les objets saillants du type dévidoirs d'incendie, boîtes aux lettres, radiateurs, tablettes, qui dépassent de plus de 0,20 m le mur ou le support auquel ils sont

*fixés, sont pourvus latéralement d'un dispositif solide se prolongeant jusqu'au sol, permettant aux personnes déficientes visuelles de détecter leur présence.  
Un contraste est prévu entre le sol et les murs. »*

- imposer un plan de signalétique avec des pictogrammes (à moins que ceci soit à définir dans le COBAT )

## **Chapitre 2 – Article 3 Signalétique ;**

*« §1 : Tout élément de signalétique doit être visible, lisible et compréhensible. »*

Ajouter des conditions

- Une signalétique conçue aussi pour les visiteurs
- des Lignes guides podotactiles jusqu'à l'accueil et aux bornes
- « circulations » ajouter aussi verticales (ascenseurs/escaliers)

Définir

- *« § 2. Un revêtement d'éveil à la vigilance est placé dès que nécessaire. »*