

## TITRE VI : L'ESPACE PUBLIC

### CHAPITRE 1<sup>er</sup> : GENERALITES

#### ARTICLE 1<sup>er</sup> – CHAMP D'APPLICATION

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

§ 2. Le présent titre s'applique à tous les actes et travaux relatifs à l'espace public, à ses accès et à ses abords qui :

- 1° sont soumis à permis de lotir par l'article 103 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire ;
- 2° sont soumis à permis d'urbanisme par l'article 98, § 1<sup>er</sup>, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire ;
- 3° sont visés à l'article 98, § 3, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, pour lesquels un règlement d'urbanisme impose un permis ;
- 4° sont visés aux 1°, 2° et 3° et qui font l'objet d'un certificat d'urbanisme conformément à l'article 198 du Code bruxellois d'aménagement du territoire ;
- 5° sont dispensés de l'obtention d'un permis d'urbanisme en application des articles 98, § 2 et 98, § 2/1, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

§ 3. Par dérogation au § 2, le présente titre ne s'applique pas aux autoroutes, aux voies de circulation sous terre et aux voies de chemins de fer.

#### ARTICLE 2 – OBJECTIFS

Les objectifs poursuivis par les dispositions du présent titre sont les suivants :

- 1° améliorer la qualité de vie et du séjour en espace public, en tenant compte des caractéristiques urbanistiques du quartier, et assurer un juste équilibre entre les fonctions de circulation et de séjour ;
- 2° contribuer à l'embellissement de la ville et à une mise en valeur des perspectives urbaines, en particulier dans les espaces structurants et les zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement ;
- 3° privilégier un aménagement tenant compte des activités riveraines ainsi que des équipements d'intérêt collectif ou de service public situés à proximité et dont la fréquentation est susceptible de générer un encombrement de l'espace public ;
- 4° intégrer des aménagements conçus dans le respect de chaque catégorie d'usagers ;
- 5° assurer la sécurité des usagers par le maintien d'une bonne visibilité et l'éveil de l'attention ;
- 6° assurer, en accord avec le cadre urbain, le confort, la commodité, la continuité du cheminement et de la circulation sans entrave des piétons, des personnes à mobilité réduite ainsi que des usagers des autres modes actifs ;
- 7° favoriser un transfert modal de la voiture vers les transports en commun et les modes actifs ;
- 8° faciliter la circulation des transports en commun, leur accessibilité pour les piétons et l'attente aux points d'arrêts ;
- 9° permettre une circulation sans entrave des véhicules d'intervention d'urgence et assurer l'accessibilité aux immeubles jouxtant l'espace public ;
- 10° réduire l'impact environnemental des aménagements par :
  - a) le renforcement du réseau écologique bruxellois moyennant une présence accrue de la végétalisation, en particulier dans les zones urbaines les plus denses ;
  - b) la lutte contre les causes et les effets du changement climatique ;
  - c) le choix d'aménagements durables et qualitatifs ;
  - d) la qualité acoustique des dispositifs ;
  - e) la gestion intégrée des eaux pluviales notamment en vue de lutter contre les inondations.

### CHAPITRE 2 : LE CHEMINEMENT PIETON

#### ARTICLE 3 – VOIES DE CIRCULATION PIETONNE

§ 1<sup>er</sup>. Sans préjudice du § 5, la voirie comporte, de part et d'autre de la chaussée, une voie de circulation piétonne contigüe aux propriétés riveraines.

§ 2. La voie de circulation piétonne comporte un cheminement libre de tout obstacle d'un seul tenant de minimum 2/10 de la largeur disponible entre alignements, bermes centrales plantées, sites propres et pistes cyclables non compris, avec :

- une largeur minimale de 2 m ;
- une hauteur libre minimale de 2,50 m.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, lorsque les conditions locales ne le permettent pas, la hauteur libre minimale peut-être descendue à 2,20m.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, lorsque la largeur de la voie de circulation piétonne est inférieure à 3 m, la largeur minimale du cheminement libre peut être réduite à :

1° 1,50 m au droit d'un obstacle permanent ou amovible dont la longueur maximale est de 0,50 m ; la distance minimale entre deux obstacles successifs sur la voie de circulation piétonne est de 1,50 m ;

2° 1,50 m lorsque la voie piétonne et une piste cyclable hors chaussée sont combinées et aménagées de plain-pied ; dans ce cas, la largeur minimale de l'ensemble formé par la piste cyclable et la voie de circulation piétonne est de 3 m auxquels s'ajoute une zone de 0,50 m de dégagement pour l'ouverture des portières si la voie cyclable longe une rangée de stationnement.

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

Cette voie présente un revêtement plat et non glissant, qui assure le confort des usagers et le distingue de la chaussée sauf en zone résidentielle et de rencontre au sens du Code de la route. Le choix du revêtement est cohérent avec le cadre urbain et tient compte du caractère patrimonial des lieux.

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

§ 4. Sans préjudice du § 2, alinéas 1<sup>er</sup> et 2, lorsque la voie de circulation piétonne présente une largeur égale ou inférieure à 2 m, la signalisation routière, les dispositifs d'éclairage publics et les caténaires sont :

1° soit ancrés dans la façade, à l'exception des immeubles classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde au sens du Code bruxellois de l'aménagement du territoire ;

2° soit placés le plus près possible de l'alignement.

§ 5. La voirie est aménagée sous la forme d'un espace partagé de plain-pied lorsque la largeur disponible entre alignements ne permet pas de réaliser, de chaque côté de la chaussée, une voie de circulation piétonne distincte d'une largeur conforme au § 2.

Le cas échéant, un marquage au sol permet de repérer le gabarit du passage des transports en commun.

§ 6. Les bornes de chargement électrique pour véhicules établies sur la voie de circulation piétonne sont placées de manière à rationaliser le nombre et à garantir un cheminement libre de 1,50 m.

Ces bornes respectent en outre les conditions cumulatives suivantes :

1° la distance minimale entre deux bornes est de 5 m ;

2° la hauteur maximale de la borne mesurée à partir du sol est de 1,50 m ;

3° l'alimentation électrique du véhicule se fait depuis la zone de stationnement, au moyen d'un câble rétractable.

Les conditions visées à l'alinéa 2 ne s'appliquent pas aux bornes destinées aux bus et autocars.

§ 7. Le croquis repris en annexe 1 du présent titre illustre le présent article.

#### ARTICLE 4 – VOIES DE CIRCULATION PIETONNE EN SAILLIE OU AU DROIT DES ENTREES CARROSSABLES

§ 1<sup>er</sup>. Sans préjudice de l'article 3, les voies de circulation en saillie ou au droit des entrées carrossables respectent les conditions cumulatives suivantes

1° la bordure de la voie de circulation piétonne est biseautée ;

2° au droit des entrées carrossables :

a) la voie de circulation piétonne présente un revêtement continu ;

b) le niveau de cette voie est maintenu, sauf dans le cas visé au § 3.

§ 2. Par dérogation au § 1<sup>er</sup>, il est procédé à un renforcement des fondations et à une augmentation de l'épaisseur du revêtement en cas de surcharge prévisible. Ce revêtement peut être modifié lorsque la surcharge prévisible l'impose et à condition de présenter la même couleur.

§ 3. La voie de circulation piétonne peut être abaissée au droit des entrées carrossables, sur une distance maximale de 0,50 m à partir de la face verticale de la bordure, pour autant que le cheminement piéton visé à l'article 3, § 2, présente une largeur minimale de 1,50 m entre l'abaissement et l'alignement.

#### ARTICLE 5 – TRAVERSEES PIETONNES

§ 1<sup>er</sup>. Toute traversée piétonne est établie dans le prolongement du cheminement libre des voies de circulation piétonne, sauf les traversées spécifiques à dalles podotactiles qui peuvent s'écarter de cet axe.

Au droit des traversées piétonnes, la chaussée ne comporte aucun équipement technique, tel que des avaloirs, parties mobiles d'aiguillages ou grilles d'aération.

Un marquage identique couvre la traversée piétonne établie dans le prolongement du cheminement libre et la traversée spécifique à dalles podotactiles.

Par dérogation à l'article 3, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, et sans préjudice de l'article 3, § 2, alinéa 2, la largeur minimale du cheminement libre est de 1,50 m au droit des traversées piétonnes.

§ 2. Lorsque la chaussée comporte une zone de stationnement adjacente à la voie de circulation piétonne, cette dernière est élargie au droit des traversées piétonnes de telle manière que la zone de stationnement est interrompue à minimum 5 m de la traversée piétonne dans le sens de la circulation routière.

L'espace résultant de l'élargissement de la voie de circulation piétonne est libre de tout obstacle visuel d'une hauteur supérieure à 1 m, à l'exception de la plantation d'arbres à haute tige.

Cet espace présente le même revêtement que la voie de circulation piétonne, sauf s'il se situe au niveau de la chaussée.

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

- 1° soit au moyen d'un rehaussement de la chaussée au niveau du trottoir ;
- 2° soit par un abaissement progressif de la voie de circulation piétonne, réalisé moyennant un plan incliné accessible aux personnes à mobilité réduite et dont la pente transversale maximale est de 8% ; cette pente peut être portée jusqu'à 12% si la longueur du plan incliné est inférieure à 0,50 m.

Les bordures assurant la jonction entre la voie de circulation piétonne et le filet d'eau de la chaussée sont enterrées et ne présentent aucun ressaut.

§ 4. La traversée des terre-pleins et des îlots directionnels et refuge se fait dans l'axe de la traversée piétonne, au niveau de la chaussée.

En cas d'impossibilité, la traversée se fait dans les mêmes conditions que celles visées au § 3..

Les terre-pleins et îlots directionnels et refuge sont équipés de dispositifs podotactiles contrastés par rapport au revêtement de manière à permettre la traversée par les personnes déficientes visuelles sur une largeur d'au moins 1,80 m.

§ 5. Le cas échéant, des barrières sont installées de part et d'autre de la traversée piétonne, le long de la voie de circulation piétonne, aux endroits où cette voie présente un risque de débordement des piétons sur la chaussée, notamment aux abords des écoles ou d'un quai de transport en commun contigu à la chaussée.

§ 6. Les croquis repris en annexe 1 du présent titre illustrent le présent article.

### CHAPITRE 3 : DISPOSITIFS RALENTISSEURS

#### ARTICLE 6 – DISPOSITIFS RALENTISSEURS

§ 1<sup>er</sup>. Les dispositifs ralentisseurs visent à :

- 1° réduire la vitesse de circulation, notamment aux abords de certains équipements ;
- 2° matérialiser le caractère paisible d'un quartier ;
- 3° renforcer la fonction de séjour d'un espace public au bénéfice des usagers actifs.

Ils sont localisés en fonction des contraintes de la sécurité routière, du contexte architectural ou urbanistique et de la desserte des activités riveraines.

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

- 1° assurer leur visibilité de jour comme de nuit par l'éclairage et la signalisation ;
- 2° permettre l'évacuation des eaux ;
- 3° garantir un franchissement confortable pour les usagers des transports publics et des modes actifs ;
- 4° limiter le bruit et les vibrations.

### CHAPITRE 4 : VEHICULES CYCLABLES LEGERS

#### ARTICLE 7 – VOIES CYCLABLES

Toute voie cyclable respecte les conditions cumulatives suivantes :

- 1° être localisée entre la voie de circulation piétonne et la zone de stationnement, sauf lorsque une autre localisation est plus appropriée pour des raisons liées à la sécurité des usagers ;
- 2° avoir une largeur libre de tout obstacle de :
  - 1,50 m minimum, marquages éventuels compris, si la voie est unidirectionnelle ;
  - 2,50 m minimum, marquages éventuels compris, si la voie est bidirectionnelle.
- 3° présenter une hauteur libre minimale de 2,50 m au-dessus d'une voie cyclable.

Tout aménagement cyclable qui longe une zone de stationnement doit comporter une zone d'écartement de minimum 80 cm par rapport à celui-ci.

Lorsque les conditions locales ne le permettent pas, cette distance peut être portée à minimum 50 cm.

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

#### ARTICLE 8 – ZONES AVANCEES

Aux carrefours à feux de signalisation, des zones avancées pour les deux-roues légers sont généralisées dans toutes les voiries, excepté celles à sens unique limité.
ARTICLE 9 – TRANSITION
<p>§ 1<sup>er</sup>. Des zones de transition sont aménagées au début et à la fin d'une voie cyclable de telle manière que les cyclistes rejoignent facilement la piste ou se réinsèrent en parallèle et en sécurité dans la circulation.</p> <p>§ 2. La transition entre la chaussée et la voie cyclable séparée du trafic automobile est réalisée sans ressaut et sans interruption du marquage de la voie cyclable.</p> <p>Les bordures chanfreinées avec un biseau de 2 cm sont interdites.</p> <p>§ 3. Au droit des traversées, la voie cyclable ne comporte aucun équipement technique tel que des avaloirs, parties mobiles d'aiguillages, chambres de visite ou grilles d'aération.</p>
ARTICLE 10 – STATIONNEMENT POUR VEHICULES CYCLABLES LEGERS
<p>§ 1<sup>er</sup>. Les actes et travaux relatifs à des espaces publics situés dans une zone commerciale ou à proximité d'équipements d'intérêt collectif ou de service public prévoient l'installation d'emplacements pour vélos, en ce compris des emplacements pour vélos cargos et vélos poussettes.</p> <p>Ces emplacements sont réalisés en dehors de la voie de circulation piétonne et sont éventuellement combinés à du stationnement pour véhicules deux roues motorisées.</p> <p>Ils respectent en outre les conditions suivantes :</p> <p>1° dans le cas d'un équipement comportant un accès principal à l'usage du public, les emplacements sont placés le plus près possible et à une distance maximale de 20 m de cet accès, sauf contraintes de sécurité imposées par les pompiers ou la police.</p> <p>2° dans le cas d'équipements différents situés à proximité les uns des autres, l'offre de stationnement peut être groupée, en particulier dans le but d'en améliorer la qualité en augmentant la proportion d'emplacements couverts ou en installant un nombre d'emplacements plus élevé.</p> <p>3° dans le cas d'un établissement scolaire ou hospitalier, les emplacements pour les élèves ou le personnel sont réalisés prioritairement dans l'enceinte des installations en question, sans porter atteinte aux intérieurs d'îlots ; la réalisation d'emplacements en voirie est admise lorsqu'il n'y a pas d'autre possibilité ou que l'offre dans les installations est insuffisante.</p> <p>§ 2. Le stationnement pour vélos de moyenne et longue durée, notamment à proximité des arrêts des transport en commun ou des équipements culturels ou sportifs, est couvert pour au moins 50% de l'offre.</p> <p>Le stationnement pour vélos de courte durée, notamment près des commerces ou des administrations, peut être à l'air libre.</p> <p>§ 3. L'installation d'emplacements pour vélos sur la voie de circulation piétonne préserve au moins une ligne guide naturelle libre de tout obstacle sur une largeur minimale 1,50 m.</p> <p>§ 4. Les emplacements pour vélos sont équipés d'arceaux conformes au croquis repris en annexe 1 du présent titre.</p>
ARTICLE 11 – REVETEMENT ET MARQUAGE DES VOIES CYCLABLES
<p>Sauf pour des raisons liées à la protection et la mise en valeur du patrimoine, la voie cyclable respecte les conditions cumulatives suivantes :</p> <p>1° elle est équipée d'un revêtement plat, confortable et non glissant. Toute transition entre matériau et/ou type d'aménagement doit tendre vers le niveau 0 ;</p> <p>2° les pistes cyclables indiquées par les signaux D7 et D9 du Code de la route et les rues cyclables privilégient un revêtement de teinte ocre.</p>
CHAPITRE 5 : STATIONNEMENT
ARTICLE 12 – STATIONNEMENT
<p>§ 1<sup>er</sup>. Le stationnement est prioritairement organisé parallèlement à l'axe de la chaussée.</p> <p>La largeur minimale de l'emplacement est de 2 m, filets d'eau compris. Les marquages éventuels sont compris dans cette largeur lorsqu'il n'y a pas de filet d'eau.</p> <p>§ 2. Le stationnement en épi est autorisé uniquement si l'angle entre l'axe de la chaussée et l'axe de l'emplacement est supérieur ou égal à 45°.</p> <p>Le cheminement libre tel que défini à l'article 3, § 1<sup>er</sup>, est assuré par un dispositif anti-stationnement.</p>
ARTICLE 13 – DISPOSITIFS ANTI-STATIONNEMENT

§ 1<sup>er</sup>. Dans le but de réduire le nombre des bordures saillantes et des potelets anti-stationnement, la distance entre ces dispositifs anti-stationnement est de minimum 1,50 m et de maximum 3 m, en fonction de la largeur de la chaussée. Cette distance s'entend de bord à bord du dispositif et non d'axe à axe.

§ 2. Les potelets anti-stationnement respectent les conditions cumulatives suivantes :

- 1° avoir une hauteur comprise entre 0,90 m et 1,10 m ;
- 2° ne pas être placés sur des dalles podotactiles ;
- 3° ne comporter aucune arrête vive ;
- 4° être placés le plus près possible de la bordure du trottoir sans entraver la circulation des véhicules d'urgence et de services.

§ 3. Les barrières anti-stationnement sont équipées d'une barre horizontale d'une hauteur inférieure à 30 cm mesurée à partir du sol.

§ 4. Le croquis repris en annexe 1 du présent titre illustre le présent article.

#### ARTICLE 14 – STATIONNEMENT POUR PERSONNES HANDICAPEES

Les emplacements destinés aux personnes handicapées sont situés préférentiellement près des traversées piétonnes pour leur permettre de rejoindre facilement la voie de circulation piétonne.

En cas d'impossibilité technique, un abaissement de bordure est prévu.

#### CHAPITRE 6 : TRANSPORTS EN COMMUN

#### ARTICLE 15 – ARRETS

§ 1<sup>er</sup>. Un arrêt de transports en commun en voirie est aménagé de manière rectiligne afin de favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Dans le cas où les conditions locales ne le permettent pas, l'aménagement du quai à l'intérieur de la courbe est privilégié.

§ 2. Au droit d'un arrêt de transports en commun adjacent à la voie de circulation piétonne, les règles suivantes sont respectées :

- 1° le stationnement est interrompu au bénéfice de la voie de circulation piétonne ;
- 2° la voie de circulation piétonne est élargie ; l'espace résultant de cet élargissement dispose du même revêtement que la voie de circulation piétonne et est séparé de celle-ci par une ligne blanche de vigilance parallèle à la bordure surélevée ;
- 3° les revêtements rouges sont interdits ;
- 4° la bordure est surélevée à une hauteur permettant l'embarquement et le débarquement de plain-pied ;
- 5° les cheminements sont libres de tout obstacle sur une largeur minimale de 1,50 m mesurée depuis la face extérieure de la bordure.

§ 3. L'accès à l'arrêt est réalisé sous forme d'une pente accessible aux personnes à mobilité réduite conformément au croquis repris en annexe 1 du présent titre.

Aux deux extrémités de la rampe, un palier ou une aire de repos d'une longueur minimale de 1,70 m est aménagé.

§ 4. Les arrêts sont équipés d'un abri pour les usagers répondant aux conditions cumulatives suivantes :

- 1° la longueur de l'abri est déterminée en fonction de sa fréquentation, avec un minimum de 4 m pour les arrêts fréquentés par moins de 500 passagers par jour ; plusieurs arrêts de 4 m minimum peuvent être installés en vue de répondre à la présente obligation ;
- 2° ils sont équipés de sièges ou d'appuis ischiatiques ;

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, un arrêt ne doit pas être pourvu d'un abri lorsque :

- soit l'arrêt est uniquement destiné au débarquement des voyageurs ;
- soit l'arrêt est situé dans un site ou au droit d'un immeuble classé ou inscrit sur la liste de sauvegarde au sens du Code bruxellois de l'aménagement du territoire pour autant que l'abri nuise aux qualités patrimoniales de site ou de cet immeuble.

L'abri d'un arrêt situé au droit d'un bien classé ou inscrit sur la liste de sauvegarde est constitué de parois verticales transparentes sur lesquelles sont apposés uniquement le plan du réseau et les horaires des lignes desservies par l'arrêt.

§ 5. Les portes des véhicules sont signalées au sol par des dalles podotactiles et des logos PMR en fonction de l'accessibilité pour l'utilisateur PMR.

§ 6. Il est interdit de placer des barrières le long d'un arrêt sauf dans les cas suivants :

- soit lorsque le quai de l'arrêt est contigu à la chaussée et qu'il ne sert pas à l'embarquement des usagers dans le véhicule ;
- soit lorsque les conditions locales l'imposent pour des raisons de sécurité.

<p>§ 7. Au niveau du sous-sol, l'arrêt comprend les réseaux des concessionnaires regroupés en gaines techniques adjacentes ainsi que, s'il échet, un volume de terre entièrement constitué d'un substrat exploitable par le système racinaires des arbres.</p>
<p><b>ARTICLE 16 – SITES PROPRES</b></p>
<p>§ 1<sup>er</sup>. Les sites propres sont matérialisés par un revêtement distinct de celui la chaussée, en accord avec le cadre urbain.</p> <p>§ 2. Il est interdit de placer des barrières et des grilles continues le long d'un site propre.</p>
<p><b>ARTICLE 17 – STATIONNEMENT DES TAXIS ET DES VEHICULES PARTAGES</b></p>
<p>Les zones de stationnement réservées aux taxis et aux véhicules partagés répondent aux conditions cumulatives suivantes :</p> <p>1° être dans un lieu de bonne accessibilité et de départ aisé, en particulier pour les personnes à mobilité réduite ;</p> <p>2° être bien visible par les usagers ;</p> <p>3° être pourvu d'un marquage spéciale en couleur délimitant la zone de stationnement ;</p> <p>4° être muni, le cas échéant, d'un dispositif intégré empêchant l'utilisation par d'autres véhicules.</p>
<p><b>CHAPITRE 7 : ARBRES A HAUTE TIGE ET BIODIVERSITE</b></p>
<p><b>ARTICLE 18 – ESSENCE ET IMPLANTATION DES ARBRES</b></p>
<p>§ 1<sup>er</sup>. La distance minimale entre l'arbre et la façade est de 2 m , mesurés entre la façade et la couronne de l'arbre à son développement maximum.</p> <p>§ 2. La distance minimale entre l'axe du tronc et la zone de circulation de la chaussée est de 0,90 m.</p> <p>§ 3. Le choix de l'essence tient compte de la typologie de la voirie et du cadre urbain.</p> <p>§ 4. L'implantation des arbres et des luminaires est organisée de manière à ce que l'éclairage de la voie de circulation piétonne nuise le moins possible au feuillage et à la faune.</p> <p>§ 5. Le croquis repris en annexe 1 du présent titre illustre le présent article.</p>
<p><b>ARTICLE 19 – FOSSES DE PLANTATION</b></p>
<p>Les fosses de plantation respectent les règles cumulatives suivantes :</p> <p>1° être exemptes de toute fondation de bordure et de tout débris de chantier ;</p> <p>2° présenter un volume de terre arable accessible pour le système racinaire de l'arbre, déterminé en fonction de la hauteur du sujet à maturité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10 m<sup>3</sup> pour les essences de 1<sup>ère</sup> grandeur (10 m ≤ h &lt; 15 m) ;</li> <li>- 15 m<sup>3</sup> pour les essences de 2<sup>e</sup> grandeur (15 m ≤ h &lt; 20 m) ;</li> </ul> <p>20 m<sup>3</sup> pour les essences de 1<sup>ère</sup> grandeur (h ≥ 20 m) ;</p> <p>3° être implantées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit en zone de stationnement ; en l'absence d'une telle zone, elles sont contiguës à la voie de circulation piétonne ;</li> <li>- soit sur la voie de circulation piétonne si celle-ci a une largeur minimale de 4 m si le réseau d'impétrants le permet.</li> </ul> <p>3° être implantées de préférence de manière à ce que les arbres soient alignés.</p>
<p><b>ARTICLE 20 – PROTECTIONS</b></p>
<p>§ 1<sup>er</sup>. Une zone perméable de 2,25 m<sup>2</sup> minimum est prévue au pied de l'arbre.</p> <p>§ 2. Sur une voie de circulation piétonne, cette zone perméable est protégée du piétinement par un dispositif situé au même niveau que cette voie. L'utilisation de grilles est autorisé pour autant que la largeur de ses ouvertures soit inférieure à 2 cm.</p> <p>§ 3. En zone de stationnement, le tronc et le pied de l'arbre sont protégés par des dispositifs en cas de risque de chocs et de tassements provoqués par les véhicules.</p> <p>§ 4. Aucune pose de réseaux d'utilité publique ne peut être réalisée à une distance inférieure à 1,75 m de l'axe du tronc d'un arbre existant.</p> <p>La plantation de nouveaux arbres respecte la distance visée à l'alinéa, sauf lorsque les conditions locales ne le permettent pas. Dans ce cas, une distance inférieure est autorisée pour autant que les réseaux d'utilité publique préexistants soient regroupés dans des gaines techniques.</p>
<p><b>ARTICLE 21 – GESTION DES EAUX PUVIALES</b></p>
<p>§ 1<sup>er</sup>. Tout projet relatif à l'aménagement, la rénovation ou la transformation d'un espace public, qui vise ou impacte les fondations de cet espace, est conçu de manière à optimiser la gestion intégrée des eaux pluviales.</p> <p>Ces actes et travaux favorisent la rétention, la temporisation et l'infiltration sans rejet des eaux de surface et limite autant que possible le rejet des eaux de ruissellement vers le réseau d'égouttage.</p>

§ 2. S'il échet, le volume d'eau excédentaire est évacué moyennant un débit admissible par le gestionnaire de réseau, par ordre de priorité, vers :

- a) le réseau hydrographique ;
- b) le réseau séparatif des eaux pluviales ;
- c) le réseau d'égouttage public.

#### CHAPITRE 8 : SIGNALISATION

##### ARTICLE 22 – SIGNALISATION ROUTIERE

§ 1<sup>er</sup>. Seuls les signaux obligatoires sont implantés.

Ces signaux respectent les conditions cumulatives suivantes :

- 1° sans préjudice de l'article 3, § 3, ils sont limités en nombre et sont regroupés sur un mât unique ; ils sont fixés sur des poteaux ou supports existants s'il en existe ;
- 3° ils sont placés sur les oreilles des voies de circulation piétonne ou sur des élargissements ponctuels des cheminements piétons, s'il en existe ;
- 4° au droit d'un arrêt de transports en commun, ils sont installés à minimum 1,70 m de la bordure ;
- 5° la hauteur du bord inférieur du panneau est fixée à 2,20 m minimum.

§ 2. Les feux de signalisation sont alignés de part et d'autre de la traversée et sont munis d'un dispositif dont l'intensité sonore varie en fonction du bruit ambiant.

##### ARTICLE 23 – SIGNALISATION DE DIRECTION

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

#### CHAPITRE 9 : CONSTRUCTIONS SUR L'ESPACE PUBLIC

##### ARTICLE 24 – INTERDICTION GENERALE

Sans préjudice de l'octroi d'un permis d'urbanisme ou d'une autorisation domaniale, il est interdit d'incorporer ou de placer des constructions fermées sur l'espace public.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup> et sans préjudice de l'article 3, les constructions fermées suivantes peuvent être autorisées sur l'espace public :

- 1° des commerces de petite taille habituellement implantés dans les espaces publics, tels que friteries et marchands de journaux, pour autant qu'ils soient sur un seul niveau et que leur surface ne dépasse pas 20 m<sup>2</sup> ;
- 2° des box vélos, pour autant qu'ils soient sur un seul niveau et que leur surface ne dépasse pas 20 m<sup>2</sup> ;
- 3° des édicules qui constituent les émergences d'infrastructures souterraines, tels que les bouches de métro ou les accès aux parkings publics, pour autant que leur emprise au sol ne dépasse pas 20 m<sup>2</sup> ;
- 4° Des sanitaires accessibles au public et à usage réservé aux exploitants de réseaux de transport public ;
- 5° des armoires des concessionnaires ;
- 6° des œuvres d'art.

##### ARTICLE 25 – IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN

§ 1<sup>er</sup>. Le mobilier urbain respecte les conditions cumulatives suivantes :

- 1° ne pas nuire à la visibilité des usagers de la voirie au droit des carrefours, des traversées piétonnes et des arrêts de transports en commun ;
- 2° à l'exception des dispositifs anti-stationnement, être placé à une distance minimale de 0,20 m de la face extérieure de la bordure de séparation entre la voie de circulation piétonne et la chaussée ;
- 3° sans préjudice de l'article 3, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, garantir un passage libre de 1,50 m minimum à l'avant des abris des arrêts de transports en commun ;
- 4° être détectable à la canne par les personnes déficientes visuelles ; il présente une barre horizontale d'une hauteur inférieure à maximum 30 cm du sol et ne comporte pas des arêtes vives ; il est placé en dehors du cheminement piéton et de la ligne guide constituée par les façades.

§ 2. Les bulles à verres et autres containers assimilés sont implantées de préférence en zone de stationnement et s'intègrent au cadre urbain.

En espace structurant et dans les zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, les bulles à verre sont obligatoirement enterrées, sauf si le sous-sol ne le permet pas.

§ 3. Les poubelles respectent les cumulatives conditions suivantes :

- 1° être placées à intervalle régulier et/ou en nombre suffisant sur la voirie, en limitant leur nombre à une poubelle par carrefour de préférence et à une poubelle par arrêt de transports en commun ;
- 2° être implantées :
  - aux accès des espaces verts ;
  - à proximité des sanitaires publics
  - à proximité des canisites ;
  - à proximité des bulles à verre si les conditions locales le permettent.

§3. L'installation de mobiliers urbain participe d'une volonté de composition globale de l'espace public. Les modèles et typologies sont déterminés en vue de leur intégration dans le cadre urbain et de leur uniformisation à l'échelle de la rue et du quartier.

#### ARTICLE 26 – ARMOIRES DES CONCESSIONAIRES

§ 1<sup>er</sup>. Les armoires enterrées sont privilégiées lorsqu'elles se situent sur les voies de circulation piétonne.  
Sans préjudice des législation sectorielles et sauf impossibilité technique l'installation d'armoires enterrées est obligatoire dans les cas suivants :

- 1° dans un site ou au droit d'un immeuble classé ou inscrit sur la liste de sauvegarde au sens du Code bruxellois de l'aménagement du territoire ;
- 2° dans la zone de protection visée à l'article 228 de ce Code ou, à défaut de zone de protection, dans un périmètre de 20 m autour du bien classé ou inscrit dans la liste de sauvegarde ;
- 3° lorsque la voie de circulation piétonne a une largeur inférieure à 1 ,5 m ou devant une vitrine ;
- 4° quand elles ne sont pas placées parallèlement à l'alignement ;
- 5° sur les places ;
- 6° devant une vitrine.

§ 2. Les armoires non enterrées situées sur les voies de circulation piétonne sont placées parallèlement à l'alignement.  
Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les armoires non enterrées d'une hauteur inférieure à 1,20 m peuvent être placées perpendiculairement à l'alignement ou lorsqu'elles sont situées sur l'élargissement de la voie de circulation piétonne prévu à l'article 4 § 2.

§ 3. Chaque armoire est équipée d'une plaquette mentionnant l'identité et les coordonnées de leurs propriétaires.

§ 4. Le coquis repris en annexe 1 du présent titre illustre le présent article.

#### ARTICLE 27 – TERRASSES SAISONNIERES

Les terrasses saisonnières situées dans l'espace public respectent les conditions suivantes :

- 1° elles se composent uniquement de mobilier posé sur le sol ; les planchers et autres éléments fixés au sol sont interdits ;
- 2° elles n'entravent pas le cheminement des personnes à mobilité réduite et sont aisément détectables à la canne ;
- 3° elles préservent, le cas échéant, un cheminement libre de tout obstacle d'au-moins 1/3 de la largeur de la voie de circulation piétonne, avec un minimum de 2 m.
- 4° leur emprise est délimitée au sol par des clous.

#### CHAPITRE 10 : ECLAIRAGE

##### ARTICLE 28 – COMPOSITION GLOBALE

§ 1<sup>er</sup>. L'éclairage des espaces publics tient compte d'une volonté de composition globale:  
La hauteur, la typologie et le modèle du luminaire sont déterminés en fonction de critères suivants :

- 1° la cohérence du mobilier avec le quartier et le cadre urbain ;
- 2° la largeur de l'espace public entre alignements ;
- 3° la présence d'alignements d'arbres structurants ;
- 4° la scénographie nocturne souhaitée.

Il vise aussi à mettre en évidence les sites et les ensembles immobiliers remarquables.

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

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

§ 4. Pour les sites propres en berme centrale, sauf impossibilité technique, l'éclairage public est couplé aux poteaux porte-caténaires.

§ 5. L'installation d'éclairage public assure une utilisation rationnelle de l'énergie et veille à ne pas perturber la faune et la flore.

CHAPITRE 11 : DECORATION EVENEMENTIELLES

ARTICLE 29 – DECORATION EVENEMENTIELLES

Les décorations événementielles, en ce compris les panneaux directionnels temporaires et les panneaux d'information, de manifestations ou de festivités diverses sont placées au plus tôt 15 jours calendaires avant le début de l'événement auquel il se rapporte et retirées au plus tard 8 jours calendaires après la fin de celui-ci.