



AVIS SUR LE PROJET DE MODIFICATION DU RÈGLEMENT RÉGIONAL D'URBANISME (RRU)

25 avril 2019

En réponse à la demande d'avis du Ministre-Président sur le projet de modification du Règlement régional d'urbanisme (RRU) et son rapport sur les incidences environnementales, la Commission a approuvé à l'unanimité l'avis suivant, après en avoir discuté le 19 mars 2019 en réunion de la Section Modes Actifs et après avoir entendu, le 25 mars 2019, Mmes Justine Harzé (cabinet du Ministre-Président Vervoort), Isabella de Duve (Urban.brussels) et M. Antoine Crahay (bureau d'études Citytools), venus présenter les aspects touchant à la mobilité, au stationnement et à l'accessibilité du projet.

Considérations générales :

La Commission constate au travers de ce projet de RRU certaines divergences entre les différents plans et réglementations régionaux en terme d'aménagement du territoire.

La Commission insiste pour plus de cohérence entre les plans et législations, et sur leur articulation pour la mise en œuvre et la rencontre d'objectifs communs.

La Commission demande :

- De favoriser l'augmentation des parts modales des piétons et des cyclistes inscrites dans les plans stratégiques récemment adoptés par le Gouvernement bruxellois (Plan Régional de Développement Durable PRDD, projet de Plan Régional de Mobilité Good Move) et de mettre en œuvre concrètement le principe STOP (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privéwagen) (titre VI espace public) ;
- De réaliser l'accessibilité pour tous inscrite dans les plans cités et la conception universelle telle que définir par la Convention de l'ONU sur les droit des personnes handicapées¹ ;
- d'introduire des conditions de densification du bâti qui tiennent compte de l'accessibilité et de la mobilité (voir PRDD et Good Move) et des équipements disponibles (Titres I et VII), et pas basées principalement fonction des hauteurs des immeubles environnants ;
- une meilleure coordination avec l'arrêté « Chantiers » (Titre III) ;
- de veiller à une cohérence entre les zones A, B et C introduites dans le projet de RRU et celles définies par le COBRACE et les plans PRDD et Good Move (Titre VII).

¹ La Convention ONU sur le droit des personnes handicapées définit la « conception universelle » comme la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans toute la mesure possible, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale. La « conception universelle » n'exclut pas les appareils et accessoires fonctionnels pour des catégories particulières de personnes handicapées là où ils sont nécessaires.

Considérations particulières : La Commission Régionale de la Mobilité demande les modifications suivantes :

Glossaire:

La définition du terme « Impétrant » porte à confusion. En effet, cette dernière vise les éléments de la voirie et non plus les personnalités juridiques. La Commission demande dès lors de revenir à une définition compréhensible par tous. La définition reprise dans l'ordonnance liée aux chantiers en voirie du mois de mai 2018 pourrait ainsi être adoptée.

Titre I CARACTERISTIQUES DES CONSTRUCTIONS ET DE LEURS ABORDS

La Commission demande d'ajouter des critères d'accessibilité et de mobilité aux conditions de densification du bâti pour que la densification soit harmonieuse, équilibrée et qu'elle concoure aux objectifs de mobilité régionaux.

Titre III: CHANTIERS

La Commission constate que l'un des objectifs poursuivis par le titre III du RRU est la diminution de la durée des chantiers. Cet objectif peut être rencontré si les horaires de chantiers sont étendus ou si le nombre d'ouvriers sur le chantier est augmenté.

Dès lors, la Commission demande que les horaires de chantiers soient calqués sur les horaires proposés dans l'avant-projet d'arrêté chantiers en voirie, c'est-à-dire de permettre aux entrepreneurs de pouvoir travailler de 6h à 22h. Concernant l'établissement de la liste des travaux générateurs de nuisances sonores et vibratoires, la Commission renvoie à l'expertise de Bruxelles Environnement et des impétrants institutionnels devant réaliser ce type de travaux afin de trouver un juste équilibre entre les principes du plan Quiet.Brussels et les besoins en matière de mobilité. A l'exception des travaux urgents ou des travaux nécessaires à garantir la mobilité et l'accessibilité, il est recommandé de limiter les activités très bruyantes des chantiers à la plage horaire 7h et 18H.

De plus cette modification permettrait une plus grande lisibilité de la réglementation car appliquée à l'ensemble des chantiers (en voirie et hors voirie) à Bruxelles. La Commission attire l'attention sur l'incitation à l'usage des transports publics pour les travailleurs du secteur de la construction et pour ce faire, la compatibilité entre leurs horaires de travail et les horaires de service des transports publics.

La Commission demande d'insister également auprès des particuliers pour le respect de ces horaires.

TITRE IV : ACCESSIBILITE DES BATIMENTS POUR PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Projet de RRU	demande de modification	Commentaire
ARTICLE 1 – CHAMP D'APPLICATION §3 19° tous les espaces extérieurs de loisir ou de promenade tels que les parcs, les cimetières ou les espaces publics voués à accueillir des marchés, des foires ou des concerts	ARTICLE 1 – CHAMP D'APPLICATION §3 19° tous les espaces extérieurs de loisir ou de promenade tels que les parcs, les cimetières ou les espaces publics voués à accueillir <u>la circulation piétonne</u>	Ceci permet l'application des articles concernant les rampes (art. 5), les marches et escaliers (art. 12), les ascenseurs (art.11) à l'espace public (Titre VI).

TITRE V : PUBLICITES ET ENSEIGNES

Projet de RRU	demande de modification	Commentaires
ARTICLE 20 - DISPOSITIONS COMMUNES § 1er. Les publicités sont interdites en espace public : (...) 5° à moins de 20 m d'une signalisation tricolore.	ARTICLE 20 - DISPOSITIONS COMMUNES § 1er. Les publicités sont interdites en espace public : (...) 5° à moins de 20 m d'une signalisation tricolore. <u>6° dans les zones à concentration d'accidents de la circulation (ZACA) identifiées par la Région ;</u>	Les ZACA ne doivent plus comporter d'éléments destinés à détourner l'attention des conducteurs de leur tâche de conduite, ni de réduire la lisibilité et la visibilité.

<p>ARTICLE 22 – ABRIS DESTINES AUX USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN</p> <p>Les publicités sur les abris destinés aux usagers des transports en commun répondent aux conditions cumulatives suivantes : (...)</p>	<p>3° (...) 4° <i>Ne comprendre aucune publicité sur les parois latérales de l'abri lorsque celui-ci est situé sur un espace accessible aux cyclistes, ou à proximité directe d'une piste cyclable.</i> 5° ne comprendre aucune publicité qui réduise la vue des usagers sur la circulation ou l'arrivée du véhicule de transport public</p>	<p>Lorsque les abris sont situés sur des espaces cyclo-piétons (D10) ou lorsque la piste cyclable est située sur le quai devant les abris (« quai viennois »), il est indispensable de supprimer tout obstacle visuel, pour des raisons de sécurité. Ces publicités ne doivent pas diminuer la sécurité ou le confort de l'utilisateur.</p>
<p>ARTICLE 25 - DISPOSITIFS INTÉGRÉS À DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS</p> <p>Les publicités sur les équipements publics tels que des toilettes ou ascenseurs publics respectent les conditions cumulatives suivantes : (...) 3° dans le cas d'équipements de parcage des vélos, être placées sur un dispositif comportant au moins 5 arceaux et pourvu d'une toiture protectrice.</p>	<p>3° dans le cas d'équipements de parcage des vélos, être placées sur un dispositif comportant au moins 5 arceaux, pourvu d'une toiture protectrice <i>et répondant aux recommandations du Vademecum « stationnement vélo ».</i></p>	<p>Certains dispositifs publicitaires actuel permettant le parcage de vélos ne répondent pas correctement aux besoins des cyclistes et sont dès lors très peu utilisés. Il ne faut pas permettre l'affichage de publicité si la fonction première de l'équipement n'est pas garantie.</p>
<p>ARTICLE 28 – CHEVALETS ET BANNIÈRES</p> <p>Les chevalets et bannières placés sur la voie de circulation piétonne respectent les conditions cumulatives suivantes : 1° être situés en zone générale et en zone commerciale 2° être limités à un chevalet ou une bannière par établissement ; 3° être placés pendant les heures d'ouverture de l'activité concernée ; 4° avoir une surface au sol maximale de 0,60 m².</p>	<p>ARTICLE 28 – CHEVALETS ET BANNIÈRES</p> <p>Les chevalets et bannières placés sur la voie de circulation piétonne respectent les conditions cumulatives suivantes : 1° être situés en zone générale et en zone commerciale 2° être limités à un chevalet ou une bannière par établissement ; 3° être placés pendant les heures d'ouverture de l'activité concernée ; 4° avoir une surface au sol maximale de 0,60 m² <i>et de limiter cette emprise sur 2,20 m de haut.</i> <i>5° être placés à plus d'un mètre d'un dispositif podotactile et du côté extérieur du trottoir.</i></p>	<p>respecter la ligne guide pour les personnes aveugles et le confort des piétons Les chevalets sont bas et peuvent ne pas être aperçus par des piétons distraits.</p>

TITRE VI : L'ESPACE PUBLIC

Pour créer un espace public où le piéton est l'utilisateur de référence, pour rendre plus lisible cet espace public et imposer à tout usager de la route un comportement convivial et respectueux des piétons, la Commission demande de rendre obligatoire :

- l'aménagement de carrefours surélevés aux carrefours de voiries ayant un régime de vitesse en dessous de 50 km/h ;
- l'aménagement de trottoirs traversants le long de la voirie principale aux carrefours de voiries ayant de régimes de vitesse différents (p.ex. où une rue à 30 km/h aboutit sur une rue à 50 km/h).

Ces deux types d'aménagement sont très courants dans l'espace public des villes néerlandaises. Ils apparaissent de manière encore sporadique en Belgique et à Bruxelles (p.ex. avenue des Villas, rue Garibaldi, rue des Fortifications à Saint-Gilles). Les axes dits « de vigilance » dans le cadre des aménagements de voirie sont les axes identifiés comme prioritaires pour les véhicules des services de secours et ils pourraient être exemptés de cette obligation.

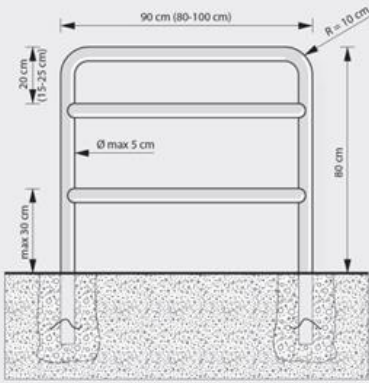
Projet de RRU	demande de modification	Commentaire
<p>ARTICLE 1^{ER} _CHAMP D'APPLICATION</p> <p>ARTICLE 2 - OBJECTIFS</p> <p>4° intégrer des aménagements conçus dans le respect de chaque catégorie d'utilisateurs ;</p> <p>8° faciliter la circulation des transports en commun, leur accessibilité pour les piétons et l'attente aux points d'arrêts.</p>	<p>ARTICLE 1ER- <i>L'article 1 qui définit les espaces publics semble trop restreint, car il exclut des notions essentielles comme les espaces minéralisés ou les espaces publics bâtis.</i></p> <p>ARTICLE 2 – OBJECTIFS</p> <p>4° intégrer des aménagements conçus dans le respect de chaque catégorie d'utilisateurs <i>dans le respect du principe STOP (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privéwagen)</i></p> <p>8° faciliter la circulation des transports en commun, leur accessibilité pour les piétons <i>et les Personnes à Mobilité réduite (PMR)</i>, et l'attente aux points d'arrêts.</p>	<p>Mettre en œuvre concrètement le principe STOP adopté par le PRDD et Good Move</p> <p>Se conformer à la décision de mise en accessibilité des arrêts de transports publics et du PRDD pour les PMR</p>

CHAPITRE 2: LE CHEMINEMENT PIETON		
<p>ARTICLE 3 - VOIES DE CIRCULATION PIETONNE</p> <p>§2 – (...) Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, lorsque la largeur de la voie de circulation piétonne est inférieure à 3 m, la largeur minimale du cheminement libre peut être réduite à :</p> <p>(...)</p> <p>2° 1,50 m lorsque la voie piétonne et une piste cyclable hors chaussée sont combinées et aménagées de plain-pied ; dans ce cas, la largeur minimale de l'ensemble formé par la piste cyclable et la voie de circulation piétonne est de 3m auxquels s'ajoute une zone de 0,50-m de dégagement pour l'ouverture des portières si la voie cyclable longe une rangée de stationnement.</p> <p>§3. La pente transversale maximale entre l'alignement et la bordure de la voie de circulation piétonne est de 2%. Cette voie présente un revêtement plat et non glissant, qui assure le confort des usagers et le distingue de la chaussée sauf en zone résidentielle et de rencontre au sens du Code de la route. (...) Le choix du revêtement est cohérent avec le cadre urbain et tient compte du caractère patrimonial des lieux.</p> <p>(...)</p> <p>§ 5. La voirie est aménagée sous la forme d'un espace partagé de plain-pied lorsque la largeur disponible entre alignements ne permet pas de réaliser, de chaque côté de la chaussée, une voie de circulation piétonne distincte d'une largeur conforme au § 2.</p>	<p>ARTICLE 3 - VOIES DE CIRCULATION PIETONNE</p> <p>§2 - 2° 1,50 m lorsque la voie piétonne et une piste cyclable hors chaussée sont combinées et aménagées de plain-pied ; dans ce cas, la largeur minimale de l'ensemble formé par la piste cyclable et la voie de circulation piétonne est de 3m auxquels s'ajoute une zone de <u>0,80 m</u> de dégagement pour l'ouverture des portières si la voie cyclable longe une rangée de stationnement.</p> <p>§3 La pente transversale maximale entre l'alignement et la bordure de la voie de circulation piétonne est de 2%. Cette voie présente un revêtement plat et non glissant, qui assure le confort des usagers. <u>Son revêtement se distingue</u> de la chaussée sauf en zone résidentielle et de rencontre au sens du Code de la route. Le choix du revêtement est cohérent avec le cadre urbain et tient compte du caractère patrimonial des lieux <u>sans pouvoir déroger à l'article 2 6°</u>.</p> <p>(...)</p> <p>§ 5. La voirie est aménagée sous la forme <u>d'une zone de rencontre de plain-pied</u> lorsque la largeur disponible entre alignements ne permet pas de réaliser, de chaque côté de la chaussée, une voie de circulation piétonne</p>	<p>Pour des raisons de sécurité, la zone d'écartement des portières ne peut être inférieure à 0,80 m. L'emportierage reste parmi l'un des types d'accident les plus fréquents en RBC et a généralement des conséquences graves. Le revêtement plat, non glissant et qui assure le confort est valable aussi en zone de rencontre. Seule la distinction n'est pas d'application. Garantir que ce qui est neuf soit accessible à tous (application de l'article 9 de la Convention relative aux droits des personnes handicapées ratifiée par la Belgique par la loi 2 juillet 2009). Un aménagement de plain-pied ne peut s'envisager qu'avec une vitesse de circulation limitée à 20 km/h ou moins. Il est préférable de parler de zone de rencontre. Le §5 ne doit s'appliquer qu'après avoir supprimé les bandes de stationnement. Sinon beaucoup de rues pourraient passer de plain-pied avec une voie de circulation piétonne</p>

<p>Le cas échéant, un marquage au sol permet de repérer le gabarit du passage des transports en commun.</p>	<p>distincte d'une largeur conforme au § 2. <u>..Il y a lieu d'y garantir le dégagement des lignes guides naturelles ou création d'une ligne guide artificielle pour permettre aux personnes déficientes visuelles de s'orienter aisément dans ces espaces La largeur d'une ou plusieurs éventuelles bandes de stationnement doivent être comptabilisées dans la largeur disponible.</u> Le cas échéant, <u>le dispositif visuellement contrasté et détectable au pied et à la canne</u> permet de repérer le gabarit du passage des transports en commun.</p>	<p>substandard pour garder le stationnement.</p>
<p>§ 6. Les bornes de chargement électrique pour véhicules établies sur la voie de circulation piétonne sont placées de manière à rationaliser le nombre et à garantir un cheminement libre de 1,50 m. Ces bornes respectent en outre les conditions cumulatives suivantes :</p> <p>1° la distance minimale entre deux bornes est de 5 m ;</p> <p>2° la hauteur maximale de la borne mesurée à partir du sol est de 1,50 ;</p> <p>3° l'alimentation électrique du véhicule se fait depuis la zone de stationnement, au moyen d'un câble rétractable. Les conditions visées à l'alinéa 2 ne s'appliquent pas aux bornes destinées aux bus et autocars.</p>	<p>Ajouter: <u>les prises, écrans et boutons seront placés à une hauteur maximale de 1.10m</u></p>	<p>Essentiel pour permettre l'accès aux personnes en fauteuil roulant ou de petite taille d'y accéder</p>
<p>ARTICLE 4 – VOIES DE CIRCULATION PIETONNE EN SAILLIE OU AU DROIT DES ENTREES CARROSSABLES</p> <p>§ 1er. Sans préjudice de l'article 3., les voies de circulation en saillie ...</p> <p>§ 3. La voie de circulation piétonne peut être abaissée au droit des entrées carrossables, sur une distance maximale de 0,50 m à partir de la face ver-</p>	<p>ARTICLE 4 – VOIES DE CIRCULATION PIETONNE EN SAILLIE, <u>TRAVERSANTES</u> OU AU DROIT DES ENTREES CARROSSABLES</p> <p>§ 1er. ajouter <u>les trottoirs traversants sont réalisés au droit des carrefours de voiries ayant de régimes de vitesse différents et situés en agglomération. L'aménagement d'un trottoir traversant se fait le long de la voirie ayant le régime de vitesse plus élevé – ceci crée un effet de porte vers la zone 30 ou les zones de rencontre.</u> <u>« 1° le niveau du trottoir est maintenu, sauf dans le cas visé au § 3.</u> <u>2° dans le cas d'un trottoir en saillie : la bordure du trottoir est biseauté,</u> <u>3° au droit des entrées carrossables : le trottoir présente un revêtement continu;</u></p> <p>§ 3. La voie de circulation piétonne peut être abaissée au droit des entrées carrossables, sur une distance maximale de 0,50 m à partir de la face verticale de la bordure, pour autant que le</p>	<p>les aménagements décrits ne sont pas nécessairement rehaussés, mais sont essentiellement continus ou traversants, ajouter la notion de « voies en saillie » par traversants ;</p> <p>Un rétrécissement de la largeur praticable du trottoir à 1,50 m doit être ponctuel (moins de 50 cm).</p>

<p>ticale de la bordure, pour autant que le cheminement piéton visé à l'article 3, § 2, présente une largeur minimale de 4,50 m entre l'abaissement et l'alignement.</p>	<p>cheminement piéton visé à l'article 3, § 2, présente une largeur minimale <u>de 2 m</u> entre l'abaissement et l'alignement.</p>	<p>Si l'abaissement fait plusieurs mètres, il devrait concerner les trottoirs d'au moins 2,50 m de large pour éviter l'effet « montagne russe ».</p>
<p>ARTICLE 5. - TRAVERSEES PIETONNES § 1^{er}.</p>	<p>ARTICLE 5. - TRAVERSEES PIETONNES <u>et trottoirs traversants</u> <u>Toute traversée piétonne est équipée de dalles podotactiles, sauf justification.</u></p> <p><u>« La transition entre la voie de circulation piétonne et la chaussée est réalisée :</u> <u>1° sur les voiries ayant un régime de vitesse en dessous de 50 km/h et situées en agglomération, au moyen d'un rehaussement de la chaussée au niveau du trottoir, à moins que les conditions locales ne le permettent pas techniquement ;</u> <u>2° sur les autres voiries, soit au moyen d'un rehaussement jusqu'au niveau du trottoir, soit par un abaissement progressif de la voie de circulation piétonne, réalisé moyennant un plan incliné [...] »</u></p> <p><u>Toute traversée piétonne est équipée de dalles podotactiles, sauf justification.</u></p> <p><u>L'aménagement d'un trottoir traversant, respecte les critères suivants</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Être de plain-pied avec le trottoir (aucune inflexion n'est tolérée) ;</u> • <u>Bordures chanfreinées pour permettre aux véhicules de le franchir à l'allure du pas et ainsi maintenir l'horizontalité du trottoir ;</u> • <u>Même revêtement de sol que le trottoir adjacent ;</u> • <u>Même largeur que le trottoir adjacent ;</u> • <u>Aucun marquage (passage pour piétons, en forme de « peigne », etc.) n'est tracé dessus ;</u> • <u>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.</u> 	<p>Rendre obligatoire les carrefours surélevés aux carrefours de voiries ayant un régime de vitesse en dessous de 50 km/h et les trottoirs traversants le long de la voirie principale aux carrefours de voiries ayant de régimes de vitesse différents.</p> <p>Garantir la bonne réalisation des aménagements en rendant obligatoire les recommandations du vade-mecum piétons</p>
<p>ART. 6. DISPOSITIFS RALETISSEURS</p>	<p>Art. 6 ajouter un § 2. qui, sans préjudice de l'AR du 9 octobre 1998^[2], <u>impose, au droit des carrefours de voiries ayant un régime de vitesse en dessous de 50 km/h et situés en agglomération, l'aménagement de la chaussée au niveau des trot-</u></p>	

	<p><u>toirs contigus, moyennant un dispositif surélevé si nécessaire, à moins que les conditions locales ne le permettent pas techniquement</u> (p.ex. voies de tram dans la chaussée) – <u>le revêtement de la chaussée au droit de ces carrefours est soit identique à celui du trottoir contigu, soit identique à celui de la chaussée contigüe.</u></p>	
<p>ARTICLE 7 – VOIES CYCLABLES</p> <p>Toute voie cyclable respecte les conditions cumulatives suivantes :</p> <p>1° être localisée entre la voie de circulation piétonne et la zone de stationnement, sauf lorsque une autre localisation est plus appropriée pour des raisons liées à la sécurité des usagers ;</p> <p>2° avoir une largeur libre de tout obstacle de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1,50 m minimum, marquages éventuels compris, si la voie est unidirectionnelle ; - 2,50 m minimum, marquages éventuels compris, si la voie est bidirectionnelle. <p>3° présenter une hauteur libre minimale de 2,50 m au-dessus d'une voie cyclable.</p> <p>Tout aménagement cyclable qui longe une zone de stationnement doit comporter une zone d'écartement de minimum 80 cm par rapport à celui-ci.</p> <p>Lorsque les conditions locales ne le permettent pas, cette distance peut être portée à minimum 50 cm.</p> <p>Le croquis repris en annexe 1 du présent titre illustre le présent article.</p>	<p><u>art.7 « AMENAGEMENTS CYCLABLES »</u></p> <p><u>§1. Toute voirie où la vitesse autorisée dépasse les 30 km/h doit être équipée de pistes cyclables. Si la vitesse dépasse les 50 km/h la piste doit être physiquement séparée.</u></p> <p><u>§2. Tout aménagement cyclable qui longe une zone de stationnement doit comporter une zone d'écartement de 80 cm par rapport à celle-ci.</u></p> <p><u>§3. Un aménagement cyclable doit prendre une des 5 formes suivantes :</u></p> <p><u>1. Un aménagement cyclable séparé, qui répond aux conditions suivantes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>séparé de la chaussée physiquement ;</u> - <u>en absence de zone de stationnement, une zone d'écartement de minimum 40 cm par rapport à la chaussée.</u> - <u>en couleur ocre ;</u> - <u>avec une largeur standard hors zone d'écartement de 1,80 m pour une piste unidirectionnelle et 3 m pour une piste bidirectionnelle.</u> <p><u>2. Une piste cyclable marquée par deux lignes discontinues de couleur blanche et qui mesure au minimum 1,30 m de large hors zone d'écartement, marquages inclus</u></p> <p><u>3. Une rue cyclable, préférentiellement en couleur ocre</u></p> <p><u>4. Une bande cyclable suggérée</u></p> <p><u>5. Un couloir bus ouvert aux cyclistes</u></p>	<p>« Voie » se réfère au code de la route.</p> <p>Le choix d'un aménagement cyclable dépend du volume et de la vitesse de la circulation motorisée, de l'espace disponible, de l'importance des flux piétons et d'autres éléments (arbres, entrées de garage).</p> <p>La 1^{ère} règle ne peut être conditionnée à l'existence d'une zone de stationnement. Pour créer un piste cyclable, la zone de stationnement doit pouvoir être supprimée.</p> <p>La piste cyclable marquée ne doit pas être exclue, ce peut être une solution sûre et confortable si les conditions de circulation le permettent (<50km/h, volume de circulation acceptable).</p> <p>La piste marquée permet de créer une piste cyclable plus souple que la piste séparée, dans des situations où l'espace manque. Il faut maintenir cette possibilité. Si on veut favoriser la création d'aménagements séparés, il faut le faire dans les bonnes conditions de largeur correspondants aux standards du vademécum et répondent pas aux besoins grandissants d'un public cycliste différencié (cargos, pliable, e-bike, enfants...) et d'une nouvelle mobilité (monoroues, trottinettes...). Le dépassement entre cyclistes doit être possible, sinon les usagers vont</p>

		<p>empiéter sur l'espace piéton.</p> <p>La zone d'écartement ou « tampon » ne peut être inférieure à 80cm (la largeur des portières)</p> <p>L'ouverture de portière reste l'accident le plus courant en milieu urbain.</p>
<p>ARTICLE 10 - STATIONNEMENT POUR LES VEHICULES CYCLABLES LEGERS</p> <p>§2. Le stationnement pour vélos de moyenne et longue durée, notamment à proximité des arrêts de transports en commun ou des équipements culturels ou sportifs, est couvert pour au moins 50% de l'offre.</p> <p>§3. L'installation d'emplacements pour vélos sur la voie de circulation piétonne préserve libre de tout obstacle sur une largeur minimale de 4,50 m.</p> <p>§4. Les emplacements pour vélos sont équipés d'arceaux conformes au croquis repris en annexe 1 du présent titre.</p>	<p>ARTICLE 10 - STATIONNEMENT POUR LES VEHICULES CYCLABLES LEGERS</p> <p>§2. Le stationnement pour vélos de moyenne et longue durée, notamment à proximité des arrêts de transports en commun ou des équipements culturels ou sportifs, <i>tendre vers une couverture d'au moins 50% de l'offre.</i></p> <p>§3. L'installation d'emplacements pour vélos sur la voie de circulation piétonne préserve <i>la ligne guide naturelle et le cheminement</i> libre de tout obstacle sur une largeur minimale <i>de 2 m.</i></p> <p>§4. Les emplacements pour vélos sont équipés d'arceaux conformes au croquis repris en annexe 1 du présent titre.</p> <p><i>Dans le croquis, il faut 1° ajouter une barre horizontale à 30 cm du sol pour les premiers et derniers arceaux d'une série, et 2° retirer la section circulaire pour autoriser les sections carrées ou les plaques (mettre en silhouette).</i></p> 	<p>la ligne guide pour les aveugles est celle des façades</p> <p>.</p> <p>L'arceau ne définit pas l'encombrement d'un emplacement en présence d'un vélo. Pour disposer d'une largeur libre de 1,50 m, il faut au moins 2 m libre à côté de l'arceau.</p>

<p>ARTICLE 11 – REVETEMENT ET MARQUAGE DES VOIES CYCLABLES</p> <p>Sauf pour des raisons liées à la protection et la mise en valeur du patrimoine, la voie cyclable respecte les conditions cumulatives suivantes :</p> <p>1° elle est équipée d'un revêtement plat, confortable et non glissant. Toute transition entre matériau et/ou type d'aménagement doit tendre vers le niveau 0 ;</p> <p>2° Les pistes cyclables indiquées par les signaux D7 et D9 du Code de la route et les rues cyclables privilégient un revêtement de teinte ocre.</p>	<p>ARTICLE 11 – REVÊTEMENT DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES</p> <p>§1. <i>Tout aménagement cyclable est réalisé dans un matériau monolithique, plan et non glissant. Toute transition entre matériau et/ou type d'aménagement doit être de niveau 0.</i></p> <p>§2. <i>Lorsque l'aménagement cyclable est signalé par un panneau D9 ou F99b, un dispositif de séparation contrasté et détectable au pied et à la canne est prévu entre la zone cyclable et la zone piétonne.</i></p>	<p>La mention de la couleur ocre est déjà détaillée dans l'article 7 modifié et doit être liée au caractère séparé ou non de la piste (pas au type de signal utilisé). ne pas laisser de marge d'interprétation par rapport au niveau zéro.</p>
<p>ARTICLE 13 - DISPOSITIFS ANTI-STATIONNEMENT</p> <p>§2 1° avoir une hauteur comprise entre 0,90 et 1,10 m</p>	<p>ARTICLE 13 - DISPOSITIFS ANTI-STATIONNEMENT</p> <p>§2 1° avoir une hauteur comprise entre <u>0,80</u> et 1,10 m <u>et être de couleur contrastée par rapport au revêtement.</u></p>	<p>Le contraste est fondamental pour l'accessibilité des personnes malvoyantes et fait partie du design universel. La hauteur des potelets standards ne dépasse parfois pas 80 cm de haut.</p>
<p>ARTICLE 14 - STATIONNEMENT POUR LES PERSONNES HANDICAPEES</p> <p>Les emplacements destinés aux personnes handicapées sont situés préférentiellement près des traversées piétonnes pour leur permettre de rejoindre facilement la voie de circulation piétonne.</p>	<p>ARTICLE 14 - STATIONNEMENT POUR LES PERSONNES HANDICAPEES</p> <p>Les emplacements destinés aux personnes handicapées sont situés préférentiellement près des traversées piétonnes pour leur permettre de rejoindre facilement la voie de circulation piétonne. <u>La longueur de ces emplacements est de minimum 6 m.</u></p>	
<p>CHAPITRE 6 : TRANSPORTS EN COMMUN</p> <p>ARTICLE 15 - ARRETS</p> <p>§2. 2° la voie de circulation piétonne est élargie ; l'espace résultant de cet élargissement dispose du même revêtement que la voie de circulation piétonne et est séparé de celle-ci par une ligne blanche de vigilance parallèle à la bordure surélevée</p>	<p>CHAPITRE 6 : TRANSPORTS EN COMMUN</p> <p>ARTICLE 15 - ARRETS</p> <p>§2. 2° la voie de circulation piétonne est élargie ; l'espace résultant de cet élargissement dispose du même revêtement que la voie de circulation piétonne. <u>Une ligne blanche de vigilance parallèle sécurise la bordure de quai surélevée.</u></p>	<p>La phrase était mal formulée.</p>
<p>ARTICLE 15 - LES ARRETS</p> <p>§ 4. Les arrêts sont équipés d'un abri pour les usagers répondant aux conditions cumulatives suivantes :</p> <p>(...)</p>	<p>ARTICLE 15 - LES ARRETS</p> <p>§ 4. Les arrêts sont équipés d'un abri pour les usagers répondant aux conditions cumulatives suivantes :</p> <p>(...)</p> <p><u>3° les parois latérales transparentes sont équipées de bandes contrastées.</u></p>	<p>Les bandes contrastées sont nécessaires pour les personnes à déficience visuelle.</p>

<p>ARTICLE 15 - LES ARRETS § 5. Les portes des véhicules sont signalées au sol par des dalles podotactiles et des logos PMR en fonction de l'accessibilité pour l'utilisateur PMR.</p>	<p>ARTICLE 15 - LES ARRETS § 5. <u>Une dalle podotactile d'information est placée sur le quai devant la porte facilitant la montée des personnes déficientes visuelles tandis ce qu'un logo « PMR » est placé sur le quai devant la porte d'embarquement facilitant la montée des personnes en chaise.</u></p>	<p>Les logos PMR et les dalles podotactiles ne sont pas placés au même endroit sur le quai.</p>
<p>Article 16. SITES PROPRES §2. Il est interdit de placer des barrières et des grilles continues le long des sites propres.</p>	<p>Article 16. SITES PROPRES §2. <u>Le placement de barrières ou de grilles le long des sites propres doit être justifié par des motifs de sécurité des usagers .</u></p>	
<p>ARTICLE 17 – STATIONNEMENT DES TAXIS, DES VEHICULES PARTAGES</p> <p>Les zones de stationnement réservées aux taxis et aux véhicules partagés répondent aux conditions cumulatives suivantes : (...)</p>	<p>ARTICLE 17 – STATIONNEMENT DES TAXIS, DES VEHICULES PARTAGES ET DES VEHICULES POUR PERSONNES HANDICAPEES</p> <p>Les zones de stationnement réservées aux taxis, aux véhicules partagés <u>et aux véhicules pour personnes handicapées</u> répondent aux conditions cumulatives suivantes : (...)</p>	<p>Les normes de l'article 17 doivent s'appliquer également au stationnement pour personnes handicapées.</p>
<p>ARTICLE 22 : SIGNALISATION ROUTIERE au sujet de feux sonores</p>	<p>ARTICLE 22 : SIGNALISATION ROUTIERE AJOUTER <u>chaque poteau ne peut être équipé que d'un seul dispositif sonore</u></p>	
<p>ARTICLE 24 INTERDICTION GENERALE. Par dérogation à l'alinéa 1er et sans préjudice de l'article 3, les constructions fermées suivantes peuvent être autorisées sur l'espace public : (...) 3° des édicules qui constituent les émergences d'infrastructures souterraines tels que les bouches de métro ou les accès aux parkings publics, pour autant que leur emprise au sol ne dépasse pas 20 m².</p>	<p>ARTICLE 24 INTERDICTION GENERALE. Par dérogation à l'alinéa 1er et sans préjudice de l'article 3, les constructions fermées suivantes peuvent être autorisées sur l'espace public : (...) 3° des édicules qui constituent les émergences d'infrastructures souterraines tels que les bouches et <u>les ascenseurs du</u> métro ou les accès <u>aux</u> parkings publics, pour autant que leur emprise au sol ne dépasse pas 20 m².</p>	
<p>ARTICLE 25 IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN. Au §2 : En espace structurant et dans les zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, les bulles à verre sont obligatoirement enterrées, sauf si le sous-sol ne le permet pas.</p> <p>§3 L'installation de mobilier urbain participe d'une volonté de composition globale de l'espace public . Les modèles et typologies sont déterminés en vue de leur intégration dans le cadre urbain et de l'uniformisation à l'échelle</p>	<p>ARTICLE 25 IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN. Au §2 : <u>En espace structurant et dans les zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement,</u> les bulles à verre sont obligatoirement enterrées, <u>sauf si le sous-sol ne le permet pas.</u></p> <p>§3 L'installation de mobilier urbain participe d'une volonté de composition globale de l'espace public . Les modèles et typologies sont déterminés en vue de leur intégration dans le cadre urbain et de l'uniformisation à l'échelle</p>	<p>Le mobilier urbain doit être utilisable par tous : les bulles à verre doivent être enterrées pour être accessibles, les bancs qui doivent avoir des dossiers et des accoudoirs pour que les personnes âgées puissent les utiliser sans crainte de ne pouvoir se relever. Pour les personnes malvoyantes, important de pouvoir bien percevoir le mobilier ur-</p>

de la rue et du quartier.	de la rue et du quartier. <u> Ils respectent en outre une conception universelle² pour être utilisables par tous et sont contrastés par rapport aux revêtements sur lesquels ils sont placés.</u>	bain qui peut constituer un obstacle dans sa marche.
ARTICLE 25 - IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN.	ARTICLE 25 - IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN. <u>§4. Les bancs ont une hauteur d'assise de 45 cm minimum. Ils ont un dossier et des accoudoirs pour au moins un quart d'entre eux. Un espace libre de 90x150cm d'un côté du banc est réservé pour le stationnement d'une chaise roulante ou poussette. Ils sont accessibles de plain-pied.</u>	Ces points de repos sont importants pour toutes les personnes qui doivent fractionner leur déplacement vu l'âge ou leur condition physique. C'est pourquoi il est important qu'ils puissent les utiliser aisément.
ARTICLE 27 - TERRASSES SAISONNIERES. 1° elles se composent uniquement de mobilier posé sur le sol ; les planchers et autres éléments fixés au sol sont interdits ;	ARTICLE 27 - TERRASSES SAISONNIERES. 1° elles se composent uniquement de mobilier posé sur le sol ; les planchers, <u>sauf pour les terrasses sur des emplacements de stationnement</u> , et autres éléments fixés au sol sont interdits ;	il est souhaitable de dégager la ligne guide le long des façades et donc il faut permettre de placer des terrasses à la place de parking. Ces terrasses doivent être sur un plancher pour des raisons de sécurité mais aussi pour des raison d'accessibilité car comme cela la terrasse est au niveau du trottoir.

TITRE VII : LES NORMES DE STATIONNEMENT EN DEHORS DE LA VOIRIE

Projet de RRU	demande de modification	Commentaire
CHAPITRE 2 : Dispositions communes		
	ARTICLE 3 <u>Une zone autour d'une ligne de transport public avec une fréquence soutenue devrait être intégrée dans la zone B.</u>	La desserte peut être bonne à partir d'une offre avec une fréquence élevée, même si ce n'est qu'une seule ligne de TP.
ARTICLE 6 – CARACTERISTIQUES MINIMALES DES EMPLACEMENTS POUR VELOS (...) 3° garantir une aire de manoeuvre de 2 m minimum entre, d'une part, les vélos et, d'autre part, les obstacles fixes tels que les murs ; 4° si l'accès aux emplacements vélos se fait par ascenseur, ce dernier à une profondeur minimale de 2 m ; 5° être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat permettant à tout utilisateur de ranger le vélo sans difficulté ; 6° disposer d'un accès aisé depuis et vers la voirie. Pour les emplace-	ARTICLE 6 – CARACTERISTIQUES MINIMALES DES EMPLACEMENTS POUR VELOS (...) 3° garantir une aire de manoeuvre <u>de 3 m minimum</u> entre, d'une part, les vélos et, d'autre part, les obstacles fixes tels que les murs ; 4° si l'accès aux emplacements vélos se fait par ascenseur, ce dernier à <u>une profondeur minimale de 3 m</u> ; 5° être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat permettant à tout utilisateur de ranger le vélo sans difficulté et <u>permettant d'accrocher le cadre et la roue</u>	Un vélo cargo de type bi-porteur fait en moyenne 2,5 mètres de long. 5° La formulation « adéquat » est insuffisante et ne permet pas d'éviter les arceaux de type « plie-roue ».

<p>ments pour vélos situés au niveau – 1 ou à un niveau inférieur, la rampe d'accès au rez-de-chaussée comporte un cheminement garantissant la sécurité des utilisateurs.</p>	<p><u>avant</u> ; 6° disposer d'un accès aisé depuis et vers la voirie et d'<u>une porte à ouverture automatique</u>. Pour les emplacements pour vélos situés au niveau – 1 ou à un niveau inférieur, la rampe d'accès au rez-de-chaussée comporte un cheminement garantissant la sécurité des utilisateurs. <u>7° Un emplacement pour vélo sur cinq doit être prévu pour permettre le parage d'un vélo cargo avec un dispositif d'accrochage bas.</u></p>	<p>6° « aisé » est insuffisant, il faut que la porte s'ouvre automatiquement et ne se referme directement pas sur le cycliste.</p>
---	--	--

CHAPITRE 3 LES LOGEMENTS		
SECTION 1 : IMMEUBLES A LOGEMENTS MULTIPLES NEUFS	SECTION 1 : IMMEUBLES A LOGEMENTS NEUFS	Ne pas distinguer selon les immeubles selon le nombre de logements
Article du projet de RRU	Proposition de modification	Commentaire
<p>ARTICLE 7 – NOMBRE D'EMPLACEMENTS DE PARCAGE POUR VOITURE</p> <p>§3. Un nombre d'emplacements de parage inférieur à celui déterminé par le §1^{er} du présent article peut être autorisé dans le cas suivants : 1° en cas de création d'emplacements de parking mutualisés : deux emplacements de parage peuvent être remplacés par un emplacement de parage unique destiné à la mobilité du quartier. La possibilité de recourir à cette disposition est limitée à 50% du nombre d'emplacements de parage tel que déterminé par le §1^{er} du présent article.</p> <p>§4. Un nombre d'emplacements de parage supérieur à celui déterminé par le §1^{er} du présent article peut être autorisé dans le cas suivants : 1° la saturation en voirie à l'échelle de la rue et du quartier, est démontrée ; 2° le parking met à disposition des emplacements de parage pour les logements dans la même rue.</p>	<p>ARTICLE 7 – NOMBRE D'EMPLACEMENTS DE PARCAGE POUR VOITURE</p> <p>§1 <u>supprimer les minima, au moins dans la zone A.</u></p> <p>§3. Un nombre d'emplacements de parage inférieur à celui déterminé par le §1^{er} du présent article peut être autorisé dans le cas suivants : 1° en cas de création d'emplacements de parking mutualisés : deux emplacements de parage peuvent être remplacés par un emplacement de parage unique destiné à plusieurs occupants de l'immeuble. La possibilité de recourir à cette disposition est limitée à 50% du nombre d'emplacements de parage tel que déterminé par le §1^{er} du présent article. <u>Introduire un mécanisme financier permettant de ne pas réaliser des places</u></p> <p>§4. Un nombre d'emplacements de parage supérieur à celui déterminé par le §1^{er} du présent article peut être autorisé dans le cas suivants : 1° <u>quand les emplacements de parage servent à compenser la suppression d'emplacements de stationnement en espace public</u> ; 2° le parking met à disposition des emplacements de parage pour les logements dans un périmètre <u>de 500 mètres.</u></p>	<p>§1 La question se pose de savoir si un minimum obligatoire n'incite pas à la possession plutôt qu'à la simple utilisation, ce qui est contraire à la vision régionale. Une piste pourrait être de supprimer les minima, au moins dans la zone A. (comme sont en train de faire de plus en plus de villes en Europe).</p> <p>Good Move vise à décourager la possession de la voiture et le RRU doit prévoir une souplesse dans les règles de ratios pour soutenir ces évolutions.</p> <p>§3 devrait permettre (comme dans d'autres villes européennes) de réaliser moins de places de parkings si un montant est payé au prorata du nombre d'emplacements de parage non-réalisés. Afin d'encourager le recours à cette disposition, le montant devrait être inférieur au coût moyen de construction d'un emplacement de parage pour véhicules motorisés hors voirie et pourrait être modulé en fonction de la zone d'accessibilité. Ce budget devrait être utilisé pour l'organisation du stationnement au niveau du quartier (p.ex. points d'accès aux services de mobilité partagée =</p>

		<p>mobipunten, cf. PRM action C.11) et/ou pour le renforcement de l'offre de TP</p> <p>Le RRU doit proposer un mécanisme pour favoriser le basculement place de stationnement en voirie vers les emplacements de parcage privés hors-voirie</p>
<p>ARTICLE 8 – ESPACE POUR VELOS, VELOS CARGOS, VELOS POUSSETTES ET POUSSETTES D'ENFANTS</p> <p>Tout immeuble à logements multiples neuf dispose d'un espace comportant au minimum un emplacement pour vélo par chambre. [...] Si l'immeuble comporte des logements de deux chambres ou plus, le local est aménagé afin de permettre également le rangement de poussettes d'enfants.</p>	<p>ARTICLE 8 – ESPACE POUR VELOS, VELOS CARGOS, VELOS POUSSETTES ET POUSSETTES D'ENFANTS</p> <p>Tout immeuble à logements multiples neuf dispose d'un espace d'un espace comportant au minimum un emplacement pour vélo par chambre. oreiller [...] Si l'immeuble comporte des logements de deux chambres ou plus, un espace distinct est aménagé pour le rangement de poussettes d'enfants.</p>	<p>Il faut différencier les locaux pour vélos et pour poussettes car à l'usage ce n'est pas confortable et donc pas utilisé.</p>

<p>SECTION 2 : IMMEUBLES EXISTANTS ET IMMEUBLES NEUFS COMPORTANT UNE UNITE DE LOGEMENT</p>	<p>SECTION 2 : IMMEUBLES EXISTANTS</p>	<p>Pour les immeubles neufs avec un seul logement, prévoir la même offre de stationnement que dans les immeubles à plusieurs unités.</p>
<p>ARTICLE 9 – NOMBRE D'EMPLACEMENTS DE PARCAGE POUR VOITURES</p> <p>Le projet est conçu de manière à favoriser la création d'un ou plusieurs remplacements de parcage au sein de l'immeuble, au regard des caractéristiques de la voirie et du stationnement, notamment la saturation en voirie à l'échelle de la rue et du quartier. Il joint à sa demande une note reprenant cette analyse</p>	<p>ARTICLE 9 – NOMBRE D'EMPLACEMENTS DE PARCAGE POUR VOITURES</p> <p>La création d'un ou plusieurs remplacements de parcage au sein de l'immeuble, n'est autorisée qu'exceptionnellement au regard des caractéristiques de la voirie et du stationnement, notamment la saturation en voirie à l'échelle de la rue et du quartier. Il joint à sa demande une note reprenant cette analyse.</p>	<p>Pour les immeubles existants, il importe de ne pas favoriser l'usage de la voiture en favorisant la création d'un ou plusieurs emplacements de parcage mais au contraire de favoriser les alternatives dont les stationnement vélo, voir ci-dessous.</p>
	<p><u>Article 9BIS à ajouter : EMPLACEMENTS POUR VELOS</u> <u>Dans un immeuble existant, les espaces pouvant servir de parking vélo sont à préserver, tels les cours, caves, halls, débarras. Le demandeur devra indiquer à quel endroit des vélos pourront être stationnés, en justifiant la non prise en compte du besoin.</u></p>	<p>Les maisons typiques bruxelloises offrent souvent des possibilités de parcage pour vélos, à condition de ne pas supprimer les options. Vu la pression sur l'immobilier, des communs et des caves sont convertis en espaces d'habitation. La règle vise à rechercher des solutions pour faciliter le stationnement des vélos.</p>

<p>ARTICLE 8 – ESPACE POUR VELOS, VELOS CARGOS, VELOS POUSSETTES ET POUSSETTES D'ENFANTS (...) Par tranche de dix emplacements pour vélo entamée, un emplacement est dimensionné pour le parcage des vélos cargos et des vélos poussettes.</p>	<p>ARTICLE 8 – ESPACE POUR VELOS, VELOS CARGOS, VELOS POUSSETTES ET POUSSETTES D'ENFANTS (...) <u>Par tranche de cinq emplacements</u> pour vélo entamée, un emplacement est dimensionné pour le parcage des vélos cargos et des vélos poussettes.</p>	<p>Prendre en compte l'essor des vélos cargos comme alternatives à la voiture</p>
---	--	---

CHAPITRE 4 LES BUREAUX, LES SURFACES DESTINEES AUX ACTIVITES DE HAUTE TECHNOLOGIE ET DE PRODUCTION DE BIENS IMMATERIELS

<p>ARTICLE 11 – NOMBRE D'EMPLACEMENTS POUR VELOS ET EQUIPEMENTS CONNEXES (...) Tout immeuble neuf comporte au minimum un emplacement pour vélos par tranche de 100 m² de superficie de plancher brute, avec un minimum de deux emplacements pour vélos par immeuble.</p>	<p>ARTICLE 11 – NOMBRE D'EMPLACEMENTS POUR VELOS ET EQUIPEMENTS CONNEXES (...) Tout immeuble neuf comporte au minimum un emplacement pour vélos <u>ou vélos cargos</u> par tranche de 100 m² de superficie de plancher brute, avec un minimum de <u>dix</u> emplacements pour vélos par immeuble.</p>	<p>Prendre en compte l'essor des vélos cargos comme alternative à la voiture tant chez les particuliers que pour les entreprises</p> <p>Un minimum de deux places est insuffisant pour envisager la mutualisation des parkings vélos et l'ouverture à l'ensemble des usagers (personnel, clients).</p>
--	--	--

CHAPITRE 5 : LES SURFACES DESTINEES AUX ACTIVITES ARTISANALES, INDUSTRIELLES, LOGISTIQUES, D'ENTREPOSAGE OU DE PRODUCTION DE SERVICES MATERIELS, AUX COMMERCES DE GROS, AUX GRANDS COMMERCES SPECIALISES , AUX EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC ET AUX ETABLISSEMENTS HOTELIERS

<p>ARTICLE 13 – NOMBRE D'EMPLACEMENTS POUR VELOS (...) Le nombre d'emplacements pour vélos est fixé sur base d'une proposition motivée du demandeur, avec un minimum de deux emplacements par immeuble.</p>	<p>ARTICLE 13 – NOMBRE D'EMPLACEMENTS POUR VELOS (...) Le nombre d'emplacements pour vélos <u>et vélos cargos</u> est fixé sur base d'une proposition motivée du demandeur, avec un minimum de <u>dix</u> emplacements par immeuble.</p>	<p>Une grande partie des véhicules utilitaires utilisés par les entreprises reprises au chapitre 5 peuvent être remplacés à court terme par des vélos cargos.</p> <p>Un minimum de deux places est insuffisant pour envisager la mutualisation des parkings vélos et l'ouverture à l'ensemble des usagers (personnel, clients).</p>
--	--	---

CHAPITRE 6 LES LIVRAISONS

<p>ARTICLE 14 – AIRE DE LIVRAISON § 1er. Les immeubles neufs suivants comportent au minimum une aire de livraison hors voirie accessible aux camionnettes et dont la hauteur libre est de minimum 2,60 m : (...) 2° les immeubles qui contiennent des surfaces destinées aux activités</p>	<p>ARTICLE 14 – AIRE DE LIVRAISON § 1er. Les immeubles neufs suivants comportent au minimum une aire de livraison hors voirie accessible aux camionnettes et dont la hauteur libre est de minimum 2,60 m : (...)</p>	
--	--	--

<p>artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ou aux établissements hôteliers et dont la superficie de plancher brute est comprise entre 500 m² et 2.000 m².</p> <p>§ 2. Les immeubles neufs suivants comportent au minimum une aire de livraison hors voirie accessible aux camions et dont la hauteur libre est de minimum 4,30 m :</p> <p>(...)</p> <p>2° les immeubles qui contiennent des surfaces destinées aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ou aux établissements hôteliers et dont la superficie de plancher brute est supérieure à 2.000 m².</p> <p>L'aire de livraison à créer en application du présent paragraphe a une superficie adaptée à la superficie de l'immeuble ou des immeubles qu'elle dessert.</p>	<p>2° les immeubles qui contiennent des surfaces destinées aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ou aux établissements hôteliers et dont la superficie de plancher brute est comprise entre 500 m² <u>et 1.000 m²</u>.</p> <p>§ 2. Les immeubles neufs suivants comportent au minimum une aire de livraison hors voirie accessible aux camions et dont la hauteur libre est de minimum 4,30 m :</p> <p>(...)</p> <p>2° les immeubles qui contiennent des surfaces destinées aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ou aux établissements hôteliers et dont la superficie de plancher brute est <u>supérieure à 1.000 m²</u>.</p> <p>L'aire de livraison à créer en application du présent paragraphe a une superficie <u>et un nombre de quais adaptés</u> à la superficie de l'immeuble ou des immeubles qu'elle dessert.</p> <p><u>Prévoir une mutualisation des zones de livraison entre différents immeubles</u></p> <p><u>Prévoir des espaces de livraison réservés aux modes actifs (vélos cargos)</u></p> <p><u>Pour les surfaces commerciales, les quais de livraisons couverts ne doivent pas être compris dans la surface commerciale</u></p> <p><u>Préciser que les aires de livraison ne peuvent obérer la qualité des espaces publics mitoyens ou à proximité.</u></p>	<p>Maintenir le seuil de 1.000m² (RRU précédent)</p> <p>Objectif imposer suffisamment d'aires de livraison hors voirie pour limiter les nuisances des livraisons dans l'espace public</p> <p>Les quais de livraison couverts (la couverture limite les nuisances acoustiques) ne doivent pas être compris dans le calcul de la surface commerciale car cela dissuade leur réalisation</p>
---	---	--