



RÈGLEMENT RÉGIONAL D'URBANISME
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2006.

TITRE VII

LA VOIRIE, SES ACCES ET SES ABORDS

INTRODUCTION GÉNÉRALE

CARACTERISTIQUES DES CONSTRUCTIONS ET DE LEURS ABORDS

NORMES D'HABITABILITE DES LOGEMENTS

CHANTIERS

ACCESSIBILITE DES BATIMENTS PAR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

ISOLATION THERMIQUE DES BATIMENTS

PUBLICITES ET ENSEIGNES

LA VOIRIE, SES ACCES ET SES ABORDS

LES NORMES DE STATIONNEMENT EN DEHORS DE LA VOIE PUBLIQUE



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

LA VOIRIE, SES ACCES ET SES ABORDS

Table des matières

Section 1 :	Généralités	3
Section 2 :	Le cheminement piéton	8
Section 3 :	Les dispositifs ralentisseurs	11
Section 4 :	Les deux-roues légers	12
Section 5 :	Le stationnement	14
Section 6 :	Les transports en commun	16
Section 7 :	Les arbres à haute tige	17
Section 8 :	La signalisation	18
Section 9 :	Le mobilier urbain	20
Section 10 :	L'éclairage	21
Section 11 :	Les décorations événementielles	22
Section 12 :	Dispositions finales	22

Le présent texte accompagné de ses croquis réglementaires repris en annexe constitue la version officielle du règlement tel qu'arrêté par le Gouvernement le 21 novembre 2006. Les croquis sont numérotés et indiquent clairement l'article auquel ils se réfèrent.

Les commentaires encadrés et les illustrations insérés dans le texte n'ont qu'une valeur indicative. Ils éclairent le lecteur sur l'esprit du texte légal au travers de recommandations et références utiles.

Les textes légaux et réglementaires référencés dans le règlement sont susceptibles d'évoluer.

Le RRU est consultable sur le site www.rru.irisnet.be

Section 1 :

Généralités

ARTICLE 1 CHAMP D'APPLICATION

§ 1. Le présent titre s'applique à l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2. Le présent titre s'applique :

1° à tous les actes et travaux relatifs à la voirie par terre, à ses accès et à ses abords, à l'exclusion des voies de circulation sous terre et des voies de chemins de fer, soumis à permis d'urbanisme par l'article 98, § 1er, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Voirie par terre : Voie de circulation terrestre et tunnels destinés à la circulation du public ainsi qu'à leurs accès et leurs abords à l'exclusion des autres voies de circulation sous terre et des voies de chemin de fer.

2° aux actes et travaux qui, en raison de leur minime importance, sont dispensés de l'obtention d'un permis d'urbanisme, visés à l'article 98, § 2, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

3° Aux actes et travaux visés à l'article 98, § 3 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, pour lesquels un règlement d'urbanisme impose un permis.

La liste des actes et travaux dispensés du permis d'urbanisme a été fixée par le Gouvernement au sein de l' « Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune ou de la Commission Royale des Monuments et des Sites ou de l'intervention d'un architecte. »

En vertu de cet arrêté, les actes et travaux dispensés du permis d'urbanisme, pour autant qu'ils n'impliquent aucune dérogation à des dispositions légales et réglementaires, sont les suivants :

Actes et travaux de voirie :

Art.3 Pour autant qu'ils n'impliquent aucune dérogation à un plan d'affectation du sol, à un règlement d'urbanisme ou à un permis de lotir, qu'ils ne sont pas relatifs à un bien faisant l'objet d'une mesure de protection, et qu'ils ne constituent pas le complément de travaux soumis à permis d'urbanisme, les actes et travaux en voirie suivants sont dispensés de permis d'urbanisme :

1° pour autant que les actes et travaux ne modifient pas les caractéristiques essentielles du profil en travers, le renouvellement des fondations et du revêtement des chaussées, bords, bordures et trottoirs, à l'exception des changements de revêtements constitués principalement de pierres naturelles;

2° le renouvellement sans modification des caractéristiques essentielles du profil en travers des éléments accessoires tels que glissières et bordures de sécurité;

3° la pose, le renouvellement ou le déplacement des dispositifs d'évacuation d'eau tels que filets d'eau, avaloirs, taques, égouts et collecteurs de moins d'1,25 mètre de diamètre intérieur;

4° la pose, le renouvellement ou le déplacement des câbles, conduites et canalisations situés dans l'espace public;

5° les aménagements provisoires de voirie à titre d'essai d'une durée maximale de deux ans;

Art. 4. Pour autant qu'ils n'impliquent aucune dérogation à un plan d'affectation du sol, à un règlement d'urbanisme ou à un permis de lotir, qu'ils ne sont pas relatifs à un bien faisant l'objet d'une mesure de protection, qu'ils ne constituent pas le complément de travaux soumis à permis d'urbanisme ou qu'ils ne font pas l'objet d'une répétition sur la longueur d'une voirie, les actes et travaux en voirie suivants sont dispensés de permis d'urbanisme :

1° les petits travaux d'aménagement des espaces réservés aux piétons, aux cyclistes et visant l'agrandissement local de ces espaces, l'amélioration de leur aspect esthétique ou la sécurité des usagers;

2° les travaux d'aménagement des espaces réservés aux plantations;

3° le placement, le déplacement ou l'enlèvement des dispositifs ou éléments suivants :

a) la signalisation lumineuse ou non en ce compris son support, à l'exception des portiques, ainsi que sa protection vis-à-vis de la circulation;

b) les dispositifs fixes ou mobiles limitant la circulation ou le stationnement;

c) les dispositifs de contrôle du stationnement ou de la circulation, tels que parcomètres, appareils horodateurs, radars, caméras;

d) les dispositifs de stationnement pour véhicules à deux roues;

e) les dispositifs accessoires d'installations techniques, souterraines ou non, tels que armoires de commande électrique de feux de signalisation ou d'éclairage public, bornes téléphoniques, bornes incendies, armoires de télédiffusion;

f) les bancs, tables, poubelles, cabines téléphoniques, petites fontaines, bacs à plantation, boîtes postales;

g) les dispositifs d'éclairage public;

h) les abris destinés aux usagers des transports en commun pour autant que leur hauteur ne dépasse pas 2,50 mètres.

4° l'établissement ou la modification de la signalisation au sol;

5° le placement ou la modification de dispositifs ralentisseurs de trafic ne se trouvant pas sur le réseau primaire;

6° sans préjudice de l'obtention préalable d'une autorisation de voirie, le placement d'une terrasse ouverte saisonnière dans le secteur horeca, pour autant que sa superficie ne dépasse pas 50 m² et que soit préservé un passage libre d'obstacles sur au moins le tiers de la largeur de l'espace réservé aux piétons, avec un minimum de 2 mètres.

ARTICLE 2 **DEFINITIONS**

§ 1. Au sens du présent titre, on entend par :

- 1. arbre à haute tige** : arbre dont le tronc mesure au moins 40 cm de circonférence à 1,50 m du sol et qui atteint au moins 4m.

- 2. armoires des concessionnaires** : boîtes situées en voirie et contenant des dispositifs électriques nécessaires au fonctionnement d'une installation d'utilité publique.

- 3. bordure** : dispositif délimitant les différentes fonctions d'une voirie par une différence de niveau dans le but de protéger l'espace réservé principalement aux piétons et si panneaux D7/D9/D10, aux cyclistes et aux piétons.

- 4. bordure double** : dispositif constitué de deux bordures de hauteurs différentes placées en escalier.

- 5. bordure saillante** : bordure ancrée dans le sol qui dépasse le niveau de la voie de circulation piétonne.

- 6. borne** : élément de mobilier urbain ancré ou posé, fixe ou amovible, spécifique à la protection des voies de circulation piétonne ou cyclable.

- 8. code du gestionnaire** : l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976, fixant notamment les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

- 9. deux-roues léger** : bicyclette ou cyclomoteur de classe A au sens du code de la route

- 10. dalles podotactiles** : dalles ayant un relief ou un matériau particuliers permettant aux malvoyants et aux aveugles de s'orienter à pied.

- 11. décoration événementielle** : décoration non publicitaire, à caractère éphémère, liée à un événement à caractère culturel, sportif, social ou commercial.

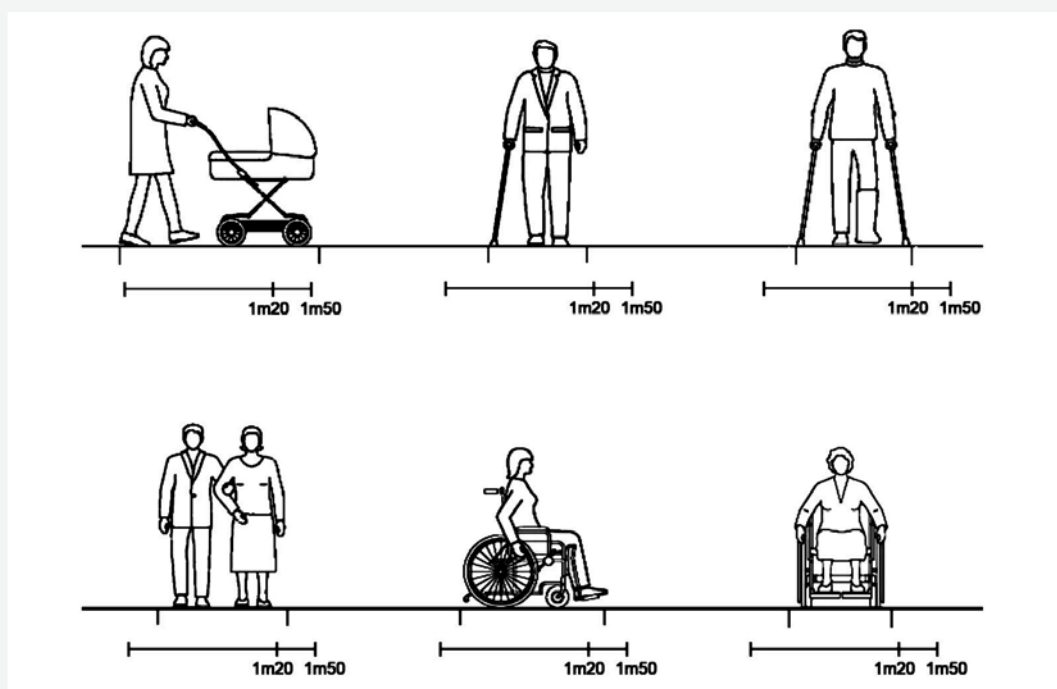
- 12. dispositif ralentisseur** : aménagement visant à dissuader les conducteurs de véhicule de pratiquer une vitesse supérieure à la vitesse maximale autorisée.

- 13. espace structurant** : espace tel que déterminé dans le plan régional d'affectation du sol.

- 14. mobilier urbain** : ensemble des objets ou dispositifs publics ou privés, posés ou ancrés dans l'espace public, fixes ou amovibles, et assurant une fonction d'utilité publique.

- 15. personne à mobilité réduite** : personne dont les facultés de déplacement à pied sont réduites de manière temporaire ou définitive.

Il est impossible de reprendre dans la définition de la personne à mobilité réduite l'ensemble des cas qui peuvent être rencontrés. Il faut entendre cette notion dans son sens le plus large. Il s'agit donc autant de personnes handicapées que de personnes accompagnées d'un landau, de personnes âgées ou de quelqu'un qui subit une difficulté de déplacement temporaire.



Emprise des usagers à mobilité réduite (PMR).

16. potelet : type de borne destinée à empêcher le stationnement ou à protéger les voies de circulation destinées aux piétons et aux cyclistes ou à délimiter des espaces à destination des différents usagers.

17. réseaux primaire, interquartier et de quartier : réseaux tels que définis dans le plan régional de développement en vigueur.

18. signalisation routière : signalisation prévue au code de la route et au code du gestionnaire.

19. signalisation de direction : signalisation de préavis, de direction à distance ou de proximité, en ce compris la signalisation des équipements d'intérêts collectifs et des établissements et commerces locaux.

20. spécialisation des voiries : organisation de la voirie telle que déterminée dans le plan régional de développement et le plan régional d'affectation du sol.

21. traversée piétonne : partie balisée d'une chaussée que les piétons empruntent pour la traverser, dénommée passage pour piétons dans le code de la route.

22. trottoir : partie de la voie publique, en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers. Le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie pas l'affectation de celui-ci.

23. voirie par terre : voies de circulation terrestres ainsi que des tunnels destinés à la circulation du public (par opposition à la voirie par eau).

24. zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement : zone telle que définie dans le plan régional d'affectation du sol en vigueur.

§ 2. Pour les termes « chaussée », « bande de circulation », « piste cyclable », « carrefour », « fonction de circulation », « fonction de séjour » qui ne sont pas repris au § 1er ci-avant, il est renvoyé aux définitions contenues dans le code de la route.

ARTICLE 3 **OBJECTIFS D'AMENAGEMENT DE LA VOIRIE, DE SES ACCES ET DE SES ABORDS**

Les objectifs de l'aménagement de la voirie sont les suivants :

1° L'aménagement de la voirie, de ses accès et de ses abords, en ce compris les plantations, l'éclairage et le mobilier urbain, tient compte des caractéristiques urbanistiques du quartier. Cet aménagement contribue à l'embellissement de la ville, en particulier lorsque l'on se situe dans un espace structurant ou une zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement.

2° L'aménagement est étudié en fonction de la spécialisation des voiries. La spécialisation des voiries détermine notamment le rapport entre la fonction de circulation et la fonction de séjour.

3° L'aménagement tient compte des activités riveraines.

4° L'aménagement tient compte des personnes à mobilité réduite.

5° L'aménagement assure la sécurité de l'ensemble des usagers par le maintien d'une bonne visibilité et par l'éveil de l'attention de l'ensemble des usagers.

6° L'aménagement assure le confort, la commodité et la continuité du cheminement des piétons, des personnes à mobilité réduite et des deux-roues légers.

7° L'aménagement est réalisé de manière à induire un comportement respectueux de chaque catégorie d'usagers de la voirie envers toutes les autres.

8° Lorsque la voirie est parcourue par des transports publics, l'aménagement est conçu pour en faciliter la circulation.

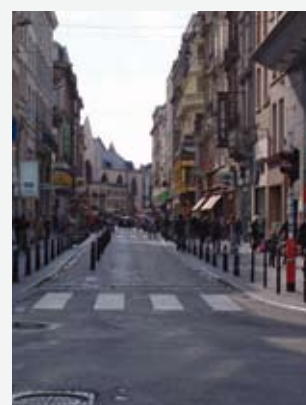
9° L'aménagement tient compte de la proximité d'établissements scolaires.

La spécialisation distingue trois réseaux qui comprennent chacun un ou plusieurs type de voiries.

- Le réseau primaire qui comporte trois types de voiries: les autoroutes, les voies métropolitaines et les voies principales;
- Le réseau interquartier avec ses voies interquartier;
- Le réseau de quartier qui comprend les collecteurs de quartier et les rues locales.



Voie du réseau primaire.



Voie du réseau de quartier.

Section 2 :

Le cheminement piéton

ARTICLE 4 VOIES DE CIRCULATION PIETONNE

§ 1. Toute voie de circulation piétonne comporte un cheminement libre de tout obstacle d'une largeur minimale d'1,50 m d'un seul tenant et d'une hauteur libre minimale de 2,20 m.

§ 2. La pente transversale maximale entre l'alignement et la bordure est de 2%.

§ 3. Au droit d'un obstacle permanent ou amovible dont la longueur maximale est de 0.50 m, la largeur du cheminement libre prévue au § 1er peut être réduite à 1,20 m lorsque la largeur de la voie de circulation piétonne est inférieure à 2 mètres.

La distance minimale entre deux obstacles successifs est de 1,50 m.

A l'approche d'un mobilier urbain non prolongé jusqu'au sol, des indications podotactiles doivent indiquer l'obstacle.

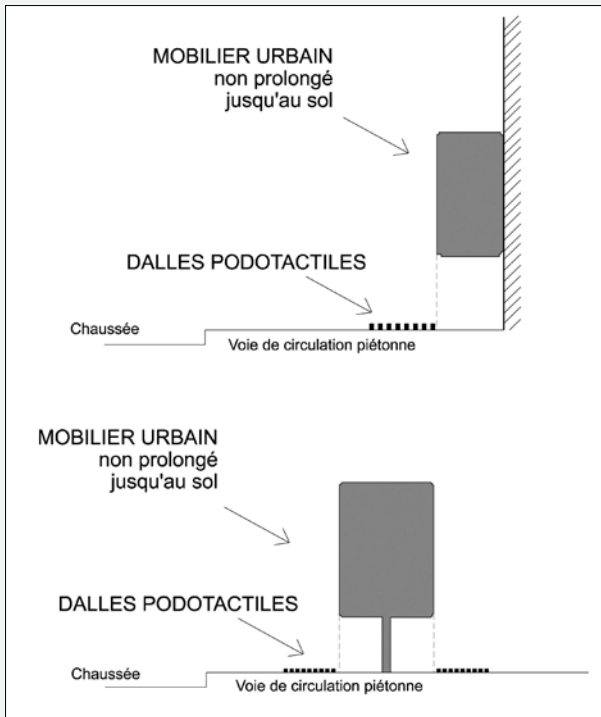
§ 4. Sans préjudice des § 1er et 3, lorsque la voie de circulation piétonne présente une largeur égale ou inférieure à 2 mètres, la signalisation routière est :

- 1° soit ancrée dans la façade, à l'exception des immeubles classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde en vertu du Code bruxellois de l'aménagement du territoire ;
- 2° soit placée le plus près possible de l'alignement.

Le croquis n° 1 en annexe 1 du présent titre illustre le présent article.

Seuls les croquis en annexe sont réglementaires.

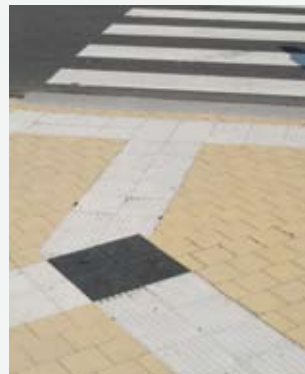
Les dispositions de l'article 4 ont pour objectif d'assurer un minimum de confort et de sécurité aux piétons en dégagant, sur les trottoirs, un cheminement libre de tout obstacle.



Mobilier urbain non prolongé jusqu'au sol signalé par des dalles podotactiles.



Dalles podotactiles à l'approche d'un mobilier urbain non prolongé jusqu'au sol.



Traversée piétonne conforme avec dalles podotactiles.

ARTICLE 5 TRAVERSEES PIETONNES

§ 1. Toute traversée piétonne est établie dans le prolongement du cheminement libre des voies de circulation piétonne à l'exclusion des traversées spécifiques à dalles podotactiles.

Le piéton a l'obligation d'emprunter les traversées piétonnes balisées suivant les dispositions du code de la route. Cet article tend à lui éviter l'imposition de détours, bien qu'il ne soit pas toujours possible ni souhaitable d'assurer un cheminement en parfaite ligne droite. Les traversées au droit des dalles podotactiles suivent un cheminement particulier le plus adéquat pour les malvoyants et aveugles.

§ 2. Lorsque la chaussée comporte une zone permanente de stationnement, adjacente à la voie de circulation piétonne, celle-ci est élargie au droit des traversées piétonnes.



Traversée piétonne surélevée conforme.

L'élargissement de la voie de circulation piétonne est prolongé de manière à ce que la zone de stationnement commence à minimum 5 mètres de la traversée piétonne dans le sens de la circulation.

Le croquis n° 2 en annexe 1 du présent titre illustre le présent article.

§ 3. La transition entre la voie de circulation piétonne et la chaussée est réalisée :

- par un abaissement progressif de la voie de circulation piétonne au moyen d'une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite, conformément au croquis n°3 de l'annexe 1er du présent titre.
- par un plan incliné respectant les normes suivantes :

1° la pente transversale maximale du plan incliné est de 8 %, cette pente peut toutefois être portée jusqu'à 12 % si la longueur du plan incliné est inférieure à 0,50 m ;

2° la surface du plan incliné est raccordée au niveau de la voie de circulation piétonne par des plans inclinés dont la pente ne dépasse pas de plus de 8 % la pente générale de la voie de circulation piétonne.

Le croquis n° 3 en annexe 1 du présent titre illustre le présent article.

Le croquis n° 4 en annexe 1 du présent titre illustre le présent article.

§ 4. La largeur minimale du cheminement libre prévu à l'article 4 § 3 est à hauteur des traversées piétonnes de 1,20 m.

§ 5. La bordure et le ressaut du raccord du filet d'eau à la chaussée au droit des traversées sont chanfreinés ou arrondis et ont une hauteur maximale de 0,02 m par rapport au fond du filet d'eau. Aucun avaloir n'est situé au droit des traversées piétonnes et cyclistes.

§ 6. La traversée des terre-pleins et des îlots directionnels se fait au niveau de la chaussée. En cas d'impossibilité, la traversée se fait dans les mêmes conditions que celles décrites au § 3.

Les croquis n° 2, 3 et 4 en annexe 1 du présent titre illustrent le présent article.



Traversée piétonne par un abaissement progressif.



Position non conforme de l'avaloir, car situé au droit de la traversée piétonne.



Traversée non conforme d'un terre-plein, car ne respectant pas le §3.



Traversée conforme d'un îlot directionnel.

ARTICLE 6 TROTTOIR EN SAILLIE OU AU DROIT DES ENTREES CARROSSABLES

§ 1. 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.

§ 2. 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.



Entrée carrossable conforme.

L'objectif des dispositions de l'article 6 est d'uniformiser l'aspect des trottoirs au droit des accès carrossables aux immeubles riverains afin d'assurer le confort de la marche en imposant le maintien du niveau général du trottoir, tout en autorisant un aménagement qui garantit l'accessibilité de l'entrée carrossable aux véhicules automobiles.



Entrée carrossable non conforme car ne respectant pas le § 2.

Section 3 :

Dispositifs ralentisseurs

ARTICLE 7 LES DISPOSITIFS RALENTISSEURS

§ 1. Les dispositifs ralentisseurs sont localisés en fonction du contexte architectural, urbanistique, et de la desserte des activités riveraines de même qu'en fonction de la sécurité de tous les usagers, et plus particulièrement des piétons et des cyclistes.

§ 2. Les dispositifs ralentisseurs sont réalisés de manière à ce que :

- 1° leur visibilité soit assurée de jour comme de nuit par l'éclairage et la signalisation;
- 2° l'évacuation des eaux soit assurée.

Les dispositifs ralentisseurs peuvent être source de nuisance pour les riverains s'ils sont mal conçus, il convient donc, pour leur implantation, de suivre le code de la route qui impose des règles précises pour éviter les effets nuisibles.

Ces dispositifs sont dispensés du permis d'urbanisme, pour autant qu'ils n'impliquent aucune dérogation à un plan d'affectation du sol, à un règlement d'urbanisme ou à un permis de lotir, qu'ils ne soient pas relatifs à un bien faisant l'objet d'une mesure de protection, qu'ils ne constituent pas le complément de travaux soumis à permis d'urbanisme ou qu'ils ne fassent pas l'objet d'une ré pétition sur la longueur de la voirie.



Eclairage du dispositif ralentisseur et de sa signalisation.



Coussin berlinois.

Section 4 :

Les deux-roues légers

ARTICLE 8 PISTE CYCLABLE

Aucun obstacle n'est placé sur une piste cyclable. Toutefois, les accès aux pistes cyclables dont la largeur est supérieure à 1,50 m peuvent être munis d'une borne ou d'un potelet central destiné à empêcher l'accès des voitures automobiles et laissant un passage libre de 1,50 m minimum. La hauteur libre minimale au-dessus d'une piste cyclable est de 2,20 m.

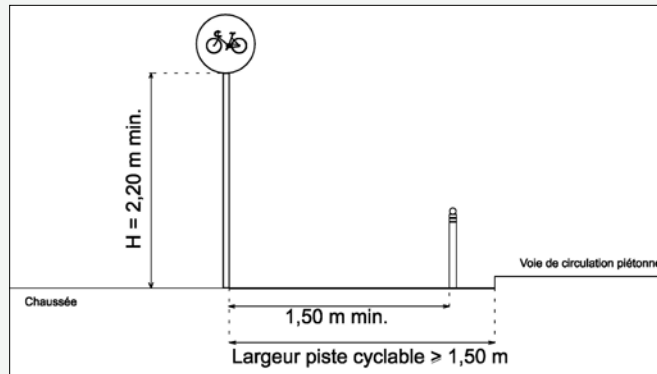
Le titre VII n'a pas pour objectif de donner des conseils de bonne pratique pour réaliser des aménagements pour les deux-roues légers.

Le concepteur d'un tel aménagement consultera à cet effet les publications en la matière de l'Institut belge de la sécurité routière.

Son objectif principal est de protéger les pistes cyclables contre le placement d'obstacles tels que : signalisation routière ou de direction, poteaux d'éclairage, armoires des concessionnaires, etc.

Tout obstacle posé sur une piste cyclable est en infraction s'il ne fait pas l'objet d'un permis d'urbanisme avec dérogation motivée, à l'exception d'une borne posée au centre des pistes larges, pour éviter l'invasion de la piste par les voitures.

Cette section traite également de la réinsertion des deux-roues dans le trafic général à la fin d'une piste cyclable. Cette réinsertion est en effet dangereuse si l'aménagement de la transition n'est pas correctement conçu. Au passage de la chaussée à la piste, la bordure est abaissée.



Largeur libre pour piste cyclable.

ARTICLE 9 SAS ET AVANCEES

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

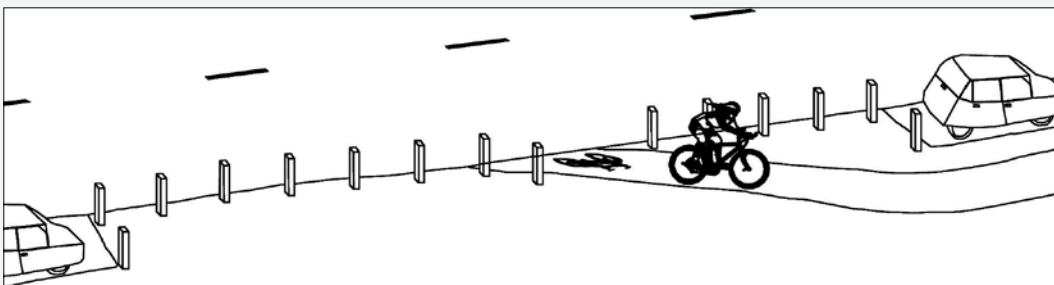


Sas et avancée dans une rue à sens unique.

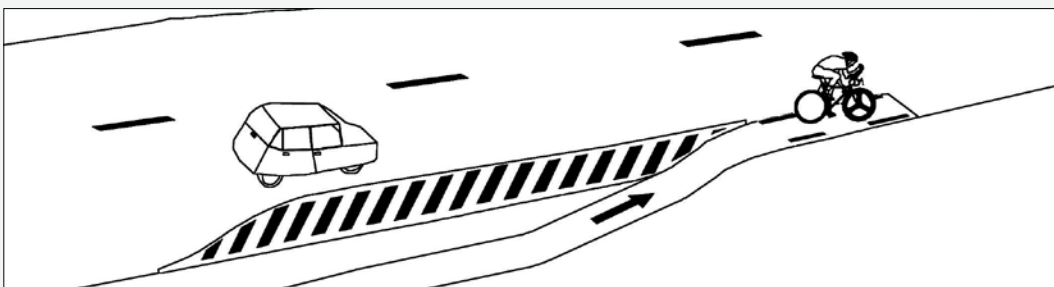
ARTICLE 10 TRANSITION

§ 1. Des zones de transition sont aménagées au début et à la fin d'une piste cyclable de manière à ce que les cyclistes rejoignent facilement la piste ou se réinsèrent en parallèle et en sécurité dans la circulation.

§ 2. La transition entre la chaussée et la piste cyclable est réalisée sans ressaut.



Zones de transition - exemple : début de la piste cyclable.



Zones de transition - exemple : fin de la piste cyclable.

ARTICLE 11 STATIONNEMENT POUR DEUX-ROUES LEGERS

Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des espaces publics situés soit dans une zone commerciale, soit à proximité des équipements d'intérêt collectif ou de service public, des gares, des stations de transports en commun, etc., prévoient l'installation de parkings pour vélos pour les visiteurs, hors de la voie de circulation piétonne, et éventuellement combiné au stationnement pour deux roues motorisées. S'il s'agit d'une école ou d'un hôpital, le stationnement pour le personnel ou les élèves doit prioritairement être réalisé dans les installations en question, et uniquement en voirie si aucune autre possibilité n'est réalisable ou si l'offre dans les installations ne peut suffire.

Dans le cas d'un équipement comportant un accès principal au public, le parking pour vélos doit être rapproché au maximum de l'entrée (20 m au maximum), sauf impositions de sécurité par les pompiers et la police.

Dans le cas d'équipements différents proches les uns des autres, l'offre peut être groupée, en particulier dans le but d'améliorer la qualité, par une plus grande proportion de stationnement couvert par exemple, ou par un nombre de places plus élevé.

Le stationnement pour vélos de moyenne et longue durée (arrêts des transports en commun, équipements culturels, équipements sportifs, ...) est couvert pour au moins 50% de l'offre.

Le stationnement pour vélos de courte durée (commerces, administrations, ...) peut ne pas être couvert.

Section 5 :

Le stationnement

ARTICLE 12 PROTECTION DU TROTTOIR

Lorsque le stationnement est autorisé en épi ou de manière perpendiculaire à la bordure ou à l'alignement, le cheminement libre tel que défini à l'article 4, § 1er, est assuré par un dispositif anti-stationnement.



Stationnement vélo conforme.



Stationnement vélo conforme.



Stationnement vélo conforme.



Protection du trottoir non conforme.

Lorsque le stationnement est organisé perpendiculairement ou en épis le long d'un trottoir, il est fréquent qu'un automobiliste négligeant avance trop son véhicule et empiète ainsi sur le cheminement des piétons tel que défini à l'article 4.

L'article 13 impose la protection du cheminement par un dispositif anti-stationnement.

ARTICLE 13 DISPOSITIFS ANTI-STATIONNEMENT

§ 1. Dans le but de réduire le nombre des bordures saillantes et des potelets anti-stationnement, la distance entre ces dispositifs anti-stationnement est de minimum 1,50 m, et de maximum 3,00 m, en fonction de la largeur de la chaussée.

§ 2. Le dispositif anti-stationnement constitué d'une bordure double visant à protéger une berme ou un espace piéton, respecte les dimensions suivantes :

- la hauteur de l'ensemble des deux bordures doit atteindre au minimum 0,35 m ;
- la distance entre la première et la deuxième bordure doit être comprise entre 0,20 m et 0,45 m.

§ 3. Les bordures saillantes ne peuvent avoir une longueur supérieure à 1,50 m et sont conformes au § 1.

§ 4. La hauteur des potelets anti-stationnement est comprise entre 0,60 m et 1,10m.

Le croquis n° 5 en annexe 1 du présent titre illustre le présent article.

Dans la mesure où les dispositifs anti-stationnement les plus divers se multiplient dans l'espace public, l'article 14 a pour objectif de réglementer l'aménagement de ces dispositifs pour en réduire l'impact visuel tout en conservant leur efficacité contre le stationnement abusif.



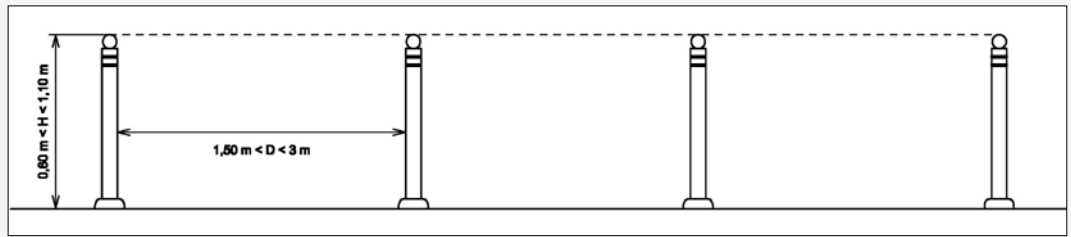
Potelets anti-stationnement.



Potelets anti-stationnement non conformes, car ne respectant pas le § 4.



Bordure double.



Normes des potelets anti-stationnement.

Section 6 :

Les transports en commun

ARTICLE 14 **ARRETS**

§ 1. Le stationnement est interrompu au droit d'un arrêt de transport en commun adjacent au trottoir et la voie de circulation piétonne est élargie.

§ 2. L'accès à l'arrêt est réalisé sous forme d'une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite conformément au croquis N°3 de l'annexe I. Aux deux extrémités de la rampe, un palier ou une aire de repos d'une longueur minimale de 1,50 m est aménagé.

§ 3 Les arrêts de transport en commun sont équipés d'un abri pour les usagers. Ils sont signalés par des dalles podotactiles. L'arrêt situé dans un site ou au droit d'un immeuble, classé ou inscrit sur la liste de sauvegarde au sens du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, peut être dispensé d'abri.

l'article 14 impose l'aménagement des arrêts-type de la stib, avec suppression locale du stationnement, élargissement du trottoir, rehaussement de la bordure, rampe d'accès, dalles podotactiles, et pose d'un abri destiné à protéger les voyageurs contre les intempéries.



Rampe d'un arrêt de transport en commun.



Arrêt du stationnement.



Dalles podotactiles au droit d'un arrêt de transport en commun.

ARTICLE 15 STATIONNEMENT DES TAXIS ET DES VEHICULES DE CAR-SHARING

La zone de stationnement des taxis répond aux critères suivants :

- lieu de bonne accessibilité et de départ aisé pour les taxis;
- bien visible par les usagers;
- une délimitation spéciale en couleur de la surface de la zone de stationnement.

La zone de stationnement des véhicules de car-sharing répond aux critères suivants :

- lieu de bonne accessibilité et de départ aisé pour les véhicules de car-sharing;
- bien visible par les usagers;
- une délimitation spéciale en couleur de la surface de la zone de stationnement.



Stationnement taxi.



Stationnement car-sharing.

Section 7 :

Les arbres à haute tige

ARTICLE 16 DISTANCES

§ 1. La distance minimale entre l'arbre et la façade est déterminée de manière à ce qu'une distance de 2 mètres minimum subsiste entre la façade et la couronne de l'arbre à son développement maximum.

§ 2. La distance minimale entre l'axe du tronc et la zone de circulation de la chaussée est de 0,90 m.

Le croquis n° 6 en annexe 1 du présent titre illustre le présent article.

Les arbres de plus de 6 m en voirie ont une grande valeur esthétique et jouent un rôle important dans la préservation de la nature en ville. Il est donc nécessaire d'en déterminer les conditions minimales d'implantation ([art. 17](#)), de soin à leur plantation ([art. 18](#)) et de protection ([art. 19](#)), en vue d'assurer un développement correct de ces arbres.

Les arbres de plus petite taille ne sont pas soumis à réglementation, dans la mesure où l'expérience démontre que les gestionnaires de voirie parviennent à planter des arbres à basse tige en trottoir dans des conditions très difficiles. Ces arbres à basse tige se développent généralement correctement et ont un effet décoratif important. Il n'est pas opportun de fixer des règles contraignantes susceptibles de freiner la plantation de ces arbres à basse tige en trottoir.

ARTICLE 17 **FOSSES DE PLANTATION**

La fosse de plantation a un volume minimum de 3,5 m³.
Si la fosse est située sur la voirie, il faut une surélévation systématique des bords de la fosse.

ARTICLE 18 **PROTECTIONS**

§ 1. Une zone perméable de 2,25 m² minimum est prévue au pied de l'arbre.

§ 2. Cette zone perméable est protégée du piétinement par un dispositif au même niveau que la voie de circulation piétonne, lorsque l'intensité de la circulation piétonne le justifie.

§ 3. Des dispositifs de protection du tronc et du pied de l'arbre sont prévus lorsque des chocs et des tassements sont provoqués par les véhicules.

§ 4. Aucune pose de réseau d'utilité publique ne peut être réalisée à une distance inférieure à 1,75 m de l'axe du tronc.

Au vu du développement des racines de l'arbre et de leur protection, aucune conduite des réseaux de gaz, d'électricité, de téléphonie,... ne peut être placée à moins d'1,75m de l'axe du tronc.

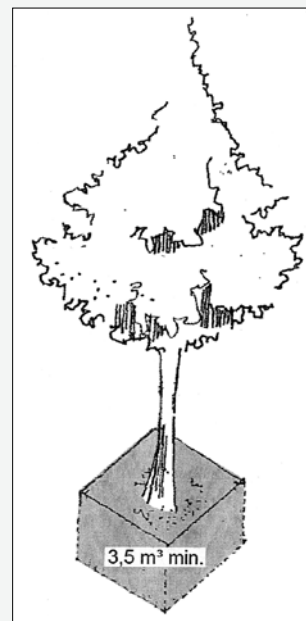
Section 8 :

La signalisation

ARTICLE 19 **SIGNALISATION ROUTIÈRE**

§ 1. Seuls les signaux obligatoires sont implantés.

§ 2. Les signaux routiers sont limités en nombre et sont regroupés sur un mât unique.



Fosse de plantation.



Protection des plantations.



Protection des plantations au droit d'un stationnement automobile.

Le code de la route détermine les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière. Les dispositions de la réglementation laissent toutefois un certain degré de liberté à l'autorité gestionnaire de la voirie .

Dans la mesure où les objets ancrés dans le sol ou dans un immeuble qui matérialisent la signalisation routière sont soumis à la réglementation urbanistique, les dispositions de cette section ont pour objectif d'améliorer l'esthétique urbaine en imposant des règles qui doivent être appliquées en utilisant l'espace de liberté laissé par le code de la route et le code du gestionnaire.

En ce qui concerne la signalisation de direction, l'objectif poursuivi est d'inciter les gestionnaires de la voirie à adopter un plan d'ensemble de cette signalisation sur l'ensemble des voiries dont ils ont la gestion. Tant que ce plan n'est pas adopté, toute pose de signalisation de direction est soumise à permis d'urbanisme.

ARTICLE 20 SIGNALISATION DE DIRECTION

La pose de la signalisation de direction s'inscrit dans un plan d'ensemble élaboré par le gestionnaire de la voirie et cohérent avec les autres plans de signalisation de direction.

ARTICLE 21 MARQUAGES AU SOL

L'usage des marquages au sol est réservé aux situations où l'intensité de la circulation et/ou la sécurité des usagers le justifient. Les marquages séparant les bandes de circulation automobile sont interdits dans les voiries du réseau de quartier et interquartier à l'exception des carrefours et des virages qui les nécessitent pour des raisons de sécurité.



Panneaux de signalisation routière regroupés.



Panneaux de signalisation directionnelle regroupés.



Marquage au sol lors de situation dangereuse.

Section 9 :

Le mobilier urbain

ARTICLE 22 IMPLANTATION

§ 1. Au droit des carrefours, des traversées piétonnes et des arrêts de transports publics, le mobilier ne peut être posé s'il nuit à la visibilité de tous les usagers de la voirie.

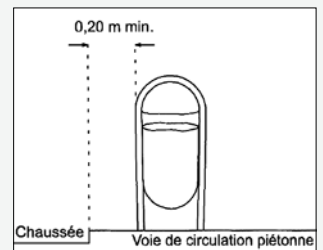
§ 2. A l'exception des dispositifs anti-stationnement, le mobilier urbain est placé à une distance minimale de 0,20 m de la face extérieure de la bordure de séparation entre la voie de circulation piétonne et la chaussée.

§ 3. Sans préjudice de l'article 4, § 3, le passage libre à l'avant des abris destinés aux usagers des transports en commun est de minimum 1,20 m. Lorsque les circonstances locales l'imposent, cette distance peut être réduite à 0,90 m.

Le § 2 impose une distance minimale depuis le bord de la chaussée, pour éviter les détériorations du mobilier par les véhicules circulant sur la chaussée.



Espace public regroupant plusieurs mobiliers urbains.



Mobilier urbain.

ARTICLE 23 ARMOIRES DES CONCESSIONNAIRES

§ 1. Toutes les armoires sont équipées d'une plaquette indiquant l'identité et les coordonnées de leurs propriétaires.

§ 2. Lorsqu'elles sont situées sur les voies de circulation piétonne, les armoires sont placées parallèlement à l'alignement.

Les armoires d'une hauteur inférieure à 1,20 m peuvent être placées perpendiculairement à l'alignement, sur l'élargissement de la voie de circulation piétonne prévu à l'article 5 § 2, à une distance maximale de 0,50 m de la face extérieure de la bordure.

§ 3. Les armoires sont enterrées dans les cas suivants :

- dans un site ou au droit d'un immeuble, classé ou inscrit sur la liste de sauvegarde au sens du Code bruxellois de l'aménagement du territoire ;
- dans la zone de protection visée aux articles 228 de ce Code ;
- à défaut de zone de protection, dans un périmètre de 50 mètres autour du bien classé ou ins-

crit dans la liste de sauvegarde au sens du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

- quand le trottoir est inférieur à 1,50 m ou devant une vitrine.

Dans les autres cas, les armoires enterrées sont privilégiées.

Le croquis n° 7 en annexe 1 du présent titre illustre le présent article.

Section 10 : L'éclairage

ARTICLE 24 COMPOSITION GLOBALE

§ 1. L'éclairage des espaces urbains est pensé en fonction d'une volonté de composition globale, notamment la hauteur de feu et la position du luminaire sont déterminées en fonction de la largeur de la chaussée à éclairer et de l'impression visuelle nocturne souhaitée. Il vise aussi à mettre en évidence les sites et les ensembles immobiliers remarquables.

§ 2. L'éclairage urbain est conçu afin de limiter au strict minimum les nuisances à l'intérieur des habitations.

§ 3. Le niveau d'éclairement permet une bonne visibilité des voies de circulation piétonne et si nécessaire une mise en évidence des traversées piétonnes et cyclistes.

§ 4. La hauteur de feu est limitée à 9 mètres maximum. Cette hauteur peut être portée à 20 mètres sur les autoroutes.



Position conforme des armoires des concessionnaires.



Composition globale.

L'éclairage des espaces urbains, outre son rôle de sécurité, est un facteur d'embellissement et de mise en valeur de la ville.

Section 11 :

Décorations événementielles

ARTICLE 25 DECORATIONS EVENEMENTIELLES

Les décorations événementielles de manifestations ou de festivités diverses sont placées au plus tôt 1 mois avant le début de l'événement auquel il se rapporte et retirées au plus tard 15 jours calendrier après la fin de celui-ci.

Suivant la définition de l'article 26, la décoration événementielle n'est le support d'aucune publicité, auquel cas elle est définie comme publicité événementielle et est soumise aux dispositions du titre VI. L'exemple type de décoration événementielle est la décoration de fin d'année, qui, en application de l'article 26, est autorisée du 25 novembre au 16 janvier.



Décorations événementielles non conformes.

Section 12 :

Dispositions finales

ARTICLE 26 DISPOSITIONS FINALES

La conformité d'un projet au présent titre ne permet pas de préjuger ni de sa conformité au bon aménagement des lieux, apprécié par l'autorité compétente pour délivrer un permis d'urbanisme, ni de sa conformité aux autres lois et règlements applicables.

ARTICLE 27 APPLICATION DANS LE TEMPS

Le présent titre s'applique aux demandes de permis et de certificats d'urbanisme qui sont introduites après son entrée en vigueur.

Il s'applique également aux actes et travaux visés à l'article 1er dispensés, en raison de leur minime importance, de l'obtention d'un permis d'urbanisme, dont l'exécution est entamée après son entrée en vigueur.

Le RRU a été publié au Moniteur belge du 19.12.2006 et est entré en vigueur en date du 03.01.2007.

Section II : le cheminement piéton
Afdeling II : het voetgangersverkeer

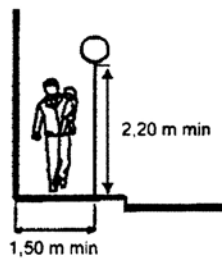
Croquis n°1 - Schets nr 1

Article 4. Voies de circulation piétonne - § 1 et § 3

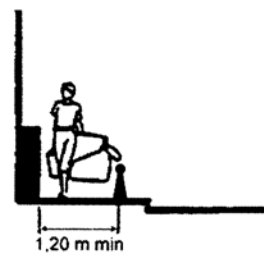
Artikel 4. Voetgangerswegen - § 1 en § 3

Exemples
 Voorbeelden

**A. largeur
 largeur $\geq 2m$**

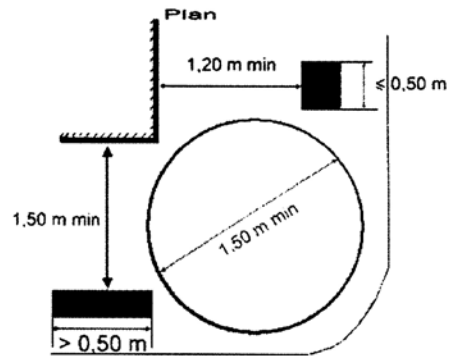


**B. largeur
 largeur $< 2m$**



Pour les voies de circulation dont la largeur est inférieure à 2 mètres, la largeur minimale du cheminement libre est de 1,20 m au droit d'un obstacle dont la longueur maximale est de 0,50 m. Si ce dernier a une longueur supérieure à 0,50 m, la largeur minimale du cheminement libre est de 1,50 m.

Wanneer de voetgangersweg minder dan 2 meter breed is, wordt de minimale breedte van de vrije doorgang teruggebracht tot 1,20 m ter hoogte van een hindernis die maximum 0,50 m lang is. Als de hindernis meer dan 0,50 m lang is, is de minimale breedte van de vrije doorgang 1,50 m.

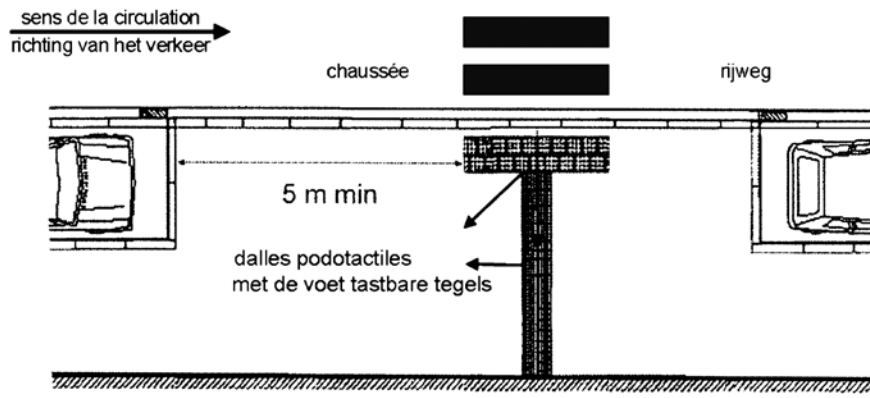


Croquis n°2 - Schets nr 2

Article 5. Traversées piétonnes - § 2

Artikel 5. Zebrapaden - § 2

Plan



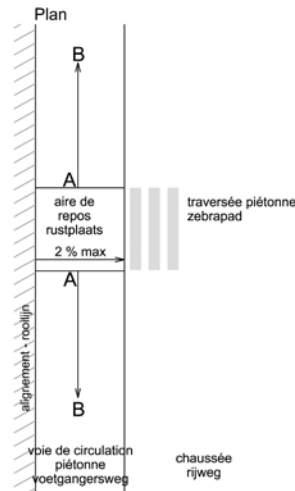
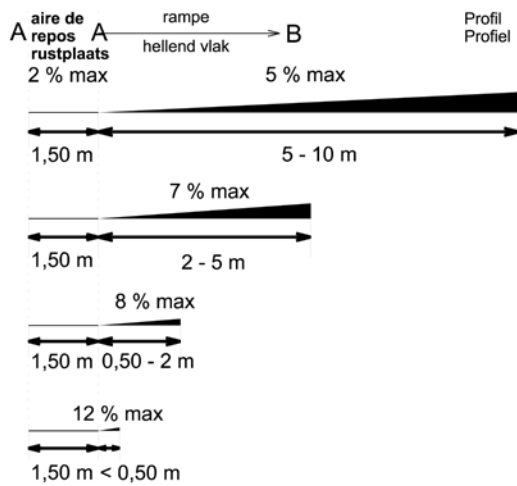
Section II : le cheminement piéton - Section VI : les transports en commun

Afdeling II : het voetgangersverkeer - Afdeling VI : het openbaar vervoer

Croquis n°3 - Schets nr 3

Article 5 § 3 : traversées piétonnes - Article 15 § 2 : arrêts

Artikel 5 § 3 : zebraapaden - Artikel 15 § 2 : haltes



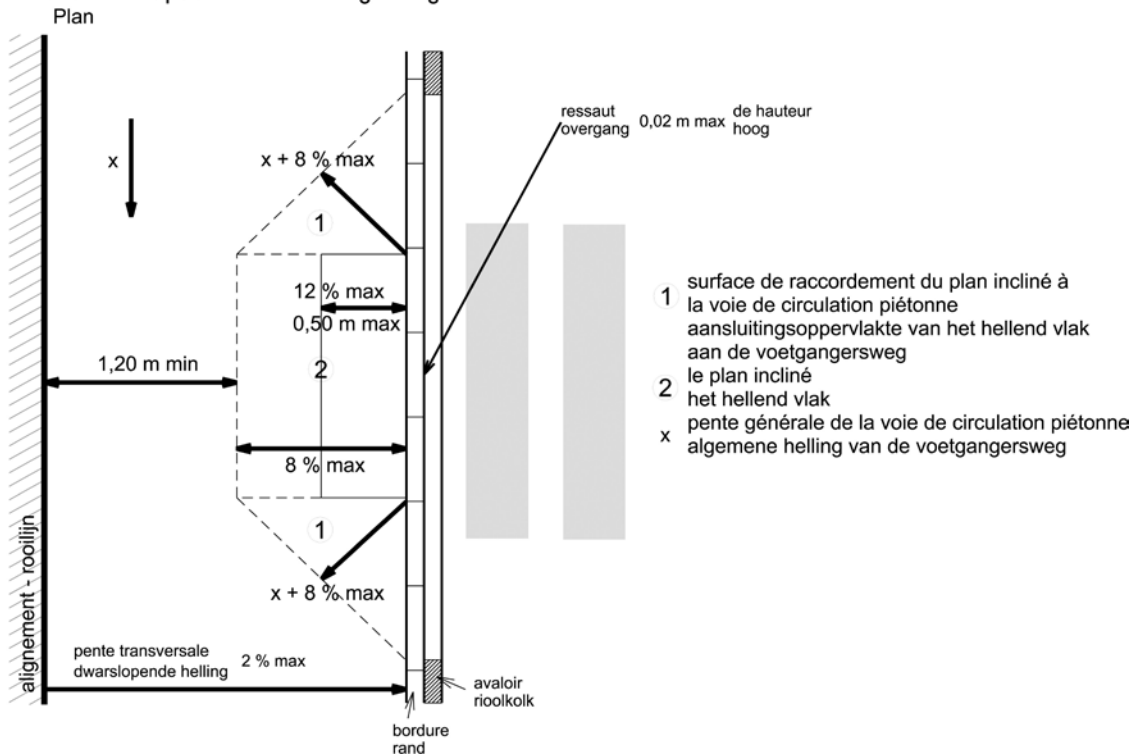
Section II : le cheminement piéton

Afdeling II : het voetgangersverkeer

Croquis n°4 - Schets nr 4

Article 5 : traversées piétonnes - § 3 et § 4

Artikel 5 : zebraapaden - § 3 et § 4



Section V : le stationnement

Afdeling V : het parkeren

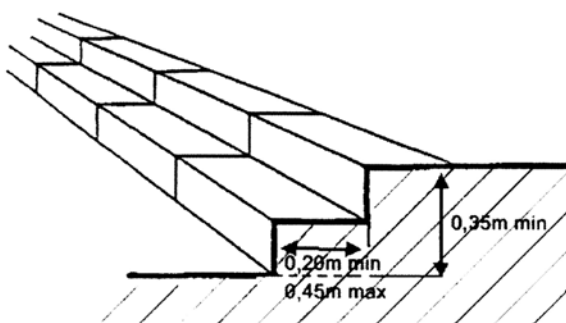
Croquis n°5 - Schets nr 5

Article 14 Dispositifs anti-stationnement

Artikel 14 Anti-parkeervoorzieningen

§ 2 Bordure double

§ 2 Dubbele stoerprand



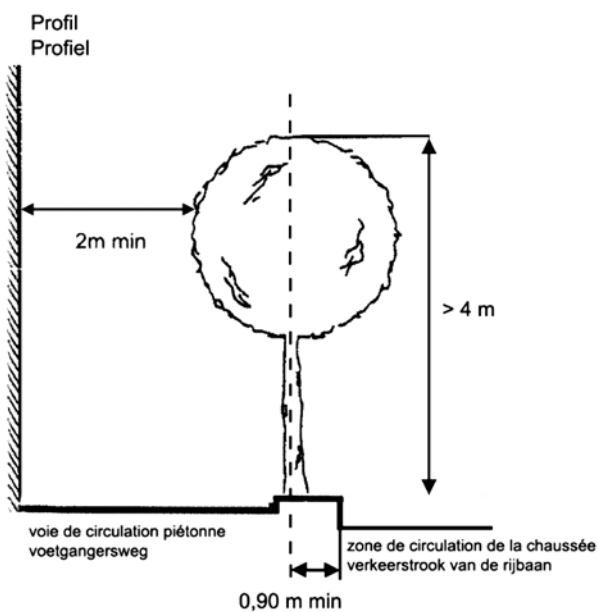
Section VII : les arbres à haute tige

Afdeling VII : hoogstammige bomen

Croquis n°6 - Schets nr 6

Article 17 : distances

Artikel 17 : afstanden



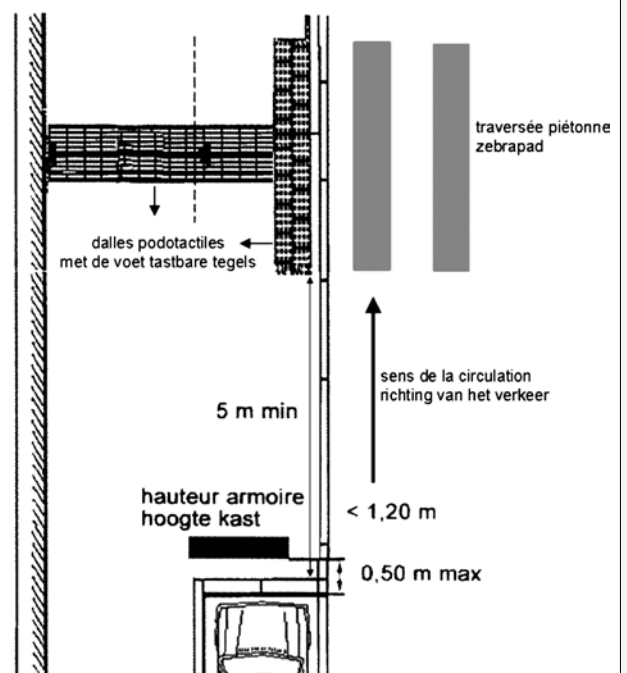
Section IX : le mobilier urbain

Afdeling IX : stadsmeubilair

Croquis n°7 - Schets nr 7

Article 24 : Armoires de concessionnaires - § 2

Artikel 24 : Kasten van concessiehouders - § 2



Editeur responsable : Jacques Van Grimbergen

Directeur général de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement.

Graphisme : Tarmak

Photographie : Marcel Vanhulst

Dépôt légal : D/2007/9210/1



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

**Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement**

CCN, rue du Progrès 80, bte 1
1035 Bruxelles

Pour plus d'informations :
www.rru.irisnet.be