

PROJET DE RÉVISION DU RÈGLEMENT RÉGIONAL D'URBANISME (RRU)
(Approbation du Gouvernement du 24 janvier 2019)

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

28 mai 2020

TABLE DES MATIERES

1. CONTEXTE DE LA SAISINE	7
1.1. Le Projet de révision du RRU	7
1.2. La constitution de la nouvelle Commission	7
1.3. La Crise sanitaire liée au Covid-19.....	7
2. AVIS.....	8
2.1. PREAMBULE	8
2.1.1. Densification	8
2.1.2. Question des tours.....	8
2.1.3. Harmonisation /autres législations	9
2.1.4. Réalisation des objectifs	9
2.1.5. Clarté / lisibilité / interprétation	9
2.1.6. RIE	10
2.1.7. Glossaire	10
2.2. TITRE I– CARACTERISTIQUES DES CONSTRUCTIONS ET LEURS ABORDS	11
2.2.1. CHAPITRE 1 GENERALITES	11
ARTICLE 2 : OBJECTIFS	11
1° Observations générales	11
2° Permettre une densité harmonieuse et équilibrée du bâti	11
ARTICLE 2/1 - RECONVERSION DES IMMEUBLES	12
2.2.2. CHAPITRE 2 _ IMPLANTATION ET GABARITS.....	12
2.2.2.1. SECTION 1. CONSTRUCTIONS EN MITOYENNETE	12
ARTICLE 3 : IMPLANTATION	12
Bâtiments affectés aux activités productives, à la logistique et aux équipements	12
L'isolation/alignement.....	12
ARTICLE 4 : PROFONDEUR.....	13
ARTICLE 5 : HAUTEUR DE LA FACADE AVANT.....	13
ARTICLE 6 : TOITURE	13
2.2.2.2. SECTION 2 : CONSTRUCTIONS ISOLEES	14
ARTICLE 7 : IMPLANTATION ET PROFONDEUR.....	14
ARTICLE 8 : HAUTEUR ET TOITURE	14
ARTICLE 9 : REZ-DE-CHAUSSEE.....	14
2.2.3. CHAPITRE 4 : ABORDS.....	14
ARTICLE 11 : AMENAGEMENT DES ZONES DE RECU.....	14
ARTICLE 12 : ZONES DE COURS ET JARDINS ET DES ZONES DE RETRAIT LATERAL.....	14
ARTICLE 13 : MAINTIEN D'UNE SURFACE PERMEABLE ET BIODIVERSITE	14
Dérogations zones de recul §2° (chapitre 11).....	15
2.2.4. CHAPITRE 5 : RACCORDEMENTS.....	15

ARTICLE 15 : RACCORDEMENT DES CONSTRUCTIONS	15
2.2.5. CHAPITRE 6 : EAUX PLUVIALES.....	15
2.3. TITRE II – NORMES D’HABITABILITE DES LOGEMENTS	15
2.3.1. CHAPITRE 1 GENERALITES	15
TAILLE MINIMALE DES LOGEMENTS / ACCESSIBILITÉ / SURCOÛTS	15
Organisation intérieure / adaptabilité des logements	17
Code du Logement	18
Exigence d’un permis	18
Permis à durée limitée	19
ARTICLE 1 : CHAMP D’APPLICATION	19
ARTICLE 2 : OBJECTIFS	19
2.3.2. CHAPITRE 2 : REGLES APPLICABLES AUX LOGEMENTS, A L’EXCLUSION DES LOGEMENTS ETUDIANTS	20
2.3.2.1. SECTION 2 : NORMES MINIMALES DE SUPERFICIE ET DE HAUTEUR	20
ARTICLE 3 - NORMES MINIMALES DE SUPERFICIE	20
Division d’immeubles	20
Autre formes d’habiter.....	20
Logements traversant	20
ARTICLE 10 : ÉCLAIRAGE NATUREL	21
2.3.2.2. SECTION 3 : EQUIPEMENTS.....	21
ARTICLE 14 : RACCORDEMENT.....	21
Haut débit	21
2.3.2.3. SECTION 4 : LOCAUX DE SERVICE OBLIGATOIRES DANS LES IMMEUBLES A LOGEMENTS MULTIPLES	21
Conteneurs enterrés	21
Demande d’ajout : Local Vélos.....	21
2.3.3. CHAPITRE 3 - REGLES APPLICABLES AUX LOGEMENTS ETUDIANTS	21
ARTICLE 20 : NORMES MINIMALES DE SUPERFICIE, DE CONFORT ET D’HYGIENE	21
2.4. TITRE III : CHANTIERS.....	22
2.5. TITRE IV : ACCESSIBILITE DES BATIMENTS POUR PERSONNE A MOBILITE REDUITE.....	23
2.5.1. CHAPITRE 1 : GENERALITES	23
ARTICLE 1: CHAMP D’APPLICATION.....	23
2.5.2. CHAPITRE 2 : IMMEUBLES DE LOGEMENTS	23
ARTICLE 3 : LOGEMENTS ADAPTABLES.....	23
2.5.3. CHAPITRE 3 : ACCES AUX BATIMENTS	23
ARTICLE 4 : VOIES D’ACCES	23
ARTICLE 5 : RAMPE	24
ARTICLE 6 : PORTE D’ENTREE	24
2.5.4. CHAPITRE 5 : CIRCULATION INTERNE DANS LES BATIMENTS.....	24
ARTICLE 8 : SIGNALÉTIQUE.....	24

ARTICLE 9 : COULOIRS	24
ARTICLE 11 : ASCENSEURS.....	25
ARTICLE 12 : MARCHES ET ESCALIERS	25
2.5.5. CHAPITRE 6 : EQUIPEMENTS.....	25
ARTICLE 13 : TOILETTES	25
ARTICLE 14 : SALLE DE BAIN, CABINES D’ESSAYAGE, CABINES DE DOUCHE, CHAMBRES	26
2.6. TITRE V : PUBLICITE ET ENSEIGNES	26
2.6.1. CHAPITRE 1 - GENERALITES.....	26
ARTICLE 3 : ZONAGE	26
ARTICLE 4 : DISPOSITIONS COMMUNES.....	26
2.6.2. CHAPITRE 2 PUBLICITES.....	27
2.6.2.1. SECTION 1 _ DISPOSITIONS COMMUNES.....	27
ARTICLE 5 : PUBLICITE LUMINEUSE	27
ARTICLE 8 : FORMES ORIGINALES	27
2.6.2.2. SECTION 2 : PUBLICITES EN ESPACES PRIVES.....	27
ARTICLE 14 : BAIES	27
ARTICLE 16 : BACHES DE CHANTIER.....	27
ARTICLE 17 : CLOTURE	28
ARTICLE 19 : TALUS.....	28
2.6.2.3. SECTION 3 : PUBLICITE EN ESPACE PUBLIC	28
ARTICLE 21 : MOBILIERS URBAINS ET EDICULES	28
ARTICLE 22 : ABRIS DESTINES AUX USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN	28
ARTICLE 27 : DISPOSITIFS D’INFORMATION OU MOBILIERS URBAINS S’INSCRIVANT DANS LE CADRE D’UNE POLITIQUE GLOBALE.....	28
ARTICLE 28 : CHEVALETS ET BANNIERES	29
ARTICLE 29 : PUBLICITE EVENEMENTIELLE.....	29
2.6.3. CHAPITRE 3 : ENSEIGNES ET PUBLICITES ASSOCIEES A L’ENSEIGNE	29
ARTICLE 30 : DISPOSITIONS COMMUNES.....	29
ARTICLE 31 : TERRAINS	29
ARTICLE 33 : FACADES	29
ARTICLES 34 et 35 : MURS PIGNONS ET BAIES.....	29
2.7. TITRE VI : L’ESPACE PUBLIC.....	30
2.7.1. CHAPITRE 1 : GENERALITES.....	30
ARTICLE 2 : OBJECTIFS	30
2.7.2. CHAPITRE 2 : LE CHEMINEMENT PIETON	31
ARTICLE 3 : VOIES DE CIRCULATION PIETONNE	31
ARTICLE 5 : TRAVERSEES PIETONNES	32
2.7.3. CHAPITRE 3 : DISPOSITIFS RALENTISSEURS	32

ARTICLE 6 : DISPOSITIFS RALENTISSEURS	32
2.7.4. CHAPITRE 4 : VEHICULES CYCLABLES LEGERES	33
ARTICLE 7 : VOIES CYCLABLES	33
ARTICLE 10 : STATIONNEMENT DES VÉHICULES CYCLABLES LÉGERS	34
ARTICLE 11 : REVÊTEMENTS ET MARQUAGE DES VOIES CYCLABLES.....	35
2.7.5. CHAPITRE 6 : TRANSPORTS EN COMMUN.....	35
ARTICLE 15 : ARRÊTS.....	35
ARTICLE 16 : SITES PROPRES	35
ARTICLE 17 : STATIONNEMENT DES TAXIS ET DES VÉHICULES PARTAGÉS.....	35
2.7.6. CHAPITRE 7 : ARBRES A HAUTE TIGE ET BIODIVERSITE	36
ARTICLE 18 : ESSENCE ET IMPLANTATION DES ARBRES	36
ARTICLE 19 : FOSSES DE PLANTATION	36
ARTICLE 20 : PROTECTIONS.....	36
ARTICLE 21 : GESTION DES EAUX PLUVIALES	36
2.7.7. CHAPITRE 8 : SIGNALISATION.....	37
ARTICLE 22: SIGNALISATION ROUTIÈRE.....	37
2.7.8. CHAPITRE 9 : CONSTRUCTIONS SUR L'ESPACE PUBLIC.....	37
ARTICLE 24 : INTERDICTION GÉNÉRALE.....	37
ARTICLE 25: IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN.....	38
ARTICLE 26 : ARMOIRES DE CONCESSIONNAIRES -.....	38
ARTICLE 27 : TERRASSES SAISONNIÈRES.....	38
2.7.9. CHAPITRE 10 : ECLAIRAGE	38
CHAPITRE 10 : ECLAIRAGE	38
ARTICLE 28 : COMPOSITION GLOBALE	38
ARTICLE 29 : DECORATIONS EVENEMENTIELLES	39
2.8. TITRE VII - LES NORMES DE STATIONNEMENT EN DEHORS DE LA VOIE PUBLIQUE	39
2.8.1. CHAPITRE 1 GENERALITES	39
Gestion de la transition	39
Difficulté d'analyse – absence de cartes	39
Cohérence.....	39
ARTICLE 1 : CHAMP D'APPLICATION	40
ARTICLE 2 : OBJECTIFS	40
ARTICLE 3 : ZONES DU TERRITOIRE REGIONAL	41
2.8.2. CHAPITRE 2 DISPOSITIONS COMMUNES	42
ARTICLE 6 : CARACTERISTIQUES MINIMALES DES EMPLACEMENTS POUR VELOS	42
2.8.3. CHAPITRE 3 - LES LOGEMENTS.....	43
2.8.3.1. SECTION 1 - IMMEUBLES À LOGEMENTS MULTIPLES NEUFS	43
ARTICLE 7 : NOMBRE D'EMPLACEMENTS DE PARCAGE POUR VOITURES.....	43
Bornes électriques.....	44

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019, relatif à la Commission régionale de développement ;

Vu la demande d'avis sollicitée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Après avoir entendu le représentant du Cabinet du Ministre Pascal SMET;

La Commission émet à l'unanimité l'avis suivant :

1. CONTEXTE DE LA SAISINE

1.1. Le Projet de révision du RRU

En parallèle à la réforme du CoBAT en 2017 (entré successivement en vigueur les 30 avril 2018, 20 avril 2019 et 1^{er} septembre 2019) et à l'approbation du PRDD par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en juillet 2018, la procédure de modification du RRU (lequel date de 2006) a été lancée afin d'atteindre les objectifs fixés dans la Déclaration de Politique Régionale 2014-2019, à savoir :

- Aboutir à une densification maîtrisée et harmonieuse de la Région
- Favoriser la création de logements étudiants
- Favoriser la reconversion des bureaux vides

1.2. La constitution de la nouvelle Commission

Conformément au CoBAT, la nouvelle Commission régionale de développement a été désignée par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 décembre 2019, publié au Moniteur belge le 8 janvier 2020.

La nouvelle Commission, à peine constituée, a ainsi été immédiatement chargée de remettre un avis sur le projet de RRU, approuvé en première lecture par le Gouvernement précédent, ainsi que sur le résultat de l'enquête publique qui s'est déroulée du 14 mars au 13 avril 2019. Parallèlement, la Commission a également été saisie d'une demande d'avis relatif au projet d'arrêté dispenses qui est étroitement lié au RRU.

Dans ce contexte, la Commission a dû concentrer son analyse sur les points/thèmes qui lui semblaient les plus importants, au regard des avis des instances et des réclamations émises durant l'enquête publique.

La nouvelle Commission n'a évidemment pu être consultée préalablement par le Gouvernement, mais elle relaie la demande formulée à plusieurs reprises par les précédentes Commissions d'être informée le plus en amont possible des projets (pour la révision du PRAS notamment).

1.3. La Crise sanitaire liée au Covid-19

Le délai de remise de l'avis, à savoir le 30 mars 2020, n'a pu être respecté en raison de l'impossibilité d'organiser des réunions physiques à la suite du confinement opéré au niveau national dès la mi-mars.

Le GRBC a lui-même adopté un arrêté du 2 avril 2020, publié au Moniteur Belge le 9 avril 2020 suspendant les délais du CoBAT depuis le 16 mars, pour un mois renouvelable. Cela étant, la Commission a tout mis en œuvre, avec l'assistance technique de Perspective, pour tenir des réunions virtuelles, ce qui a permis de délivrer le présent avis malgré le confinement et la suspension des délais.

2. AVIS

2.1. PREAMBULE

La Commission souligne que le RRU est un outil général, qui concerne l'ensemble du territoire régional et couvre de multiples aspects de l'urbain, qui touchent à la fois à la forme urbaine, à sa densification, à l'emploi de l'espace public. Au-delà de l'aspect strictement réglementaire, il s'agit avant tout d'une question de vision de l'aménagement du territoire.

Il serait utile de s'interroger sur l'utilisation optimale des différents outils réglementaires à disposition pour atteindre les objectifs du PRDD, lequel doit rester la vision qui guide tant l'action publique que les porteurs de projets. La Commission attire à cet égard l'attention du Gouvernement sur la nécessité de faire connaître largement le PRDD, afin que les acteurs publics et privés se l'approprient au quotidien et conçoivent d'emblée leurs projets dans le cadre de cette vision, plutôt que de se référer quasi-exclusivement aux textes réglementaires lors de l'élaboration ou de l'examen des projets. La Commission estime qu'il serait préférable de négocier des projets de qualité dans le cadre d'une vision partagée, laquelle doit être accompagnée de plans de qualité paysagère, plutôt que de valider le principe d'une « architecture réglementaire » banale. Il est donc essentiel de donner aux divers services de l'urbanisme les moyens de fonctionner de manière optimale, avec du personnel suffisamment formé, plutôt que de s'en remettre simplement à la réglementation.

La Commission constate aussi que, parmi les objectifs poursuivis par le RRU, certains relèvent plutôt de la stratégie territoriale. Elle se demande, dès lors, si le RRU est le bon outil pour traiter de ces questions.

2.1.1. DENSIFICATION

La Commission relève avec certains réclamants, dont le Conseil Consultatif du Logement (CCL), que la question de la densification est traitée ponctuellement par bâtiment, sans considérer dans son ensemble la densification de l'îlot ou du quartier. Cela pourrait avoir comme conséquence de densifier encore davantage des îlots déjà très, voire trop denses (notamment pour les communes du centre) et de peu densifier ceux qui ne le sont pas, ce qui ne rejoint pas l'objectif du PRDD.

La densification devrait tenir compte de la dimension de la voirie ou de l'espace public, de la taille des parcelles et des îlots, et dans certains cas, constater une trop forte densité. A cette fin, un zonage (à l'exemple du Titre VII) ou un critère de saturation par quartier (à l'exemple de la CASBA du PRAS), pourrait répondre à l'objectif de gestion de la densification pour aboutir à une densification maîtrisée.

2.1.2. QUESTION DES TOURS

La Commission constate que le règlement ne comporte pas de mesures spécifiques pour le cas de bâtiments élevés, alors que le titre I (art 2) indique dans ses objectifs, le fait de « permettre des constructions d'envergure, en décrochage par rapport aux gabarits environnants ».

Elle constate que le RIE a conclu qu'il n'est pas pertinent d'intégrer dans le Règlement Régional d'Urbanisme de règles autorisant la construction de tours, même sous certaines conditions. La Commission s'inquiète du manque de règles de base encadrant de tels projets et suggère au Gouvernement d'élaborer une stratégie globale sur cette question dans une approche territoriale.

La Commission rencontre les remarques de réclamants, d'accompagner d'une réflexion approfondie sur l'éventuelle opportunité de bâtiments élevés, selon certains critères (le patrimoine, le paysage urbain, l'accessibilité des TP, l'environnement, la localisation, ...).

2.1.3. HARMONISATION /AUTRES LEGISLATIONS

La Commission souligne aussi la nécessité de veiller à une harmonisation et une adaptation du RRU aux autres législations en vigueur (Code du Logement, CoBRACE, Plan Nature, PREC, Ordonnance chantier, etc.). Elle s'interroge, comme plusieurs réclamants, sur la pertinence de certains points, voire articles au sein du RRU et de la possibilité d'une certaine confusion quant à la législation à appliquer si cette harmonisation n'est pas réalisée. Comme ce fut le cas pour l'isolation thermique des bâtiments (ancien Titre V du RRU 2006 abrogé par l'ordonnance du 7 juin 2007 relative à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments – PEB), on peut se demander s'il ne conviendrait pas de rassembler en un corpus cohérent toutes les normes relatives au logement au sein d'un même code. Cette réflexion est également valable pour les chantiers.

2.1.4. REALISATION DES OBJECTIFS

Si la Commission apprécie l'objectif du règlement qui vise à un assouplissement et non à un durcissement des règles, elle estime cependant que l'option d'un RRU plus stratégique doit s'accompagner de conditions pour les opérations de densification, de construction de logement, ...

La Commission estime qu'une réelle vision est nécessaire sur les objectifs poursuivis et qu'il s'agit dès lors de s'assurer que le règlement proposé permettra bien d'aller vers ces objectifs.

Elle rappelle ainsi et soutient, en ce sens, les réclamants dont le Conseil Consultatif du Logement (CCL), qu'il faut s'assurer que les objectifs du PRDD soient bien atteints, notamment en matière de densification et de besoin en logements accessibles aux bas revenus. Une grande pression est, en effet, mise sur le logement avec une importante demande en logements plus petits, car plus accessibles financièrement. Elle estime qu'il est nécessaire de disposer de règles minimales pour éviter le développement de logements insalubres. Cependant, la dérogation ne peut pas devenir la règle. Elle cite ainsi (notamment aux Titres I et II) les difficultés qui se présentent pour le logement étudiant. On peut, à cet égard, instituer des règles qui se situent sous les normes pour le logement étudiant pour autant que cela reste du logement étudiant (le Gouvernement devra être attentif à cette question dans le cadre de la révision de l'arrêté sur le changement d'utilisation). La Commission souligne cependant que le fait d'assouplir la règle pour les logements étudiants peut être dangereux. L'administration communale de l'urbanisme n'est pas là pour garantir ce type de logement qui à terme, risque de devenir du logement insalubre ou d'amener à des logements trop petits. Le risque de spéculation, de même que de transformation du paysage urbain est réel.

2.1.5. CLARTE / LISIBILITE / INTERPRETATION

La Commission relève la satisfaction de tous de disposer d'un glossaire unique reprenant toutes les définitions. Par contre, il conviendrait de le compléter ou de modifier certaines définitions, comme l'indique la CRMS notamment.

Par ailleurs, tout comme de nombreux réclamants dont le CES et certaines Communes, la Commission relève un problème de lisibilité et de clarté dans certains articles et croquis, qui laisse la porte ouverte à l'interprétation. Certains réclamants ont, à ce propos, proposé des croquis complémentaires (ex : Tit I art 4 § 1, 1° question de l'axe médian : demande d'ajout de ce croquis parcelle d'angle).

En outre, certaines dispositions risquent de générer des pratiques administratives diverses, ce qui est regrettable. A titre d'exemple, la Commune de Woluwe-St-Lambert demande si l'obligation d'obtenir l'accord du propriétaire (Titre I, article 3 §2 : implantation) impliquerait, en l'absence d'un tel accord dans le dossier de demande, une dérogation et un motif d'enquête publique.

Proposition d'ajouts : normes spécifiques pour les bâtiments affectés aux activités productives, à la logistique et aux équipements ; coefficient de biotope par surface ; économie circulaire / réutilisation des matériaux ; électrification du charroi.

Dans les objectifs annoncés, les ambitions environnementales ne sont pas suivies de mesures (v objectifs).

La Commission appuie la demande de plusieurs réclamants dont HUB, le CES et CityDev, d'ajouter des normes spécifiques pour les bâtiments affectés aux activités productives, à la logistique et aux équipements afin de tenir compte de leurs modes de fonctionnement et de leur nécessaire densification, tout en rencontrant les conditions d'aménagements qualitatifs.

Elle est d'avis que le titre I (notamment sa terminologie et ses dispositions) est peu adapté aux bâtiments non résidentiels, et certainement dans les zones d'industrie urbaine, les ZEMU, zones de forte mixité ou d'activités portuaires du PRAS, suscitant un nombre plus élevé de demandes de dérogation et constituant parfois un obstacle important à l'extension d'entreprises ou à la densification de terrains industriels.

Elle demande ainsi que le titre I intègre ces spécificités (normes d'implantation, de profondeur, d'aménagement des abords spécifiques). Cela vaut également pour les constructions isolées.

Le Commission appuie également les réclamants qui demandent d'intégrer un coefficient de biotope par surface, comme cela avait été fait dans le cadre du RRUZ Loi (même si le mode de calcul a évolué depuis).

De même, les principes d'économie circulaire et de réutilisation des matériaux sont peu présents.

Pour l'électrification du parc automobile, la question des bornes de recharge est prévue dans les parkings, mais rien n'est précisé en voirie. La Commission estime que cette question mériterait d'être traitée dans le règlement.

2.1.6. RIE

Le RIE gagnerait à être complété à plusieurs égards. Ainsi, il est difficile d'évaluer les gabarits en l'absence de dessins et de comparaisons entre la situation actuelle et future.

On ne trouve aucune mention dans le RIE des problèmes d'ombrage de l'immeuble par rapport à l'intérieur de l'îlot, ni de la dimension et de la typologie des îlots.

En ce qui concerne la publicité, il n'y a aucune carte des zones interdites ou restreintes dans le RIE, ni de comparaison avec les nouvelles zones, ce qui ne permet pas de mesurer jusqu'où va le changement. Lors de l'audition, le représentant du GRBC a expliqué que les zones ont été fusionnées, donc un renforcement des interdictions dans la zone restreinte.

Il en va de même pour le titre VII « stationnement hors voirie » : la redéfinition des zones d'accessibilité aurait dû faire l'objet d'une carte permettant de visualiser les changements proposés par rapport à la carte actuelle.

2.1.7. GLOSSAIRE

Le §2 de l'ancien article 2 renvoyait au PRAS pour une série de termes (activités artisanales, industrielles, logistiques, etc). La Commission craint, avec CITYDEV, qu'en supprimant cet article, cela semble signifier qu'on ne doit plus entendre les fonctions accessoires (bureau, ...) d'une activité productive comme étant assimilées à cette activité productive, comme le précise le PRAS. Dès lors, cela permettrait l'application des limitations de stationnement aux bureaux accessoires d'une activité productive, localisée très souvent dans

des zones moins bien accessibles de fait, en risquant d'entraver le bon fonctionnement des activités en question.

Par ailleurs, la Commission, afin d'uniformiser les mesures et la bonne compréhension de celles-ci d'une Commune à l'autre, demande de reprendre au glossaire la définition du terme « infrastructure ». Elle songe ainsi, par exemple, aux dispositifs des bornes électriques.

Art 6 : La Commission jugerait utile que **le local pour vélo** fasse l'objet d'une définition au glossaire.

2.2. TITRE I – CARACTERISTIQUES DES CONSTRUCTIONS ET LEURS ABORDS

2.2.1. CHAPITRE 1 GENERALITES

ARTICLE 2 : OBJECTIFS

1° Observations générales

La Commission souligne qu'en règle générale, les règlements ne mentionnent pas d'objectifs explicites. Cependant, au vu des actuels défis de la Région Bruxelloise, il est louable d'explicitier les objectifs poursuivis par le règlement. Néanmoins, elle met l'accent sur le fait que le statut de ces objectifs est ambigu.

Elle estime ainsi que si l'on considère les règles comme parfaitement conformes aux objectifs, dans ce cas, il n'est pas nécessaire de mentionner les objectifs dans le règlement puisqu'aucune autorité délivrante ne doit justifier de la conformité aux objectifs si la demande est conforme aux règles.

La Commission serait alors d'avis de supprimer les objectifs et d'opter pour le fait qu'un règlement n'a pas vocation à répondre à des enjeux stratégiques, et de développer des outils urbanistiques mieux adaptés aux défis que rencontre la Région. La difficulté vient du fait que le RRU, comme son nom l'indique, est un document strictement réglementaire institué par le COBAT (article 87), sans que ce dernier ou qu'une autre ordonnance ne précise les objectifs stratégiques poursuivis.

De manière pragmatique, la Commission suggère dès lors de déplacer les objectifs dans un préambule n'ayant pas valeur réglementaire et de vérifier leur cohérence avec les plans stratégiques.

La Commission s'interroge également, sur le statut de ces objectifs, par rapport aux objectifs définis dans les plans stratégiques régionaux (PRDD, Good Move, ...) et communaux et de leur cohérence entre eux.

2° Permettre une densité harmonieuse et équilibrée du bâti

La Commission est d'avis, tout comme certains réclamants, parmi lesquels la Commission royale des Monuments et des Sites (CRMS) et le Conseil économique et social (CES), qu'il faut accompagner cet objectif de conditions pour la densification. En effet, afin d'assurer une densification maîtrisée et équilibrée de la Région, il s'agira d'ajouter des conditions et des critères objectifs qui confirment la nécessité de densifier à un endroit plutôt qu'un autre, tels l'accessibilité, la mobilité, les services et équipements disponibles dans les zones à densifier. S'ajoute, ensuite, la manière de concrétiser cette densification, déterminée par le RRU qui se base sur des critères d'environnement immédiat comme la hauteur d'immeubles voisins. Les règles devraient aussi pouvoir s'appliquer à la dédensification.

La Commission attire ainsi l'attention du gouvernement sur ce point, tout comme le CES, en ce que la référence au bâtiment voisin pour densifier n'est pas la plus pertinente car des zones parmi les plus denses seraient encore densifiées davantage. Ce qui justifie l'ajout de conditions de densification (voir préambule ci-dessus – réf PRDD).

ARTICLE 2/1 - RECONVERSION DES IMMEUBLES

L'objectif 5 privilégie la reconversion et la réhabilitation des immeubles existants.

La Commission apprécie que le gouvernement mette en avant la reconversion des immeubles.

Elle est d'avis que cette notion doit figurer au RRU, de manière générale et plus particulièrement lorsqu'il a été démontré que la reconversion du bâtiment était impossible.

Elle attire cependant l'attention sur le fait que, dans une perspective de durabilité, la reconversion devra concerner non seulement les immeubles de bureaux ou d'activités productives, mais tout bâtiment en général. Comme le souligne le CES, la réversibilité totale ou partielle doit se faire en vue d'accueillir d'autres fonctions autorisées par le PRAS, sans préjuger des besoins futurs en termes d'affectation. Pour la construction d'un immeuble de parking, il n'y a pas lieu de se limiter aux constructions hors sol, la reconversion d'étages de parking en sous-sol étant souvent des plus difficiles. Une réflexion spécifique devrait être menée sur cette question.

La Commission demande ainsi de compléter le texte des dispositifs réglementaires en ce sens, en introduisant la notion d'obligation, du moins pour les autorités publiques, de justifier l'impossibilité de réaffecter prioritairement les bâtiments existants.

Elle s'étonne par ailleurs, tout comme certains réclamants (CRMS, la Ville de Bruxelles, etc) que l'économie circulaire ne figure pas dans le RRU. Elle rappelle la nécessité de prendre en compte les plans/programmes régionaux tels le Plan régional Air Climat Energie (PACE), le Plan Nature ou le Programme régional d'Economie circulaire (PREC).

Comme l'indique le CES, tout projet devrait garantir au maximum la reconversion des matériaux et être fortement encouragé à prévoir leur réemploi.

2.2.2. CHAPITRE 2 _ IMPLANTATION ET GABARITS

2.2.2.1. SECTION 1. CONSTRUCTIONS EN MITOYENNETE

ARTICLE 3 : IMPLANTATION

Bâtiments affectés aux activités productives, à la logistique et aux équipements

La Commission renvoie à son avis dans le préambule : proposition d'ajouts. Elle rencontre en effet la demande des réclamants qui soutiennent que dans le cas de bâtiments affectés aux activités productives, à la logistique et aux équipements, des normes spécifiques pour leur implantation doivent garantir leur bon fonctionnement lors d'extensions ou de densification dans la zone où ils sont situés, sans devoir demander régulièrement des dérogations.

L'isolation/alignement

La Commission constate que la question de l'isolation des bâtiments, notamment en façade à rue, a fait l'objet de nombreuses remarques.

Certains réclamants demandent que la pose d'un isolant en façade extérieure ne fasse pas l'objet d'un permis (ce qui relève de l'arrêté dispenses et non du RRU). D'autres, comme l'Ordre des Architectes et IEB, jugent plus opportun de traiter les cas d'isolation en façade à rue en dérogation et de ne pas ajouter de règle à ce sujet. Perspective propose que les dérogations soient conditionnées à une certaine performance énergétique (en lien avec le CoBRACE).

La Ville de Bruxelles demande d'augmenter l'épaisseur d'isolation permise en façade avant afin de permettre d'atteindre les ambitions en terme d'efficacité énergétique.

Comme le remarque la CRMS, qui s'interroge sur le choix d'une épaisseur de 14 cm, il est également important de se préoccuper de l'environnement du bâtiment, pas seulement avec les voisins directs mais au niveau de la rue ou du quartier.

Dans l'optique de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et pour autant qu'il ne soit pas porté atteinte au voisinage, la Commission estime qu'il faut privilégier la possibilité d'isolation extérieure des façades (moins onéreuse et techniquement meilleure), en visant la performance des matériaux utilisés, plutôt que leur épaisseur, surtout si l'on veut promouvoir des produits naturels. Elle considère qu'il est impératif de maintenir l'exigence de « ne pas porter atteinte aux qualités architecturales de l'immeuble ».

ARTICLE 4 : PROFONDEUR

La Commission soutient (cf. ci-dessus) la demande du CES et de CityDev, d'avoir des normes spécifiques pour les bâtiments affectés aux activités productives, à la logistique et aux équipements.

Par ailleurs, et au vu des nombreuses réclamations qui vont dans ce sens, cet article est peu clair.

La Commission demande qu'à tout le moins, un croquis sur la règle des 12 m et par rapport à celle des ¾ de la profondeur du terrain, vienne en appui à ces règles. Il est nécessaire de préciser également que les mesures sont comptées à partir du front bâti.

ARTICLE 5 : HAUTEUR DE LA FACADE AVANT

La Commission rappelle que le PRDD prône une densification équilibrée du territoire. Elle souligne que l'application des règles du RRU permet de surdensifier des zones déjà très denses, ce qui va à l'encontre du PRDD.

Il s'agit aussi de prendre en compte un gabarit qui comprend à la fois la hauteur de façade et la toiture.

Elle constate, comme certains réclamants, que la règle autorisant des gabarits compris entre les voisins le plus haut et le plus bas, avec un différentiel de maximum de +6m par rapport au plus bas n'est pas conforme à l'objectif d'une densification équilibrée du territoire formulée dans le PRDD, en ce que cela limite la possibilité de densification dans des zones à plus faible densité.

De plus ces conditions ne prennent en compte qu'un seul côté de la voirie, sans considérer la rue dans son ensemble, ce qui est déterminant dans la qualité de l'espace public et du bâti (luminosité, etc.). La Commission demande que les références soient modifiées pour prendre en compte les immeubles de l'autre côté de la voirie, et pas uniquement ceux qui se trouvent sur une autre face de l'îlot.

Ainsi, la Commission estime qu'une adaptation du texte serait nécessaire en prenant en compte une règle de proportion entre la largeur de voirie et la hauteur constructible. S'ajouteraient d'autres critères comme l'espace public existant, les effets de pente et des différences de hauteur résultant du dénivelé de sol, la typologie du bâti, en ce compris des immeubles d'en face, l'ensoleillement et les ombres portées, l'orientation du bâti, contribuerait à une plus grande qualité des espaces de vie.

La Commission est d'avis que dans le cas de grands ensembles, il ne s'agira pas de prendre en compte une moyenne absolue, mais bien de considérer les hauteurs au sein d'une unité morphologique. Il faudrait ainsi adapter les gabarits autorisés par zone, ce qui permettrait de considérer plus généralement le paysage urbain.

ARTICLE 6 : TOITURE

Plusieurs réclamants proposent de prendre en compte le potentiel de la toiture en fonction des facteurs tels que l'ensoleillement (notamment la carte solaire), pour déterminer le type d'aménagement de toiture

à favoriser, ou encore de permettre la mixité d'aménagements, l'installation de panneaux solaires ne couvrant pas nécessairement toute la toiture et pouvant être compatible avec l'aménagement d'une toiture végétale. *La Commission est favorable à autoriser le choix, comme le permet le texte en projet. La Commission estime qu'une certaine homogénéité des toitures contribue à la qualité du paysage urbain. Cependant, en cas de contradiction entre les objectifs généraux et les règles, un choix s'impose qui doit prendre en compte les priorités régionales. Ainsi, s'il y a un conflit entre un alignement de toiture et l'isolation de l'une d'elle, l'isolation doit l'emporter. La deuxième condition du §3 devrait, dans cette perspective, être supprimée.*

2.2.2.2. SECTION 2 : CONSTRUCTIONS ISOLEES

ARTICLE 7 : IMPLANTATION ET PROFONDEUR

La Commission renvoie à ses remarques plus haut, notamment par rapport à la compatibilité du RRU avec les bâtiments à vocation économique et industrielle. La Commission fait sienne la demande de CityDev de prévoir des dispositions spécifiques.

ARTICLE 8 : HAUTEUR ET TOITURE

La Commission rejoint des réclamants qui estiment que le calcul de la moyenne des hauteurs pose de grosses difficultés. La Commission suggère de pondérer la moyenne pour tenir compte des linéaires de façade des immeubles de référence.

ARTICLE 9 : REZ-DE-CHAUSSEE

La Commission estime que le règlement portant à 30% la surface des baies dans les façades au rez-de-chaussée est excessif. Elle demande le maintien des 20 % (comme dans l'actuel RRU). Elle est d'avis, tout comme certains réclamants dont le CES, que cela pose des problèmes dans le cas de logements multiples.

2.2.3. CHAPITRE 4 : ABORDS

ARTICLE 11 : AMENAGEMENT DES ZONES DE REcul

ARTICLE 12 : ZONES DE COURS ET JARDINS ET DES ZONES DE RETRAIT LATERAL

ARTICLE 13 : MAINTIEN D'UNE SURFACE PERMEABLE ET BIODIVERSITE

La Commission rejoint les remarques de plusieurs réclamants dont celles de la CRMS, qui demande d'interdire le parking dans les zones de recul, afin de les réserver à des plantations en pleine terre.

Cependant, la Commission est d'avis, comme le suggèrent de nombreuses communes, d'autoriser en zone de recul, le stationnement pour vélos, y compris un abri léger. Elle suggère, de même, comme le demandent certains réclamants, d'étendre cette possibilité aux zones latérales.

Au besoin, ces questions pourront être réglées par le biais d'un PPAS pour les communes où les pratiques sont déjà installées.

La Commission constate que la question des bornes de recharge électrique pour les voitures ou les vélos électriques n'est pas abordée, notamment dans les zones de recul. Elle estime que cette question mérite d'être traitée dans le règlement.

La Commission souligne par ailleurs que le RIE préconise d'adapter les articles relatifs à l'aménagement des zones de recul, des zones de cours et jardins et des zones de retrait latéral de façon à privilégier les essences indigènes, à maximaliser le CBS (Coefficient Biotope par Surface), à favoriser la mobilité active en autorisant l'aménagement d'emplacements pour vélos dans les zones de recul à la condition qu'ils s'intègrent dans le paysage urbain, à limiter à 25 % l'imperméabilisation totale de la zone de recul et à autoriser l'installation de serres dans les zones de cours et jardins et de retrait latéral.

Plusieurs réclamants proposent d'introduire l'indicateur CBS, ce que la Commission soutient, à l'instar de ce qui a été prévu dans le RRUZ Loi.

Dérogations zones de recul §2° (chapitre 11)

Sur la question des dispositifs enterrés pour les immeubles à logement multiples de 150 logements et plus, la Commission estime, comme plusieurs communes et la SLRB, qu'il ne faut pas établir de nombre minimum de logements. Elle est d'avis que des unités plus petites (ex 3 unités de 50 logements) doivent pouvoir aménager de tels dispositifs sans se trouver en dérogation au règlement.

2.2.4. CHAPITRE 5 : RACCORDEMENTS

ARTICLE 15 : RACCORDEMENT DES CONSTRUCTIONS

La Commission constate, avec le CES et plusieurs communes, que la question du raccordement « Haut Débit » n'est pas reprise dans le projet, alors que des dispositions ont modifié l'actuel RRU en ce sens.

Elle suggère de compléter ce chapitre dans ce sens, en veillant au critère d'intégration esthétique et dans le respect de la santé.

2.2.5. CHAPITRE 6 : EAUX PLUVIALES

La Commission suggère d'établir un lien avec le Plan de Gestion de l'Eau ainsi que de prévoir des dispositions spécifiques pour les constructions en zones inondables.

En cas de rénovation, quand il n'y a pas de double circuit, une dispense de citerne d'eau de pluie devrait être possible si une toiture verte répond aux conditions et objectifs de rétention d'eau.

2.3. TITRE II – NORMES D'HABITABILITE DES LOGEMENTS

2.3.1. CHAPITRE 1 GENERALITES

TAILLE MINIMALE DES LOGEMENTS / ACCESSIBILITÉ / SURCOÛTS

Le RIE (p 309) explique que, dans un avenir proche, la croissance démographique entraînera davantage de pression sur le marché immobilier, ce qui risque de provoquer une hausse des prix des logements, obligeant les personnes à revenu modeste à vivre dans des logements peu chers, au risque de vivre dans des logements ne respectant pas les normes minimales de superficie.

Si les dernières projections démographiques (mars 2020) indiquent que le nombre de ménages supplémentaires sera nettement plus faible que prévu, il n'en demeure pas moins que l'un des enjeux de

la Région consiste à rendre le logement accessible à tous, notamment en garantissant l'accessibilité financière des logements privés et en améliorant la qualité des logements.

Dans ce contexte, poursuit le RIE, imposer des normes minimales de superficie et de volume permet d'assurer une offre en logements de qualité. Toutefois, il est également important d'éviter de définir des normes trop élevées qui impliqueraient une hausse globale des prix des logements, y compris des plus petits. Cela aurait pour effet de limiter l'accès au logement aux personnes à bas revenu.

Pour le RIE, le projet de modification aura un impact positif, mais peu significatif, sur la qualité des nouveaux logements mais induira inévitablement une augmentation du prix des logements neufs comportant plusieurs chambres, ce qui les rendra moins accessibles pour les ménages à faible revenu.

Certains réclamants estiment que le projet, garantissant des minimas « confortables », va dans la bonne direction, d'autres, au contraire, que les normes de taille devraient être réduites pour rendre les logements financièrement plus accessibles.

Le CES s'interroge sur la possibilité d'orienter la production de logements vers le segment modeste, actuellement en pénurie. Pour le CES, un logement qui répond à un gabarit plus faible que les exigences prévues dans le projet, sans pour autant se réduire au minimum des normes sociales actuelles, peut tout à fait être décent et habitable avec des aménagements modulables et permettre de rencontrer les objectifs de la politique sociale du logement, et répondre au pouvoir d'achat des ménages à revenus modeste. Le CES insiste pour que cette révision du RRU permette à la Région, notamment, de répondre à la demande de logements accessibles (abordables financièrement et adéquats en terme de typologie en regard de la démographie bruxelloise) et durables (tant au niveau de l'utilisation des matériaux de construction que des performances énergétiques). Les réponses sont multiples et doivent se négocier parallèlement aux règles d'urbanisme (notion de « loyers raisonnables »).

Le Fonds du Logement estime que le projet aura pour conséquence une dégradation accentuée de l'accessibilité financière du logement neuf pour les ménages à revenus faibles ou modestes et contribuera à faire du logement neuf un produit réservé aux ménages à revenus élevés. Parmi plusieurs réclamants, le Fonds du Logement craint l'augmentation des coûts de construction :

- Ce qui constitue un frein pour les sociétés privées dans le développement de logements à loyer modéré ;
- Ce qui implique que les nouveaux « grands » logements ne soient accessibles qu'à une frange plus aisée de la population alors que les ménages à revenus plus faibles seraient cantonnés dans des immeubles existants moins qualitatifs en termes énergétiques notamment ;
- Ce qui implique une augmentation des loyers et donc la difficulté d'accès au logement alors que le RRU devrait faciliter l'accès à un logement pour les personnes à faible revenu.

Le Fonds et la SLRB se réfèrent également aux normes d'habitabilité dans les autres régions et les pays limitrophes. Si l'on s'en réfère aux normes wallonnes, par exemple, celles-ci sont inférieures au projet, mais sont liées à la taille du ménage occupant.

Sur la base de la pratique actuelle du marché, la Commission estime que les projets donnent les moyennes suivantes :

Surfaces brutes : 1CH : 60-70 ; 2CH 80-90 ; 3CH 103-123

Surfaces nettes : 1CH : 55m² ; 2CH : 70m² ; 3CH : 90m²

Il semble dès lors que la pratique est déjà plus généreuse que l'application stricte du RRU en vigueur.

La Commission suggère au Gouvernement de prévoir une taille minimum par typologie de logement, avec une règle de proportionnalité à respecter pour les espaces de vie.

La Commission estime que la surface minimale actuelle doit être maintenue, mais soutient le principe de proportionnalité. A défaut d'appliquer les normes minimales d'habitabilité du code du logement, les normes du projet devraient pouvoir être réduites pour autant que ce soit dûment motivé.

La Commission considère que la réduction de la superficie des logements doit aller de pair avec une augmentation significative :

- *Des communs collectifs liés à l'immeuble, par exemple les toitures vertes accessibles, jardins, potagers urbains, buanderie, chambre d'amis, local polyvalent...*
- *Des communs publics (équipements, espaces verts, etc.) en tenant compte de la disponibilité des espaces publics environnants.*

L'expérience du confinement imposé par la pandémie du Corona a montré l'urgence à doter les quartiers denses d'espaces verts accessibles.

Le RRU n'est, par ailleurs, pas le seul outil pour donner accès à des logements décents.

Organisation intérieure / adaptabilité des logements

Un réclamant est d'avis qu'un règlement d'urbanisme ne doit pas conditionner l'organisation d'un plan intérieur, ou autrement, il doit se limiter à des références en termes de normes de sécurité et d'hygiène et ne doit pas fixer des normes minimales de superficie, de dimensions et de vues conduisant à une forme de stéréotype de logement.

Plusieurs communes estiment que, de manière générale, le RRU vise une amélioration des logements à Bruxelles. Les dispositions n'empêchent cependant pas de voir se développer des immeubles avec des logements uniquement d'une chambre pour limiter les m² des appartements ou avec des fausses deuxièmes chambres et qu'il y a donc lieu d'uniformiser des principes tels que repris dans les lignes de conduite appliquées par plusieurs communes concernant la détermination du nombre (ou de la proportion) de logements par type (studios, une chambre, deux chambres, etc.).

Plusieurs réclamants jugent que le principe de proportionnalité entre la surface minimale du séjour et le nombre de chambres est positif.

La SLRB, renvoyant à la note du Référent bruxellois du logement, préconise de laisser le choix au développeur, qui doit jongler entre la qualité et le coût d'un projet.

La Commission est favorable à :

- *Une autre méthodologie de calcul permettant aux auteurs de projet une certaine flexibilité créativité et tenir compte des nouvelles manières d'habiter au-delà de ce qui est déjà prévu (logement partagé)*
- *Une légère diminution des normes de base tout en maintenant un lien entre pièce de séjour et nombre de chambres.*
- *La réduction des surfaces minimales environ 10 % pourrait concerner le séjour, la cuisine et les chambres.*
- *Une prise en compte des surfaces communes et privatives disponibles.*
- *Une prise en compte des surfaces de terrasse et d'espaces extérieurs privés pour compenser la réduction des surfaces intérieures.*

La Commission estime que si un projet déroge aux règles actuelles, mais qu'il démontre que ses qualités architecturales et de vie sont suffisantes, il doit pouvoir être accepté s'il respecte au minimum des normes du Code du Logement.

Code du Logement

Une commune estime que l'intégration de normes d'hygiène et de confort n'est pas pertinente dans un règlement d'urbanisme alors que ces matières sont déjà réglementées dans le Code du Logement.

Une autre commune estime que beaucoup d'articles de la section 2 relative au confort et à l'hygiène ainsi que de la section 3 consacrée aux équipements sont redondants avec les dispositions de l'AGRBC déterminant les exigences élémentaires en matière de sécurité, de salubrité et d'équipements des logements.

Un autre réclamant regrette au contraire les différences entre les normes définies par le Code du Logement et le RRU.

Un autre réclamant demande que les ouvertures introduites au niveau du Code du Logement en faveur de l'habitat solidaire et de l'habitat intergénérationnel se retrouvent également dans le RRU.

La Commission constate qu'il y a clairement une demande d'harmonisation et de clarification des règles.

Il est vrai qu'actuellement, le Code du logement a un autre champ d'application. Cela étant, en Wallonie, c'est le Code wallon du logement et de l'habitat durable qui règle la matière, en ce compris pour les logements neufs de propriétaires occupants.

Ce Code prévoit que le Gouvernement wallon fixe les critères minimaux de salubrité de tous les logements (art 3), des critères de surpeuplement (art 3bis), des prescriptions particulières aux logements collectifs et aux petits logements individuels, loués ou mis en location à titre de résidence principale ou à vocation d'hébergement d'étudiants moyennant un permis de location (art 9 et ss). Le logement qui ne respecte pas les conditions et soumis à bail à rénovation peut faire l'objet d'un permis de location provisoire dont la durée est fixée par le Collège communal, sans pouvoir dépasser 5 ans (art 12).

Le Gouvernement fixe les critères de l'habitat durable (art 13 quater). Ces critères concernent l'accessibilité, l'adaptabilité et la performance énergétique.

Une aide aux ménages est prévue pour rendre leur logement adaptable ou accessible, pour des opérations visant à supprimer une ou plusieurs causes d'insalubrité ou à répondre aux conditions de sécurité fixées en vertu du Code ou leur permettant d'en améliorer la performance énergétique (art 14).

Tout comme le Titre V du RRU a été abrogé pour être « rapatrié » dans la sphère environnementale, le Titre II pourrait, en effet, être intégré dans le Code du Logement, lequel devrait alors être adapté en conséquence. Cela permettrait également de répondre aux remarques liées à la difficulté de contrôle, au stade de la demande de permis.

Exigence d'un permis

Plusieurs communes relèvent qu'actuellement, la modification de logement en logement d'un autre type prévu dans ce titre n'est pas soumise à permis d'urbanisme et demandent de modifier l'article 98 du CoBAT en conséquence.

D'autres communes, le CCL et l'Ordre des Architectes demandent de clarifier, dans le cas de logements non partagés, qu'il convient d'imposer une demande de permis d'urbanisme pour passer d'un type de logement à l'autre puisque les normes de superficies ne sont pas les mêmes pour les logements.

D'autres se demandent si le passage d'un logement à un logement partagé, tout en respectant les volumes de l'immeuble existant, implique une modification du nombre de logements ou d'un changement de destination.

D'autres, partant du principe qu'il faudra un permis, s'interrogent sur l'augmentation du nombre de permis que cela va engendrer et le risque de voir s'accroître les délais de délivrance, engendrant des logements vides durant le temps du traitement.

Interrogée, Urban a confirmé qu'une réflexion est menée à cet égard. La piste envisagée, à ce stade, serait une modification de l'arrêté sur les changements d'utilisation, lequel devrait prévoir la nécessité d'un permis dès lors que l'on change de type de logement, en ce compris le logement étudiant.

La Commission est d'avis, comme le Conseil consultatif du logement (CCL), qu'il ne faut pas délimiter les affectations au sein du logement. La Commission suggère ainsi d'envisager non pas une demande de permis d'urbanisme mais plutôt une déclaration urbanistique avec des conditions de changement d'affectation, ce qui offrirait plus de souplesse.

Permis à durée limitée

Un réclamant propose, pour rassurer les acteurs publics sur la non-permanence et la réversibilité des aménagements en faveur de l'habitat solidaire et de l'habitat intergénérationnel, de les qualifier de Permis à durée limitée.

La Commission considère que cette piste doit être analysée.

ARTICLE 1 : CHAMP D'APPLICATION

§3 le titre s'applique à un immeuble neuf, mais également aux immeubles existants sous certaines conditions.

La Commission soutient la demande de la Commission Royale des Monuments et des Sites, en ce que ce titre ne se limite qu'aux constructions neuves ainsi qu'aux ajouts à un immeuble existant. Elle estime que le champ d'application de ce titre est extrêmement large et qu'ainsi de nombreux biens patrimoniaux seraient concernés par des normes d'habitabilité qui vont à l'encontre de leurs caractéristiques architecturales intrinsèques.

La Commission plaide ainsi pour plus de clarté, que soit spécifié pour chaque article le cas de figure d'un bâtiment neuf ou celui d'un bâtiment existant.

ARTICLE 2 : OBJECTIFS

L'objectif 2° de ce titre, vise à préserver la qualité des logements bruxellois, notamment par l'encadrement des divisions d'immeubles.

La Commission s'étonne que le règlement ne dise rien sur cette question. Elle souligne par ailleurs, que les lignes directrices ne sont pas réglementaires et qu'elles sont différentes selon les communes. Elle estime qu'en termes de simplification, la Région doit pouvoir établir une harmonisation de la réglementation.

2.3.2. CHAPITRE 2 : REGLES APPLICABLES AUX LOGEMENTS, A L'EXCLUSION DES LOGEMENTS ETUDIANTS

2.3.2.1. SECTION 2 : NORMES MINIMALES DE SUPERFICIE ET DE HAUTEUR

ARTICLE 3 - NORMES MINIMALES DE SUPERFICIE

D'une manière générale, la Commission rappelle que « loger » c'est avant tout « habiter ». Il faut donc prendre en compte dans les critères de qualité de vie, tout le contexte environnant (magasin, équipements collectifs, espaces verts, accessibilité, etc.) et pas seulement des normes au niveau du logement même. Il est ainsi important de vérifier que les normes de surfaces minimales sont suffisantes ou non. Il arrive cependant que ces minimums soient déjà trop grands.

Etant donné que les normes sont déjà très élevées en Belgique, et à Bruxelles en particulier, la Commission estime qu'il serait utile de pouvoir comparer les normes habitables d'autres villes. Ce comparatif devrait figurer alors dans le RIE.

La Commission souligne qu'une majorité de personnes à Bruxelles est monoparentale, ce qui a des implications sur la taille et le prix des logements. Ces personnes ne pourront plus spécialement se payer de telles surfaces de logement.

Division d'immeubles

La Commission suggère que le Gouvernement précise, dans le RRU, les règles qui encadrent les divisions d'immeubles afin d'harmoniser les pratiques disparates des communes.

Elle rappelle que les termes « tendre vers » ne signifie pas « respecter strictement » mais qu'il faut tenir compte de la typologie existante tant pour les rénovations que pour les divisions.

Elle estime, par ailleurs, qu'en cas d'aménagement d'un étage supplémentaire, les chambres supplémentaires ainsi créées ne devraient pas nécessairement impacter la structure des étages déjà existants.

Autre formes d'habiter

La Commission constate comme certains réclamants que le règlement ne dispose pas de règles spécifiques à certains types de logements (logements collectifs, habitats groupés...). Elle rejoint ainsi les demandes de certains réclamants dont la SLRB, d'exprimer autrement, les normes pour plus de clarté. Les règles s'appliqueraient ainsi différemment en fonction de l'habitat (mise en commun d'équipements, de locaux de vie, etc...). Cf. Commentaires de Nicolas Bernard.

Logements traversant

La Commission s'étonne, tout comme la Commune de Molenbeek, que le cas des logements traversant ne soit pas repris dans le règlement.

Elle est d'avis qu'un règlement en faveur de ce type de logement serait un plus pour la qualité de vie des habitants, au vu des nombreux avantages qu'il pourrait offrir (ventilation, luminosité, balcon, ...).

La Commission ne peut qu'appuyer cette demande, ou, à tout le moins, que soient interdits les logements mono-orientés au nord.

ARTICLE 10 : ÉCLAIRAGE NATUREL

Pour une meilleure compréhension, les articles doivent préciser que faire dans les bâtiments neufs et ceux existants.

La Commission soutient ainsi la demande d'un réclamant que le règlement prenne en compte la typologie du bâtiment existant bruxellois, afin d'éviter les cas de figure où l'on se retrouve systématiquement en dérogation (pièce du milieu dans un 3 pièces en enfilade).

2.3.2.2. SECTION 3 : EQUIPEMENTS

ARTICLE 14 : RACCORDEMENT

Haut débit

La Commission renvoie à son avis plus haut dans le titre I.

2.3.2.3. SECTION 4 : LOCAUX DE SERVICE OBLIGATOIRES DANS LES IMMEUBLES A LOGEMENTS MULTIPLES

Conteneurs enterrés

La Commission renvoie à son avis plus haut dans le Titre I.

Demande d'ajout : Local Vélos

La Commission estime, tout comme les communes de Berchem-Ste Agathe et de Forest que la question traitant du local vélo devrait se trouver dans le Titre II et non uniquement dans le Titre VII stationnement. Elle est d'avis, en effet, que cela concerne aussi les normes d'habitabilité.

Ainsi, la Commission demande d'introduire une certaine flexibilité dans l'étude de l'aménagement des lieux, comme par exemple, de prévoir un espace multimodal sur les paliers pour y laisser une poussette, plutôt que d'avoir un local général au niveau du rez-de-chaussée ou des parkings.

2.3.3. CHAPITRE 3 - REGLES APPLICABLES AUX LOGEMENTS ETUDIANTS

ARTICLE 20 : NORMES MINIMALES DE SUPERFICIE, DE CONFORT ET D'HYGIENE

La Commission est d'avis que, avant d'établir des règles minimales, il faudrait analyser les permis délivrés actuellement, les mesures qui y sont appliquées et voir si des dérogations ont éventuellement octroyées. Cela permettrait d'être plus objectif sur les besoins en superficie. Elle suggère de joindre une telle analyse au RIE.

Quoiqu'il en soit, la Commission estime qu'il faut tendre vers les mêmes normes pour les bâtiments existants et neufs.

La Commission souligne que, s'il y a lieu de répondre à la forte demande de logements étudiants, il faut également veiller à ne pas permettre la production de logements inférieurs aux normes d'habitabilité qui diminueront, à terme, la qualité du parc locatif bruxellois. En effet, à terme, le risque est de voir les personnes à faible revenu opter pour des logements étudiants à défaut d'autres logements accessibles, tout en ayant favorisé une spéculation immobilière sur des biens offrant une meilleure rentabilité au m² que des logements classiques.

La difficulté est que la condition porte sur le contrôle du statut du bailleur et du locataire à long terme. Or, l'autorité délivrant le permis d'urbanisme n'est pas compétente (et n'a pas les moyens) d'effectuer de tels contrôles. Cela relève davantage de la police du logement.

La Commission suggère de gérer la crise du logement étudiant par un plan auquel sont associés des moyens et des équipes et de retirer ce point du règlement. Elle estime qu'il est illusoire de croire qu'un simple règlement permettra la résolution d'un enjeu aussi important et complexe.

La Commission constate qu'entre la catégorie de logement partagé et la catégorie logement étudiant, il existe dans les faits une autre catégorie d'immeubles comportant des parties privatives autonomes « studio » mais avec des communs.

La Commission ne souhaite pas nécessairement que des normes spécifiques soient prises mais que les auteurs de projet réfléchissent à ce type nouveau d'habitat.

2.4. TITRE III : CHANTIERS

Plusieurs réclamants regrettent le peu de lien fait avec l'objectif de développement durable.

La Commission partage leur souci d'intégrer l'objectif de réduction du gaspillage des matières et suggère d'accompagner une politique volontariste en matière de réemploi et de gestion des déchets de chantier par l'obligation de déconstruction, de tri, de recyclage, d'élimination sécurisée des déchets toxiques.

La Commission soutient la proposition de la Ville de Bruxelles de privilégier l'utilisation des eaux d'exhaure pendant les chantiers plutôt que le rejet vers l'égout (par exemple : alimentation des camions d'arrosage, d'entretien, stockage, alimentation d'étang, etc. Voir expérience pilote : opensource.brussels)

Un réclamant s'interroge sur la nécessité d'introduire de telles dispositions dans le cadre d'un règlement d'urbanisme et souligne qu'il paraît indiqué d'intégrer et d'harmoniser les dispositions en cette matière (tant pour les chantiers privés que publics) dans une réglementation particulière.

La Commission insiste sur l'importance de faire le lien entre l'ordonnance chantier, l'arrêté d'exécution chantiers en voirie et le RRU, en particulier en ce qui concerne les horaires de chantier. Les entrepreneurs sont trop souvent perdus entre ces règles.

En ce qui concerne la protection des arbres, il conviendrait d'insister qu'elle se justifie partout et pas seulement en intérieur d'îlot, étant donné la fragilité de certaines espèces. La Commission propose de l'inscrire dans l'arrêté chantier pour en préciser les détails.

2.5.TITRE IV : ACCESSIBILITE DES BATIMENTS POUR PERSONNE A MOBILITE REDUITE

La Commission souligne que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, en raison notamment de l'augmentation du nombre de personnes âgées, va être essentielle dans le futur pour laisser le plus d'autonomie aux personnes âgées ou à mobilité réduite. Tout doit être accessible aux personnes en chaise roulante (portes, sonnettes, etc.) mais également à toute personne atteinte d'un handicap.

2.5.1. CHAPITRE 1 : GENERALITES

ARTICLE 1: CHAMP D'APPLICATION

Plusieurs réclamants estiment que le problème principal est le champ d'application pour les petits commerces et les logements de moins de 200 m². En effet, lors de rénovation, ces établissements bénéficient systématiquement d'une dérogation et ne doivent respecter aucune norme d'accessibilité présente dans le RRU, alors que les normes pour personnes en situation de handicap sensoriel ou intellectuel ne sont pas liées à des notions de superficie et d'espace disponible (sécurisation des escaliers, signalétique des alarmes).

La Commission propose de modifier l'article 1er §4 2° comme suit : « (...) dont les locaux accessibles au public ont une superficie de plancher nette totale inférieure à 100 m. »

Les personnes à mobilité réduite vont dans les petits commerces, il est donc important de les rendre accessibles.

Elle demande également, quelle que soit la surface, d'avoir une note motivée dans le dossier expliquant pourquoi les mesures prévues ne peuvent être appliquées.

Il est important de distinguer la nécessité de demander une dérogation et le fait d'avoir une note justificative dans le dossier quand ce n'est pas possible d'aménager les lieux pour obliger l'auteur de projet à se pencher sur la question.

2.5.2. CHAPITRE 2 : IMMEUBLES DE LOGEMENTS

ARTICLE 3 : LOGEMENTS ADAPTABLES

Le RRU prévoit que les immeubles neufs dont la superficie de plancher brute affectée à du logement est supérieure à 2.500 m² doivent comporter au minimum 10% de logements adaptables.

Plusieurs réclamants contestent l'opportunité d'une telle mesure, mais vu l'évolution de la population, la Commission estime, comme le demande une commune, que ce critère n'est pas assez contraignant et demande que ce soit imposé à partir de 1.000 m².

2.5.3. CHAPITRE 3 : ACCES AUX BATIMENTS

ARTICLE 4 : VOIES D'ACCES

Le RRU prévoit que la voie d'accès des bâtiments doit être de plain-pied ou avoir une rampe.

La Commission rejoint l'avis de la CRMS qui estime que d'autres solutions existent (ex : système élévateur intégré) et demande de modifier le §2 comme suit :

« Avoir une rampe répondant aux conditions fixées à l'article 5 ou tout autre dispositif permettant d'atteindre le même objectif ».

ARTICLE 5 : RAMPE

§5 : La Commission partage l'avis de la CRMS. Le renvoi à l'article 11 prescrivant de compenser l'impossibilité d'aménager une rampe par l'installation d'un ascenseur ou, à défaut, d'un élévateur plate-forme n'est pas suffisant pour ouvrir le champ des solutions s'adaptant de manière optimale aux spécificités du bâti ancien.

ARTICLE 6 : PORTE D'ENTREE

La Commission relève, avec un réclamant, qu'il serait intéressant de soulever le problème de l'accès aux sonnettes : pour les déficients visuels (par exemple lorsqu'ils doivent se rendre dans un cabinet de soins), trouver la sonnette n'est pas aisé puisque les indications n'y figurent qu'en noir et, de plus, la hauteur de la sonnette peut être un obstacle pour les personnes en fauteuil.

2.5.4. CHAPITRE 5 : CIRCULATION INTERNE DANS LES BATIMENTS

ARTICLE 8 : SIGNALÉTIQUE

Le RRU prévoit une signalétique favorisant l'utilisation de pictogrammes et de lignes guides colorées apposée sur le trajet destiné aux personnes à mobilité réduite.

La Commission estime que ces mesures sont insuffisantes et demande comme un réclamant de modifier cet article comme suit :

« L'ensemble du bâtiment et de ses abords est équipé d'une signalétique visant à orienter les visiteurs et/ou les travailleurs. Elle favorise l'utilisation de pictogrammes et de lignes guides tactiles, colorées et contrastées. Dans les ascenseurs ainsi qu'à tous les étages dans les halls d'ascenseurs et les cages d'escaliers, les indications précisent les services présents à chaque étage. ».

ARTICLE 9 : COULOIRS

La Commission demande, avec plusieurs réclamants, d'ajouter un 4^{ème} § pour permettre aux personnes déficientes visuelles de s'orienter et de se déplacer en sécurité dans les bâtiments, formulé comme suit :

« §4 :

Dans les locaux et les couloirs, veiller à ce que l'intensité lumineuse soit

- constante : éviter les changements d'intensité lumineuse d'un couloir à un autre) et*
- régulière : les lumières doivent être placées de façon régulière au sein d'un même couloir ou local afin d'éviter des différences d'intensité d'un endroit à l'autre.*

L'éclairage dans les locaux et les couloirs doit être constant et régulier. Aucune zone d'ombre ne doit être présente ».

ARTICLE 11 : ASCENSEURS

Plusieurs réclamants demandent de préciser les normes européennes applicables, et de supprimer les spécifications incompatibles avec ces normes reprises aux points 3°, 4°, 5°, 6°, 7° et 10°.

La Commission attire l'attention du Gouvernement sur la cohérence du règlement avec les normes européennes.

ARTICLE 12 : MARCHES ET ESCALIERS

§3 : *La Commission rejoint l'avis des réclamants qui estiment que la formulation « un revêtement installé en léger relief » n'est pas suffisamment et demandent de rectifier en : « un revêtement en relief et adapté sur toute la longueur »*

Elle demande d'ajouter les nouveaux paragraphes suivants :

- *Les marches ont un profil en Z et sont équipées d'une contremarche ;*
- *Après une volée de 15 marches maximum, un palier de repos est présent ;*
- *Dans le cas d'un escalier ayant une largeur supérieure à 3,5m, une main-courante doit être présente.*

2.5.5. CHAPITRE 6 : EQUIPEMENTS

Le RRU parle, dans ce chapitre, « d'équipements mis à la disposition du public » (toilettes, salle de bain, cabines d'essayage).

Des réclamants demandent de remplacer « mises à la disposition du public » par « là où elles sont présentes, mises à la disposition du public ou des travailleurs »

La Commission estime, en effet, comme ces réclamants que « la mise à disposition du public » est trop restrictive car elle n'inclut pas les travailleurs en situation de handicap. De plus, elle est en contradiction avec le champ d'application du Titre IV qui inclut les bâtiments accueillant des travailleurs (chapitre 1 article 1 §3).

ARTICLE 13 : TOILETTES

La Commission suggère, avec plusieurs réclamants, d'ajouter au §1 « mises à la disposition du public ou des travailleurs »

§7 : Le RRU ne parle pas dans le descriptif des mesures du lavabo, de la distance entre le mur et la robinetterie. Des réclamants demandent de le préciser pour rendre le lavabo utilisable par les PMR. Il est suggéré de compléter comme suit :

« (...) Un espace est laissé libre sous le lavabo, d'une profondeur et d'une hauteur de 0,60 m et 0,70 m respectivement. Un passage libre minimal de 0,90 m de large est prévu entre la cuvette et le lavabo. Lorsque le lavabo est monté dans un coin intérieur, la distance entre la robinetterie et le mur latéral est d'au moins 0,50 m. ».

La Commission rejoint cette demande et propose en outre de reprendre les croquis très clairs de la CAWAB pour préciser l'emplacement des sanitaires.

ARTICLE 14 : SALLE DE BAIN, CABINES D'ESSAYAGE, CABINES DE DOUCHE, CHAMBRES

La Commission suggère, avec plusieurs réclamants, d'ajouter au §1-2-3-4 : « mises à la disposition du public ou des travailleurs »

§3 : La Commission, comme des réclamants, craint que les douches ne soient inutilisables sans précision de l'emplacement de la robinetterie de douche. Elle appuie la proposition d'ajouter un point 7 :

« La robinetterie de douche doit être placée sur le mur latéral au siège de douche, de façon à être accessible par les utilisateurs assis sur le siège de douche. Le pommeau de douche doit être mobile et accessible par l'utilisateur assis sur le siège de douche. »

La Commission demande également d'ajouter la robinetterie au croquis.

2.6. TITRE V : PUBLICITE ET ENSEIGNES

2.6.1. CHAPITRE 1 - GENERALITES

Ce titre ayant été totalement réécrit, la Commission aurait aimé que le RIE établisse une comparaison entre l'ancien et le nouveau texte notamment sur un plan cartographique. Une synthèse avec des croquis ainsi qu'une carte pour mieux comparer les deux textes serait opportune.

Elle estime que des définitions ne sont pas claires, par exemple la définition de la publicité.

A l'instar de Hub, la Commission estime que, de façon générale, ce titre reste difficile à comprendre et peu « userfriendly », pour une thématique qui doit être lue et comprise par des commerçants et entreprises (ce type de demande étant rarement accompagnée par un architecte) et appuie la suggestion d'améliorer la lisibilité générale du titre ou, à tout le moins, de prévoir une brochure simplifiée à destination des commerçants résumant les règles applicables.

ARTICLE 3 : ZONAGE

Des réclamants dont le Conseil Economique et Social constatent que le nouveau RRU ne comporte plus que deux zones (restreinte et générale) alors que le précédent en avait 4 (interdite, restreinte, élargie et générale).

La Commission estime que leur champ d'application n'est pas clairement identifiable sans une carte, qui aurait permis de mieux comprendre que la zone restreinte englobe l'ancienne zone interdite et la générale, l'ancienne élargie. Lors de l'audition, le représentant du GRBC a expliqué que les zones ont été fusionnées, donc un renforcement des interdictions dans la zone restreinte.

ARTICLE 4 : DISPOSITIONS COMMUNES

Un réclamant s'interroge sur la pertinence d'un règlement d'urbanisme pour garantir la sécurité routière, alors que c'est l'objet du Code de la Route (qui contient déjà des dispositions qui permettraient à la police de verbaliser en cas de situation jugée dangereuse et plus particulièrement l'article 80.2 du Code de la Route).

Plusieurs communes rejoignent ce point de vue, en ajoutant que si l'on entre dans les détails de ce qui est interdit par rapport à la circulation motorisée, il faut alors aussi rappeler qu'il est interdit de donner une luminosité d'un ton rouge ou vert à tout panneau publicitaire, enseigne ou dispositif se trouvant dans une zone jusqu'à 75 m d'un signal lumineux de circulation, à une hauteur inférieure à 7 m au-dessus du sol.

La Commission est d'avis qu'il serait préférable de ne pas prévoir de disposition réglementaire qui se trouve déjà dans une autre réglementation, mais plutôt de mettre à disposition une brochure claire à destination du public résumant l'ensemble des règles applicables.

2.6.2. CHAPITRE 2 PUBLICITES

2.6.2.1. SECTION 1 _ DISPOSITIONS COMMUNES

ARTICLE 5 : PUBLICITE LUMINEUSE

Plusieurs communes estiment que les dispositifs de publicités numériques ou digitales sont particulièrement énergivores (l'équivalent de la consommation électrique de 3 ménages par dispositif).

Une commune demande qu'ils soient interdits dans l'espace public ou limités aux rives d'îlots bénéficiant de liserés de noyaux commerciaux et d'éclaircir la possibilité pour les commerces d'installer ce type de dispositif à l'arrière de leur vitrine.

La Commission estime qu'il faut calmer et pacifier les espaces. La règle générale pour éteindre les publicités hors zones commerciales doit être 22h, avec des dérogations possibles. Les règles de publicité devraient être harmonisées.

ARTICLE 8 : FORMES ORIGINALES

La Commission suggère de préciser « toute publicité qui n'est pas reprise ailleurs ».

2.6.2.2. SECTION 2 : PUBLICITES EN ESPACES PRIVES

ARTICLE 14 : BAIES

La Commission soutient la demande de HUB de remplacer au 1° « film adhésif » par « support réversible qui peut être enlevé facilement ».

ARTICLE 16 : BACHES DE CHANTIER

La Commission rejoint l'avis de réclamants concernant l'accélération souhaitée des procédures, lesquelles peuvent prendre 6 mois pour un événement qui lui dure 2 mois.

A cet égard, l'instauration d'une déclaration urbanistique pour ce type de travaux serait sans doute de nature à apporter une réponse.

La Commission rejoint l'avis de la CRMS qui n'est pas favorable au principe même de ce type d'aménagement (visé au point 2) consistant à utiliser les façades d'un immeuble bénéficiant d'une situation

privilegiée dans la ville comme support publicitaire, vu l'impact visuel conséquent de ces dispositifs sur l'environnement urbain et/ou sur les biens classés voisins, mais peut néanmoins s'y résoudre à condition que ces dispositifs permettent de contribuer significativement au financement des travaux et qu'ils n'occupent pas des superficies excessives. C'est pourquoi, elle demande de limiter les logos et autres caractères imprimés à 30% de la superficie de la bâche et non à 50% de la superficie de la publicité tel que visé au §3,2°.

ARTICLE 17 : CLOTURE

La Commission estime, comme des réclamants, qu'un développement immobilier peut être annoncé avant le début du chantier dès la délivrance du permis.

ARTICLE 19 : TALUS

La Commission propose de supprimer les publicités sur les talus, dans le but d'y protéger la vie naturelle. Ces endroits doivent être considérés comme des sites protégés. Ils sont intégrés aux espaces verts, donc sans autorisation d'y faire de la publicité.

2.6.2.3. SECTION 3 : PUBLICITE EN ESPACE PUBLIC

ARTICLE 21 : MOBILIERS URBAINS ET EDICULES

Le RRU limite le nombre de mobilier urbain à deux par carrefour.

La Commission estime, comme des réclamants, que ce nombre devrait être déterminé au cas par cas selon la taille des carrefours.

ARTICLE 22 : ABRIS DESTINES AUX USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN

En ce qui concerne la publicité dans les abribus, la Commission est d'avis que la sécurité doit être le critère principal. L'utilisateur doit pouvoir voir la circulation lorsqu'il est debout. En aucun cas, la publicité ne peut réduire la vue des usagers sur la circulation.

La Commission soutient les propositions d'ajout faites par la CRM :

4° 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 ;

5° Ne comprendre aucune publicité qui réduise la vue des usagers sur la circulation ou l'arrivée du véhicule de transport public.

ARTICLE 27 : DISPOSITIFS D'INFORMATION OU MOBILIERS URBAINS S'INSCRIVANT DANS LE CADRE D'UNE POLITIQUE GLOBALE

La Commission demande, comme des réclamants, de préciser la notion de « politique globale », à savoir l'accord avec les publicitaires pour le financement.

ARTICLE 28 : CHEVALETS ET BANNIERES

La Commission estime que les bannières et chevalets doivent être dispensés de permis (via l'arrêté dispense) pour autant qu'ils respectent les conditions précisées dans le RRU et qu'on ajoute :

5° avoir une hauteur maximale de 2m20 ;

6° être placés à plus d'un mètre d'un dispositif podotactile.

ARTICLE 29 : PUBLICITE EVENEMENTIELLE

La Commission partage la demande d'un réclamant de compléter le point 4 en rajoutant ce qui suit :

*4° La structure supportant la bâche est placée en dehors des voies de circulation piétonne **ou cycliste**.*

2.6.3. CHAPITRE 3 : ENSEIGNES ET PUBLICITES ASSOCIEES A L'ENSEIGNE

ARTICLE 30 : DISPOSITIONS COMMUNES

Une commune relève que cet article ne précise rien quant à la position et la dimension des enseignes événementielles, contrairement au RRU actuel (art 41) et demande par conséquent de reprendre les dispositions prévues aujourd'hui dans un nouvel article intitulé « enseignes événementielles ».

La Commission appuie cette commune pour encadrer ce type de pratiques.

ARTICLE 31 : TERRAINS

La Commission suggère de modifier l'intitulé du § 1^{er} comme suit :

§ 1^{er} : « les enseignes sur les terrains inexploités ou non bâtis respectent les conditions suivantes » :

ARTICLE 33 : FACADES

Les avis des réclamants sont partagés. Cet article est beaucoup trop souple pour certains points et trop restrictif pour d'autres aspects.

La Commission suggère de le revoir complètement.

Les prescriptions générales 1 et 2 sont totalement insuffisantes.

Un réclamant estime qu'il serait beaucoup plus simple de limiter toute l'expression commerciale sous le seuil des fenêtres du 1^{er} étage.

La Commission est d'avis que le RRU devrait être zoné pour certains points.

ARTICLES 34 ET 35 : MURS PIGNONS ET BAIES

La référence à l'article 33 permet de tout faire. La Commission suggère davantage de cohérence entre le traitement des baies et des murs pignons.

2.7.TITRE VI : L'ESPACE PUBLIC

2.7.1. CHAPITRE 1 : GENERALITES

La Commission estime que l'espace public englobe, outre les fonctions de déplacement, les fonctions importantes de récréation, de paysage, de séjour et de continuité de systèmes naturels. Elle rappelle que le nouveau PRDD part d'une analyse écosystémique.

Elle estime qu'à défaut d'un régisseur et/ou d'un Beeldkwaliteitsplan régulant les différentes opérations sur l'espace public, le RRU doit assurer une vision transversale de l'espace public qui fait la synthèse entre les différents aspects fonctionnels, patrimoniaux, esthétiques et paysagers.

Par exemple, Good Move a fait son manuel de prescriptions dans un esprit essentiellement fonctionnaliste qui risque d'être contradictoire avec certaines dispositions du RRU. A cet égard, il est important de maintenir l'imposition de permis d'urbanisme pour tout aménagement et acteur de l'espace public (voir arrêté dispenses).

En particulier, en matière de mobilité, il faut une cohérence entre les différents plans afin de continuer à garantir l'accessibilité à Bruxelles pour tous les modes de transport dans un objectif de multi modalité et de lui permettre de continuer à jouer son rôle de capitale multiple et internationale.

Une commune estime que la signalisation ressort du Code de la Route et son placement du Code du Gestionnaire, et qu'à ce titre les articles visant la signalisation devraient plutôt trouver leur place dans le Code du Gestionnaire et non dans le RRU.

La Commission estime que la signalisation surabondante et la multiplication des obstacles représentent une pollution visuelle, un encombrement et une entrave à la lisibilité de l'espace public.

Beaucoup de réclamations concernent une série d'autres aspects de l'espace public non évoqués dans le RRU et pertinentes mais qui relèvent de la responsabilité des personnes qui délivrent les permis (éclairage, revêtement durable...).

La Commission estime que ce titre ne garantit pas la qualité des projets car il vise des normes minimales pour les besoins élémentaires des usagers. Dans un certain nombre de cas, on vise l'absence de permis, en sorte que tout sera autorisé. La Commission fait remarquer que si le projet est divisé en plusieurs travaux de minime importance, il ne faudra plus demander un permis d'urbanisme, ce qui ne permet pas de garantir un bon aménagement des lieux.

La Commission appuie l'avis de la CRMS qui plaide pour une refonte importante de l'ensemble du Titre VI au bénéfice d'un plus grand respect du paysage urbain (qu'il soit ou non en espaces structurants ou en ZICHEE).

Certains réclamants souhaitent avoir une autre vision de l'espace public telle que l'utilisation de places de parking pour créer des potagers, des emplacements vélo.

La Commission prend acte de cette idée qui mérite d'être approfondie.

ARTICLE 2 : OBJECTIFS

La Commission propose de compléter le texte par ses remarques en caractère gras :

1° ...des caractéristiques urbanistiques du quartier **et de la composition de l'espace public**

2° ...de la ville, et **à une préservation** et une mise en valeur des perspectives urbaines

La Commission rejoint, en outre, l'avis de la CRMS qui demande de maintenir le patrimoine arboré dans la mesure du possible en ajoutant : « **notamment au maintien du patrimoine arboré** »

4°: A l'instar de la CRM, la Commission insiste sur l'ajout de l'objectif STOP adopté par le PRDD et le Plan Good Move comme suit : « **dans le respect du principe STOP (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Privéwagen)** »

5° ...sécurité des usagers : **ceci implique en particulier de limiter au strict nécessaire le recours à la signalisation et à la regrouper autant que possible sur un ou de même(s) mât(s).**

La Commission soutient la proposition de la CRMS de compléter le point 10 de manière à favoriser des matériaux durables et de récupération :

« 10° réduire l'impact environnemental des aménagements par :

- a) **La mise en œuvre de matériaux et en particulier de revêtements de sol naturels et inertes, de préférence des matériaux de récupération ;**
- b) **Le renforcement du réseau écologique bruxellois moyennant une présence accrue de la végétalisation, en particulier dans les zones urbaines les plus denses ; ceci implique de renforcer obligatoirement et significativement la perméabilisation, la pleine terre et/ou la végétalisation à chaque modification d'espace public**
- c) **La lutte contre les causes et les effets du changement climatique ; dans la continuité de (b), et sauf non pertinence flagrante liée au cas d'espèce, plan(s) d'eau ou fontaine(s) et végétalisation seront prévus lors de réaménagements**
- d) **Le choix d'aménagements durables et qualitatifs qui se prêtent à un entretien et aux réparations ponctuelles faciles ; par « durables » on entend conformes à la pérennité, au circuit court, à la valorisation du savoir-faire et des ressources locales, à la prise en compte du coût réel impliquant celui de l'énergie grise, des non-récupérations ainsi que du transport et des surcoûts d'entretien ou de réparation sur le moyen terme. En cas de remplacement, pour des questions d'homogénéité du réaménagement, de la partie des matériaux d'origine encore de bonne qualité technique et esthétique, ces derniers sont répertoriés et stockés au seul bénéfice de la puissance publique adjudicataire afin de constituer des stocks pour d'autres réaménagements.**

La Commission appuie la demande de la CRMS, d'ajouter dans les objectifs 1° - 4° - 5° - 7° : « en veillant toutefois au respect de la continuité et de la lisibilité du paysage urbain (pas de fragmentation) et à la cohérence et la rationalisation du nombre d'éléments de mobilier urbain »

2.7.2. CHAPITRE 2 : LE CHEMINEMENT PIETON

ARTICLE 3 : VOIES DE CIRCULATION PIETONNE

§2 : plusieurs réclamants, y compris la CRM, demandent relativement au point 2, de prévoir une zone de dégagement de 0,80 m au lieu de 0,50 m afin de garantir de réelles conditions de sécurité pour les cyclistes.

§3 : plusieurs réclamants demandent de remplacer le texte comme suit afin que l'ensemble du mobilier urbain puisse être détectable par des personnes déficientes visuelles : « Le mobilier urbain est prolongé jusqu'au sol ou équipé de protections latérales détectables à la canne. »

§4 : une commune demande de reformuler le texte comme suit : « Sauf circonstances locales qui le justifient, et à l'exception des immeubles classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde au sens du Code

bruxellois de l'aménagement du territoire, la signalisation routière est ancrée en façade et la dimension des panneaux est réduite (diamètre de 40cm) ou proportionnelle à la largeur de la rue ou de la vitesse autorisée ».

§6, 2° : La CRM et plusieurs réclamants proposent d'ajouter au point 2 ce qui suit, afin de permettre l'accès aux personnes en fauteuil roulant ou de petite taille d'y accéder : « ... les prises, écrans ou boutons seront placés à une hauteur maximale de 1,1m ».

La Commission appuie ces diverses demandes d'adaptation de cet article.

ARTICLE 5 : TRAVERSEES PIETONNES

La Commission soutient la demande de la CRM et d'autres réclamants d'ajouter ce qui suit au §1 :

« Le long des voiries Auto PLUS et Auto CONFORT (50 km/h ou plus) comme définies dans le Plan Régional de Mobilité, des trottoirs traversants sont réalisés au droit des carrefours, situés en agglomération et non équipés de feux. Avec les voiries Auto QUARTIER, l'aménagement d'un trottoir traversant se fait le long de la voirie Auto PLUS / Auto CONFORT ayant le régime de vitesse plus élevé- ceci crée un effet de porte vers la zone 30 ou les zones de rencontre.

1° le niveau du trottoir est maintenu, sauf dans le cas visé au §3.

2° dans le cas d'un trottoir en saillie : la bordure du trottoir est biseautée

Un réclamant souligne que plusieurs articles manquent (tels les feux sonores, les trottoirs traversants, etc.) et propose d'ajouter un nouvel article au sujet des trottoirs traversants (plain-pied avec le trottoir, bordures chanfreinées pour permettre aux véhicules de le franchir à l'allure du pas, même revêtement que le trottoir adjacent, même largeur que le trottoir adjacent, aucun marquage, dispositif podotactile présent).

Plusieurs réclamants, dont Bruxelles Mobilité et la CRM, jugent que toute traversée piétonne doit comporter des dalles podotactiles afin de rendre les chaussées accessibles et sécurisées pour tous.

La Commission partage la demande de modifier le §1^{er} comme suit :

Ajouter : « Toute traversée piétonne est équipée de dalles podotactiles, sauf justification »

2.7.3. CHAPITRE 3 : DISPOSITIFS RALENTISSEURS

ARTICLE 6 : DISPOSITIFS RALENTISSEURS

Une commune souligne que l'implantation des dispositifs ralentisseurs est réglée par un arrêté royal et une circulaire ministérielle. Les prescriptions du projet pourraient être redondantes voire contradictoires.

La Commission réitère la demande d'harmonisation des normes.

Elle demande de s'interroger sur l'utilité des aménagements de type ralentisseur dès lors que les zones 30 sont généralisées.

2.7.4. CHAPITRE 4 : VEHICULES CYCLABLES LEGERES

ARTICLE 7 : VOIES CYCLABLES

Plusieurs réclamants, dont Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement et la CRM, **demandent de remplacer cet article par ce qui suit :**

« §1 Toute voirie où la vitesse autorisée dépasse les 30km/h doit être équipée de pistes cyclables. Si la vitesse dépasse les 50km/h, la piste doit être physiquement séparée.

§2 Tout aménagement cyclable est réalisé en matériau monolithique, plane et non glissant. Toute transition entre matériau et/ou type d'aménagement doit être de niveau 0.

§3 Tout aménagement cyclable qui longe une zone de stationnement doit comporter une zone d'écartement de 80cm par apport à celle-ci.

§4 Un aménagement cyclable doit prendre une des 5 formes suivantes :

1. Une infrastructure cyclable séparée qui répond aux conditions suivantes :
 - Séparée de la chaussée physiquement ;
 - En absence de zone de stationnement, une zone d'écartement minimum de 40 cm par rapport à la chaussée
 - En couleur ocre
 - Avec une largeur standard hors zone d'écartement de 1,80m pour une piste unidirectionnelle et 3 m pour une piste bidirectionnelle
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, marquage inclus
3. Une rue cyclable, préférentiellement en couleur ocre
4. Une bande cyclable suggérée
5. Un couloir bus ouvert aux cyclistes »

Plusieurs réclamants demandent d'ajouter que ces voies cyclables soient séparées des voies piétonnes au moyen de dispositifs appropriés (dalles d'éveil à la vigilance, contrastée par rapport à l'environnement immédiat).

La Commission constate qu'il y a une erreur matérielle dans le croquis n°4 (piste cyclable bidirectionnelle).

En matière de voies cyclables, la Commission est d'avis qu'il faut vérifier la cohérence/compatibilité entre le Plan régional de Mobilité (Good Move) et le RRU, notamment suite à la généralisation des voiries à 30km/h, par exemple en revoyant l'article 7 de la façon suivante :

7.1. *Toute voirie peut être utilisée pour la circulation cycliste (et modes apparentés) sauf les voiries en tunnel :*

- *Au-delà de 50km/h autorisés, les pistes cyclables sont séparées « physiquement » des voies carrossables*
- *Au-delà de 30 km/h autorisés, les pistes cyclables sont matérialisées par deux lignes blanches discontinues et séparées d'1 m 30 (voir extrait de la CARTE DES MODES ACTIFS p.9 – RBC 2016)*
- *En deçà de 30 km/h autorisés,*
 - *Dans les voiries à double sens, les aménagements cyclables peuvent être suggérés par un marquage (chevrons, etc.)*
 - *Dans les voiries à sens unique, le SUL est suggéré à l'entrée de cette voirie par un marquage (segment de double ligne blanche + sigle vélo à contresens)*

7.2. Les aménagements cyclables sont les suivants :

- Infrastructure cyclable séparée « physiquement » de la voirie (haie, barrière, terre-plein, bordure, etc.)
 - Zone d'écartement minimale : 1,3m par sens (+ largeurs standard mono- ou bidirectionnelles ?).
 - Couleur ocre sauf aux traversées de piétons
- Piste cyclable matérialisée par deux lignes blanches discontinues
 - Séparées d'1 m30
 - Écartée de minimum 80 cm des zones de stationnement ou de 50 cm si les conditions locales ne le permettent pas
- Rue cyclable matérialisée soit par sa teinte –ocre– soit par des marquages réguliers –sigle vélo– (mais si 30 km/h est-ce nécessaire ?)
- Couloir bus ouvert aux cyclistes avec marquage d'un sigle vélo pour rappel, au besoin

7.3. Les aménagements cyclables sont lisibles, cohérents et simples. Ils s'intègrent harmonieusement dans l'espace public. Leurs matériaux permettent la circulation des cycles en toute sécurité. Les taques et autres trappes techniques épousent parfaitement le plan de ces aménagements. Aux carrefours, les largeurs de voirie seront suffisantes pour faciliter la cohabitation des différents modes, notamment en veillant à laisser un passage libre suffisant en cas d'oreilles.

7.4. Les aménagements cyclables sont conçus de manière à privilégier la cohabitation des modes sur la chaussée –particulièrement quand celle-ci est limitée à 30 km/h– et à préserver les zones piétonnes de la circulation des cycles.

ARTICLE 10 : STATIONNEMENT DES VÉHICULES CYCLABLES LÉGERS

§2 Plusieurs réclamants, dont la CRM et l'Agence de Stationnement, demandent de remplacer le texte comme suit : « Le Stationnement pour vélos de moyenne et longue durée... tend vers une couverture d'au moins 50% de l'offre.

Une commune demande d'ajouter : « Le stationnement pour vélo de moyenne durée, c.-à-d. pour une période de 4h ou plus à proximité des arrêts des transports en commun ou des équipements culturels ou sportifs est majoritairement couvert ».

§3 Plusieurs réclamants, dont la CRM et Bruxelles Mobilité demandent de remplacer la largeur minimale de 1,5 m à 2m, car l'arceau ne définit pas l'encombrement d'un emplacement en présence d'un vélo et ce n'est pas cohérent avec l'article 3§2, 1°

Plusieurs réclamants, dont Bruxelles Mobilité et la CRM demandent de prévoir, dans le croquis en annexe, une barre horizontale à 30 cm du sol pour les premiers et derniers arceaux d'une série pour permettre la détection à la canne. Ils demandent également de retirer la section circulaire pour autoriser les sections carrées ou les plaques, selon un croquis qu'ils proposent.

La Commission fait sienne ces remarques des réclamants.

ARTICLE 11 : REVÊTEMENTS ET MARQUAGE DES VOIES CYCLABLES

A l'appui d'une commune, la Commission suggère d'avoir une attention sur la durabilité des peintures et revêtements.

La Commission suggère de regrouper cet article avec l'article 7 et de prévoir:

> 2° ...et les rues cyclables prévoient un revêtement de teinte ocre, qui sera généralisé au fur et à mesure des réaménagements, sauf à certaines traversées de grandes voiries où ils sont de teinte rouge ; les pictogrammes représentant des vélos ne seront pas systématiquement répétés tout au long de la piste mais limités au nécessaire, c'est-à-dire au début de piste après un carrefour

2.7.5. CHAPITRE 6 : TRANSPORTS EN COMMUN

ARTICLE 15 : ARRÊTS

La Commission appuie plusieurs réclamants, dont Bruxelles Mobilité et la CRM, qui proposent

de remplacer le §5 par ce qui suit : « Une dalle podotactile d'information est placée sur le quai devant la porte facilitant la montée des personnes déficientes visuelles, tandis qu'un logo PMR est placé sur le quai devant la porte d'embarquement facilitant la montée des personnes en chaise ».

et de compléter : §6 ...sauf dans les cas suivants où il est obligatoire

La Commission suggère **d'ajouter un paragraphe :**

§ 8 : « si l'arrêt est aménagé dans un alignement d'arbres, ceux-ci doivent être préservés ; l'arrêt doit alors être positionné de façon à ce que les entre-axes entre arbres correspondent aux zones d'embarquement / débarquement ; toute exception à ce principe doit être dûment justifiée par rapport au cas d'espèce ; si, pour des raisons techniques, à justifier, il y a nécessité d'abattage, la replantation est obligatoire dans la même espèce et avec un sujet adulte ».

Concernant les arrêts de tram, le respect d'une hauteur de bordure de 31 cm implique très souvent la nécessité d'une marche transversale matérialisant la différence de niveau avec le reste du trottoir.

La Commission demande que, lorsque les circonstances locales le permettent, des opérations d'adaptation des pieds de façade puissent être effectuées. »

ARTICLE 16 : SITES PROPRES

A la demande de plusieurs réclamants, dont la CRMS, la Commission suggère de **supprimer le §1.**

ARTICLE 17 : STATIONNEMENT DES TAXIS ET DES VÉHICULES PARTAGÉS

Plusieurs réclamants, dont Bruxelles Mobilité et la CRM, demandent de ne pas oublier le stationnement pour personnes handicapées et proposent de compléter le titre de l'article et l'article lui-même par « et des véhicules pour personnes handicapées ».

La Commission soutient cette demande.

2.7.6. CHAPITRE 7 : ARBRES A HAUTE TIGE ET BIODIVERSITE

ARTICLE 18 : ESSENCE ET IMPLANTATION DES ARBRES

La Commission soutient la demande d'une commune de modifier le §1^{er} comme suit :

« Les couronnes des arbres ne peuvent pas toucher les façades et doivent se situer à moins de 1m des baies des façades »

§3 Elle appuie également

- la demande d'un réclamant de privilégier les espèces indigènes, adaptables au climat et qui absorbent le CO²
- la demande de Perspective que le de choix des essences prenne en compte les évolutions climatiques et précise les qualités de résistance à la chaleur, sécheresse, hypoallergénie, etc.
- la demande d'un réclamant que le choix des essences prenne en compte le potentiel d'absorption important de certaines espèces (saules, peupliers, aulnes) et du reste des éléments du paysage ancien de la Région.

ARTICLE 19 : FOSSES DE PLANTATION

La Commission demande de modifier le texte comme suit :

1°: Ajouter : Les fosses de plantation « **en voirie** » respectent les règles de plantation.

2°: L'important étant d'avoir un minimum de terre pour que l'arbre se développe, la Commission suggère de **préciser** qu'il s'agit d'un volume de terre arable minimum et d'**ajouter** : « 5m³ pour les essences de petits arbres (5m à 10m) ».

3°: Passer à un trottoir de 3m (au lieu de 4m) et adapter l'essence de l'arbre à la taille de la voirie.

La Commission suggère de compléter le texte comme suit :

4° être implantées de préférence de manière à ce que les arbres soient alignés et régulièrement espacés ; dans le cas des compositions urbanistiques historiques, il sera veillé à respecter voirie, le cas échéant c'est-à-dire si les réaménagements sont de grande ampleur, restaurer, les alignements et espacements initiaux ;

ARTICLE 20 : PROTECTIONS

La Commission souligne qu'il convient de faire le lien entre les articles 20 et 21 et de s'assurer que l'eau de ruissellement récupérée va alimenter les arbres.

ARTICLE 21 : GESTION DES EAUX PLUVIALES

Bruxelles Environnement et la Plateforme de Coordination des Opérateurs et Acteurs de l'eau en RBC estiment que le §1 est incompréhensible et opère une série de confusions (entre eaux pluviales et de surface, rétention et temporisation) et omissions (évaporation et évapotranspiration) et proposent de réécrire l'article comme suit :

« Ces actes et travaux doivent offrir une amélioration de la situation existante en termes de temporisation et d'infiltration des eaux pluviales, tout en luttant contre les îlots de chaleur et limitant autant que possible leur rejet vers le réseau d'égouttage ».

§2 - un réclamant propose de reformuler comme suit :

S'il échec, le volume d'eau excédentaire est évacué moyennant un débit admissible par le gestionnaire d'eau, par ordre :

1° renvoi vers le réseau hydrographique lorsque celui-ci se trouve à proximité immédiate

2° renvoi vers un ou plusieurs dispositifs voisins (en parcelle ou en espace public) permettant également l'infiltration, l'évapotranspiration ou la temporisation essentiellement en surface, de type paysager (noues, jardins de pluie, wadis, etc.) formant de ce fait ensemble un nouveau réseau (réseau pluie, ou Nouvelle rivière urbaine)

3° renvoi vers le réseau séparatif – en lien ou non avec le pont précédent

4° renvoi à l'égout comme dernière solution.

La Commission fait sienne les remarques des réclamants reprises ci-dessus.

2.7.7. CHAPITRE 8 : SIGNALISATION

ARTICLE 22: SIGNALISATION ROUTIÈRE

La Commission rappelle la qualité des grands principes du « Manuel des Espaces publics » qui gagnerait à être réactualisé.

La Commission demande de vérifier la référence à l'art.3 §3 qui semble être une erreur matérielle.

De même, le point 2 est absent.

La Commission propose de commencer par le paragraphe suivant :

§1 Dans un esprit de fonctionnalité (ne pas disperser l'attention, être compréhensible) et d'esthétique, la signalisation routière doit être limitée au maximum ; en ce sens :

- *Seuls les signaux réellement obligatoires sont implantés,*
- *Les signaux inutiles sont enlevés de façon proactive.*

§2 : Plusieurs réclamants, dont la CRM, demandent qu'il soit précisé que chaque poteau ne peut être équipé que d'un seul dispositif sonore.

La Commission estime que cette précision est importante.

2.7.8. CHAPITRE 9 : CONSTRUCTIONS SUR L'ESPACE PUBLIC

ARTICLE 24 : INTERDICTION GÉNÉRALE

La Commission partage l'avis de la CRMS qui estime que les exceptions à cet article sont si nombreuses que l'objectif n'est absolument pas atteint et qu'il faudrait conditionner l'implantation d'édicules par le respect des perspectives urbaines existantes.

Plusieurs réclamants, dont Bruxelles Mobilité et la CRM, demandent d'ajouter au point 3 : (...) « tels les bouches de métro et les ascenseurs du métro ».

ARTICLE 25: IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN

La Commission appuie la demande de la STIB, laquelle a proposé des croquis que la Commission invite le Gouvernement à examiner.

« Concernant les abris des transports en commun, la Commission regrette le système actuel où les communes concèdent une exclusivité de fourniture / entretien, peu propice à une vision cohérente de l'aménagement urbain ; de plus ce système pénalise l'instauration de solutions originales par exemple à proximité immédiate de certains biens classés » (par exemple le nouvel arrêt devant la maison communale de Forest).

§2 : plusieurs réclamants, dont la CRM, demandent que toutes les bulles à verre soient obligatoirement enterrées, sauf si le sous-sol ne le permet pas et d'ainsi supprimer la dérogation (« en espace structurant et en ZICHEE »).

§3 : Perspective demande que l'article mentionne les corbeilles à déchet et rende possible la collecte sélective afin de répondre aux objectifs régionaux en matière de déchets.

La Commission suggère de faire remonter le paragraphe 4 de l'article 25 dans le paragraphe 1, et de faire descendre les bulles à verre et les poubelles à l'article 26.

La Commission suit les réclamants, dont Bruxelles Mobilité et la CRM qui demandent que le mobilier urbain puisse être utilisable par tous et proposent d'ajouter un paragraphe :

§5. Les bancs ont une hauteur d'assise de 45cm 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 ont accessibles de plain-pied.

ARTICLE 26 : ARMOIRES DE CONCESSIONNAIRES -

La Commission se réfère à son avis ci-dessus (article 25) et demande d'ajouter à ce titre les Bulles à verre et les Poubelles -

ARTICLE 27 : TERRASSES SAISONNIÈRES

Plusieurs réclamants, dont Bruxelles Mobilité et la CRM jugent l'interdiction de planchers pénalisante car il pourrait s'avérer profitable que le plancher permette une prolongation du trottoir de plain-pied (lorsque la terrasse est établie en zone de stationnement par exemple).

La Commission suit la demande de réclamants. Elle demande de supprimer l'interdiction de les fixer au sol.

2.7.9. CHAPITRE 10 : ECLAIRAGE

CHAPITRE 10 : ECLAIRAGE

La Commission demande d'ajouter, entre autre, la possibilité du dimming.

ARTICLE 28 : COMPOSITION GLOBALE

La Commission demande de compléter le texte comme suit : (...) de composition globale, « et en particulier, le plan Lumière doit être en adéquation avec le statut des voiries ».

ARTICLE 29 : DECORATIONS EVENEMENTIELLES

La Commission est d'avis de faire glisser cet art 29 dans le titre relatif aux publicités.

2.8. TITRE VII - LES NORMES DE STATIONNEMENT EN DEHORS DE LA VOIE PUBLIQUE

2.8.1. CHAPITRE 1 GENERALITES

Gestion de la transition

La Commission apprécie les améliorations opérées dans la nouvelle version du RRU.

Elle est d'avis que l'utilisation de l'espace public doit être allouée à d'autres fonctions que le parking et que cela doit être envisagé en parallèle avec l'évolution du contexte urbain. Mais elle estime que réduire le stationnement en voirie et hors voirie, pour diminuer le parc automobile (condition nécessaire à la réduction de l'usage de la voiture en ville), doit s'accompagner d'un phasage, du développement d'alternatives et d'un accompagnement des mesures à mettre en place en lien avec les autres politiques. Sans quoi cela pourrait mettre en difficulté les personnes (PMR et autres) et fonctions pour lesquelles la possession et l'usage d'une voiture sont indispensables et réduire l'attractivité de la RBC pour certains ménages ou entreprises,

La Commission préconise dès lors que le RRU favorise la transition en rendant possible les innovations et les expérimentations dont il s'agit de tester l'efficacité. Par exemple, le RRU devrait pouvoir autoriser la suppression des emplacements pour voitures dans des nouveaux immeubles, avec le maintien de quelques places réservées pour les PMR et/ou des emplacements pour voitures partagées. Ou lier la création de parking hors voirie à la mise à disposition de l'espace public pour d'autres fonctions (jeu, etc.). Elle estime, en effet, qu'il faut soutenir le changement comportemental et la responsabilisation des gens tout en suivant les évolutions sociétales.

Le RRU n'a pas vocation à résoudre seul la problématique du stationnement en région de Bruxelles-Capitale, mais doit s'intégrer dans une vision transversale avec le Plan régional de stationnement.

Difficulté d'analyse – absence de cartes

La Commission apprécie les modifications apportées pour les normes de stationnement qui tiennent compte de l'accessibilité en transports en commun (TC), mais aussi de la multimodalité (tram+ métro). Elle approuve ainsi le fait que les zones A et B ont été étendues et que la question des vélos ait fait l'objet d'un chapitre également.

Cependant, la Commission s'étonne, tout comme de nombreux réclamants dont plusieurs Communes, de l'absence de la carte, dans le RIE qui mette en évidence les différences entre les règles anciennes et nouvelles. Cela pose problème pour l'analyse de la situation, notamment pour les zones d'accessibilité, l'offre de TC et de voitures partagées.

Elle demande que de telles cartes soient disponibles et plaide pour une harmonisation et une mise à jour régulière de celles-ci ainsi que des mesures, selon les plans.

Cohérence

La Commission suit les remarques de nombreux réclamants, parmi lesquels la Commission Régionale de Mobilité, le Conseil de l'Environnement et le Conseil Economique et Social, qui demandent de veiller à une plus grande cohérence, d'une part, entre le zonage du RRU et les mesures définies par d'autres législations

(en particulier, le COBRACE – pour le calcul du nombre d’emplacements de parcage autorisé dans le cadre des permis d’environnement) et, d’autre part, les plans PRDD et PRM (Good Move).

La Commission demande ainsi de mieux aligner le RRU :

- sur les objectifs du PRDD en mettant plus l’accent, notamment, sur l’autopartage et l’optimisation de l’offre de stationnement hors voirie existante
- sur le Plan Régional de Mobilité, lequel promeut le développement de la mobilité en tant que service et la réduction de la possession automobile

ARTICLE 1 : CHAMP D’APPLICATION

§2. Sauf mention contraire, le présent titre s’applique aux parkings privés à l’usage de véhicules motorisés, situés hors de la voirie et accessoires à la destination principale d’un immeuble

La Commission suit la demande d’un réclamant qui propose, afin de ne pas limiter l’ambition du Titre VII aux seuls véhicules motorisés, de reformuler le § 2 de l’article 1 comme suit, : « Sauf mention contraire, le présent titre s’applique aux espaces de parcage réservés à la mobilité active et à l’usage de véhicules motorisés, créés hors de la voirie, en tant qu’accessoires à la destination principale d’un immeuble ».

ARTICLE 2 : OBJECTIFS

1° réguler le nombre d’emplacements de parcage en vue de réduire la pression automobile sur la ville et en favoriser l’accessibilité

La Commission suggère de préciser l’objectif de la façon suivante : « réguler le nombre d’emplacements de parcage hors voirie en vue de réduire le stationnement automobile dans l’espace public, afin d’améliorer la qualité et la diversité d’usages de celui-ci et de favoriser l’accès à la ville ». Elle soutient ainsi les remarques de la Commission royale des Monuments et des Sites (CRMS), qui vont dans le sens de cet objectif. Elle propose cependant de remplacer dans le texte le terme « accessibilité » par « accès à la ville », comme précisé dans le Plan régional de mobilité.

2° favoriser l’usage des modes actifs.

La Commission propose ici de supprimer le reste de la phrase : (Notamment par un transfert des emplacements de parcage de l’espace public vers du stationnement hors-voirie en vue de permettre un aménagement de l’espace public favorisant les transports en commun, la fonction de séjour et la qualité de vie)

Si l’objectif est pertinent et à maintenir, la Commission est d’avis que les moyens pour la mise en œuvre sont inadaptés et contreproductifs. Elle estime, en effet, comme certains réclamants, que le transfert d’emplacements de parking vers du stationnement hors voirie ne va pas diminuer les problèmes de stationnement en voirie. La mise à disposition de places de parking, en effet, est un incitant à la possession et à l’usage de véhicules motorisés. Une offre de transports publics et de véhicules partagés est indispensable pour atteindre les objectifs.

Elle plaide ainsi, tout comme Perspective, pour que la mise en œuvre de la mutualisation soit facilitée, en couplant la réduction du ratio stationnement au développement d’un « mobipunt » ou en réservant des espaces pour voitures partagées.

La Commission estime louable l'objectif de libérer l'espace public, au profit des transports en commun, des modes actifs, de la fonction de séjour et de la qualité de vie. Elle craint cependant qu'il n'y ait pas de garantie suffisante quant à la réalisation de cet objectif. Il n'existe en effet pas d'automatisme entre la construction d'emplacements de parcage hors voirie et le réaménagement de l'espace public. La Commission suit ainsi la demande de réclamants, dont celle de Bruxelles Environnement, de s'aligner sur Good Move et de lier la création de parkings hors voirie à la suppression du stationnement en voirie afin d'améliorer les qualités de l'espace public, ou celle de la Commune d'Etterbeek, qui demande de lutter efficacement contre la saturation des voiries et qui s'étonne du peu de parkings de dissuasion construits en périphérie de la région bruxelloise, alors que cela avait été présenté comme une des grandes mesures en matière de mobilité. Maximiser la cohérence entre la localisation des parkings hors voiries et le réseau routier comme prévu par Good Move. Eviter l'implantation des nouveaux parkings à vocation régionale dans des voiries qui sont définies comme « de quartier » dans Good Move.

3° fixer des normes de stationnement hors-voirie tenant compte de l'accessibilité en transports en commun et de la nature des constructions

La Commission suggère de compléter cet objectif en tenant compte également de « la disponibilité de points de véhicules partagés ». Elle estime qu'il faut éviter que les normes de stationnement hors-voirie ne constituent un cadre trop restrictif.

4° favoriser la mise des parkings accessoires aux affectations autres que le logement à la disposition des personnes habitant à proximité de ces parkings

La Commission appuie la proposition de Bruxelles Environnement (BE) qui juge que le point 4° doit être reformulé. Elle est d'avis que la formulation actuelle laisse entendre qu'il serait souhaitable de mutualiser au bénéfice des riverains les parkings liés à d'autres affectations (entreprise, par exemple). Or cette solution constitue un problème en terme d'impact environnemental (cela implique inévitablement que ces riverains devront déplacer leur voiture pour laisser la place aux autres utilisateurs selon les horaires d'utilisation et est contraire à l'objectif de réduction des déplacements domicile-travail ce qui constitue la source principale de pollution de l'air et d'émission de CO2)

La Commission demande comme BE :

- *que tout emplacement libéré et identifié soit mis à disposition des riverains de manière durable par la mise à disposition d'emplacements;*
- *que, lorsqu'un même emplacement peut être utilisé par différents types d'utilisateurs aux mêmes moments, celui-ci soit défini comme mutualisable ;*
- *que le point 4° soit réécrit comme suit : « Favoriser la mise à disposition à destination des riverains des emplacements excédentaires ou non d'un immeuble »*
- *et de rajouter un point 5 : « Favoriser la mutualisation entre toutes affectations dont les horaires de fonctionnement et besoins en parking sont complémentaires, à l'exception du logement et des bureaux »*

ARTICLE 3 : ZONES DU TERRITOIRE REGIONAL

En dehors des considérations générales énoncées plus haut, la Commission estime que la définition des zones d'accessibilité est difficile à appliquer par les services compétents, comme en témoignent certaines réclamations, surtout en l'absence de carte. Elle constate que la carte d'accessibilité n'a pas été

régulièrement mise à jour, alors que l'offre de transport public s'est fortement améliorée (augmentation des fréquences, nouvelles lignes, etc.).

La Commission est d'avis que la définition des zones pourrait être simplifiée en utilisant les temps moyens de déplacement en transport public de chaque secteur statistique à destination de tous les autres (ou d'une sélection de pôles), comme le proposent l'étude de Lebrun et al (2012)¹ et celle de Ermans et al (2019)². Cela permettrait d'offrir une nomenclature plus fine (certains réclamants, comme hub.brussels, proposent 5 zones), et plus objective, tenant compte notamment de l'efficacité des différentes lignes (les lignes « chrono » de la STIB mériteraient par exemple de figurer en Zone A).

La Commission regrette, tout comme un réclamant, que les normes utilisées pour les logements pour les zones B et C soient identiques alors que l'accessibilité ne l'est pas.

Par ailleurs, comme le suggèrent plusieurs réclamants (BM, CES...), il faudrait tenir compte également de l'offre de véhicules partagés (voitures, vélos, scooters, trottinettes...) pour la détermination des zones d'accessibilité. La Commission estime en effet que tous les quartiers ne sont pas également desservis. Autrement dit, cette nomenclature s'appuie au mieux sur la réalité présente, mais le plus souvent sur la réalité passée et ne tient pas compte des améliorations de l'offre d'alternatives à la (possession de) voiture particulière.

La Commission s'interroge aussi sur le rôle que l'on peut attribuer à l'offre des véhicules partagés pour desservir des zones moins accessibles. La Commission est d'avis que la transition modale nécessite l'accessibilité aux offres alternatives sur tout le territoire et de manière permanente.

La Commission estime que, dans l'éventualité de plus de finesse dans le découpage des zones (5 zones éventuellement), il faudrait mettre ces zones en concordance avec le développement territorial prévu par le PRDD

*Au paragraphe 3, 1°, d) elle demande de modifier le point comme suit : « qu'une des lignes **rejoigne** un itinéraire traversant la zone A » (et non emprunte).*

Enfin, la Commission souligne le paradoxe selon lequel les zones les mieux accessibles en TC sont celles où, selon une certaine logique, les exigences sont moindres en terme d'emplacements de parking à créer, alors qu'il s'agit le plus souvent des quartiers les plus denses de Bruxelles, où le stationnement en voirie est saturé et où les possibilités de nouvelles constructions (et donc de création de stationnements hors voirie pour libérer l'espace public) sont les plus réduites.

La Commission estime que cette question nécessite un approfondissement de la réflexion dans le cadre de la transition.

2.8.2. CHAPITRE 2 DISPOSITIONS COMMUNES

ARTICLE 6 : CARACTERISTIQUES MINIMALES DES EMPLACEMENTS POUR VELOS

¹ LEBRUN K. et al., 2012, *L'offre de transport*, Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°1, 91 p.

² ERMANS T. et al., 2019, *Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-école en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°6, 239 p.

La Commission estime qu'il faut partir du principe que toutes les constructions doivent prévoir les infrastructures nécessaires pour permettre le changement durable.

Elle recommande l'harmonisation des dispositifs vélos pour l'ensemble des Communes, mais plutôt dans un guide de bonnes pratiques que dans un règlement. Elle craint, en effet, que la surréglementation devienne trop contraignante pour permettre un bon développement urbain.

Néanmoins, elle prône, comme pour les bâtiments, la réversibilité des emplacements de parking (autres modes, voitures partagées, vélos cargo, ...).

Ainsi, la Commission plaide pour l'introduction d'une certaine flexibilité dans l'étude de l'aménagement des lieux, à cet effet et en fonction du public qui occupera les lieux.

2° espace distinct des emplacements de parage :

La Commission ne voit pas pourquoi il faut imposer que le stationnement vélo, à partir du moment où il est sécurisé, soit distinct des emplacements de parage auto. L'important est qu'il soit suffisamment spacieux et qu'il permette la flexibilité mentionnée ci-dessus (vélos cargo, remorques...).

6° disposer d'un accès aisé depuis et vers la voirie.

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

La Commission suit la demande de BE qui insiste sur la qualité du cheminement menant aux espaces vélos et sur la nécessité de limiter les déplacements des cyclistes au sein d'un parking et propose de compléter le point 6 comme suit: « 6° dispose d'un accès aisé depuis la voirie, en veillant à minimiser le nombre de portes, de marches et de différences de niveau à franchir. Les emplacements pour vélos doivent être situés au rez-de-chaussée ou, au maximum, à un niveau de différence par rapport à la voirie (exception faite des espaces vélos accessibles par ascenseur), la rampe d'accès comporte un cheminement garantissant la sécurité des utilisateurs. »

2.8.3. CHAPITRE 3 - LES LOGEMENTS

2.8.3.1. SECTION 1 - IMMEUBLES À LOGEMENTS MULTIPLES NEUFS

ARTICLE 7 : NOMBRE D'EMPLACEMENTS DE PARAGE POUR VOITURES

La Commission demande, pour plus de clarté, de modifier

- *Le titre de la section 1 comme suit : « **IMMEUBLES NEUFS À LOGEMENTS MULTIPLES** », ainsi que*
- *Le §1 de l'article 7 : **immeuble neuf** à logements multiples.*

La Commission est d'avis qu'il serait plus cohérent pour la Région de se prémunir de la prolifération du stationnement en particulier hors voirie. Elle est d'avis, comme certains réclamants et comme déjà mentionné plus haut dans les objectifs, que l'exigence de parking hors voirie ne palliera pas l'objectif de réduction du stationnement en voirie et que rien ne garantit que l'offre surnuméraire créée hors voirie trouve un acquéreur (le PRDD cite le nombre de 647.000 emplacements disponibles hors voirie).

§1. Nombre d'emplacements de parage

- § 3. Un nombre d'emplacements de parcage inférieur à celui déterminé par le § 1er du présent article et
 § 4. Un nombre d'emplacements de parcage supérieur à celui déterminé par le § 1er

La Commission est d'avis, pour le paragraphe 3 qui vise la création d'emplacements de parking mutualisés où deux emplacements de parcage peuvent être remplacés par un emplacement de parcage unique destiné à la mobilité du quartier, de ne pas limiter cette possibilité à 50 % du nombre d'emplacements de parcage tel que déterminé par le § 1er du présent article. Elle propose donc de supprimer cette limitation dans le texte.

Elle suit en tous cas les remarques de BE qui estime que le RRU doit constituer une opportunité pour que les nouveaux projets incitent les riverains à diminuer leur taux de possession de voiture et propose donc que les immeubles de logements multiples internalisent à tout le moins l'impact en termes de stationnement qu'ils génèrent et idéalement permettent la réappropriation de l'espace public pour des fonctions utiles à la qualité de vie des riverains. Dès qu'un projet propose des places en surplus par rapport aux besoins de ses habitants, le même nombre de places que ce surplus doit être automatiquement supprimé en voirie (ces suppressions se feraient soit de façon définitive soit par un aménagement léger en attente (bacs à plantes, Box vélo...)).

La Commission suggère aussi de rajouter le point 1° du paragraphe 3 tel qu'il existait dans le texte soumis à la 1re enquête publique : « lorsque les caractéristiques du stationnement en voirie ou le profil de mobilité des habitants des logements le justifient ».

Plus fondamentalement et afin de simplifier le RRU sur ce point, la Commission préconise comme alternative au paragraphe 3 (et aux remarques qui précèdent), de transformer les minima exigés à l'article 7, paragraphe 1, en maxima, comme le suggèrent plusieurs réclamants (dont la CRM, Perspective, plusieurs communes, l'Agence régionale de stationnement, ...), lorsque les conditions sont remplies pour appliquer cette option, à savoir dans les zones de bonne accessibilité (bien desservies par les TC), là où la voirie n'est pas saturée en stationnement, ou en cas de disponibilité d'un point de « voitures partagées » à proximité ou dans l'immeuble, etc. Autrement dit, il s'agirait d'appliquer, pour les immeubles de logement, la même méthode que pour les immeubles de bureaux (article 10).

Vu le surcoût lié à l'obligation de créer des emplacements de parking, cette mesure aurait l'avantage, par son implication sur le prix de l'immobilier de permettre d'accéder plus facilement à la propriété pour une partie de la population.

Par ailleurs, cette mesure aurait également l'avantage qu'il n'y aurait plus alors besoin d'élargir, comme le demandent de nombreux réclamants, les possibilités de dérogation à la baisse, actuellement extrêmement restrictives pour le logement, mais d'explicitier les possibilités de dérogations à la hausse qui, en l'état, sont au contraire très permissives et peu contrôlables, selon de nombreuses réclamations.

Cependant, comme déjà mentionné plus haut dans les généralités, la Commission attire l'attention sur le fait qu'il faut prendre en compte les personnes à mobilité réduite (personnes âgées notamment), pour qui la voiture est souvent le seul moyen de déplacement possible et qu'il faut pouvoir leur garantir des emplacements facilement accessibles en voirie et/ou dans leur immeuble.

Bornes électriques

Comme de nombreux réclamants dont plusieurs Communes et la SLRB, la Commission est d'avis qu'il ne s'agit pas de déterminer le nombre de bornes, mais plutôt de prévoir l'infrastructure nécessaire. La quantité dépend de plusieurs facteurs parmi lesquels, les dispositions locales.