

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

TITRE VIII

LES NORMES DE STATIONNEMENT EN DEHORS DE LA VOIE PUBLIQUE

INTRODUCTION GÉNÉRALE

CARACTERISTIQUES DES CONSTRUCTIONS ET DE LEURS ABORDS

NORMES D'HABITABILITE DES LOGEMENTS

CHANTIERS

ACCESSIBILITE DES BATIMENTS PAR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

ISOLATION THERMIQUE DES BATIMENTS

PUBLICITES ET ENSEIGNES

LA VOIRIE, SES ACCES ET SES ABORDS

LES NORMES DE STATIONNEMENT EN DEHORS DE LA VOIE PUBLIQUE



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

LES NORMES DE STATIONNEMENT EN DEHORS DE LA VOIE PUBLIQUE

Table des matières

CHAPITRE I :	GENERALITES	7
CHAPITRE II :	DISPOSITIONS COMMUNES	8
CHAPITRE III :	LES IMMEUBLES A LOGEMENTS MULTIPLES	9
CHAPITRE IV :	LES BUREAUX, LES SURFACES DESTINEES AUX ACTIVITES DE HAUTE TECHNOLOGIE ET DE PRODUCTION DE BIENS IMMATERIELS	10
CHAPITRE V :	LES SURFACES DESTINEES AUX ACTIVITES ARTISANALES, INDUSTRIELLES, LOGISTIQUES, D'ENTREPOSAGE OU DE PRODUCTION DE SERVICES MATERIELS, AUX COMMERCES, AUX COMMERCES DE GROS, AUX GRANDS COMMERCES SPECIALISES, AUX EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC ET AUX ETABLISSEMENTS HOTELIERS	14
CHAPITRE VI :	LES LIVRAISONS	16
CHAPITRE VII :	DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES	17

Le présent texte constitue la version officielle du règlement tel qu'arrêté par le Gouvernement le 21 novembre 2006.

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

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

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

Objectifs

L'objet du titre VIII du RRU est d'être l'un des moyens de mise en œuvre des lignes directrices et des objectifs du Plan Régional de Développement (PRD) en contribuant, par le biais de normes réglementaires, à la politique régionale de mobilité et plus spécifiquement à la problématique du stationnement. Il remplace la circulaire n° 18 du 12 décembre 2002 relative à la limitation des emplacements de parcage.

Les mesures de restriction du stationnement hors voirie sont complémentaires à celles concernant l'espace public. Elles forment un ensemble cohérent en vue d'un aménagement harmonieux de la ville et du développement durable de la Région.

Ainsi, le Titre VIII fixe un nombre maximal d'emplacements autorisés lors de la délivrance des permis pour la construction ou la rénovation d'immeubles de bureaux ou autres activités économiques.

En ce qui concerne la fonction de logement, la situation est telle que, dans de nombreux quartiers de la ville et particulièrement dans les quartiers denses du centre-ville et de la première couronne, les habitants trouvent difficilement un emplacement de parcage en voirie. Le RRU, en déterminant une norme maximale et minimale en matière d'emplacements de parcage à créer vise à réduire le stationnement (de longue durée) en voirie –grand consommateur d'espace public– pour le reporter vers des emplacements de parcage hors voirie. Pour certaines catégories particulières (logement social ou assimilé, immeubles de logements collectifs, etc.) un nombre d'emplacements de parcage inférieur à celui déterminé par la règle générale ou une dispense d'en aménager peuvent être autorisés.

L'article 13 précise le nombre d'emplacements à créer pour les vélos. La norme correspond à l'objectif du PRD d'atteindre une part de marché de 10% des déplacements à vélo. La création d'emplacements pour vélos n'est pas imposé pour les bâtiments existants.

Champ d'application

Le titre VIII s'applique aux emplacements de parkings privés situés hors de la voie publique et accessoires à la destination principale d'un immeuble.

Il ne s'applique pas aux emplacements de parkings en voirie, ni aux emplacements de parkings publics hors voirie qui ne sont pas l'accessoire d'une affectation principale.

Les champs d'application spécifiques sont précisés au début de chaque chapitre :

- Pour ce qui concerne la fonction de logement, le titre s'applique uniquement lors de la construction ou reconstruction de tout immeuble à logements multiples (chapitre III). Il ne s'applique donc pas aux actes et travaux relatifs à des constructions existantes, même en cas de rénovation lourde ou de modification majeure, et de changement de destination ou de modification du nombre de logements.

Les actes et travaux relatifs à des constructions existantes ont été exclus, considérant qu'il existe de nombreux cas où malgré une rénovation lourde ou un changement de destination, il est matériellement impossible d'imposer la création d'emplacements de parcage.

- En ce qui concerne les activités économiques, le titre s'applique aux actes et travaux relatifs à tous les immeubles contenant des surfaces destinées aux bureaux, aux activités de haute technologie ou aux activités de production de biens immatériels (chapitre IV). Il s'applique également aux actes et travaux relatifs à tous les immeubles contenant des surfaces destinées aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ou aux établissements hôteliers (chapitre V). Pour ces activités précitées, le titre s'applique lors de l'instruction de tous les permis et certificats d'urbanisme, qu'il s'agisse de construction neuve, de reconstruction, de transformation ou de modification de la destination d'un immeuble. En effet, en milieu urbain, où une importante proportion de demandes de permis d'urbanisme concernent les constructions existantes, il importe de pouvoir englober la totalité des immeubles faisant l'objet d'une transformation. Etant donné que pour les activités économiques, contrairement aux dispositions relatives aux immeubles de logement, le titre n'impose pas de minimum d'emplacements de parcs (et donc n'impose pas la construction d'emplacements de parcs), il n'y a pas lieu de limiter le champ d'application aux seules nouvelles constructions ou reconstructions, à l'exclusion des constructions existantes.

Principes directeurs

a) Zonage

Outre le critère du type d'affectation (chaque fonction a son profil de mobilité), les normes de stationnement en dehors de la voie publique sont également modulées selon la localisation de chaque projet en fonction de la proximité à un moyen de transport en commun (profil d'accessibilité).

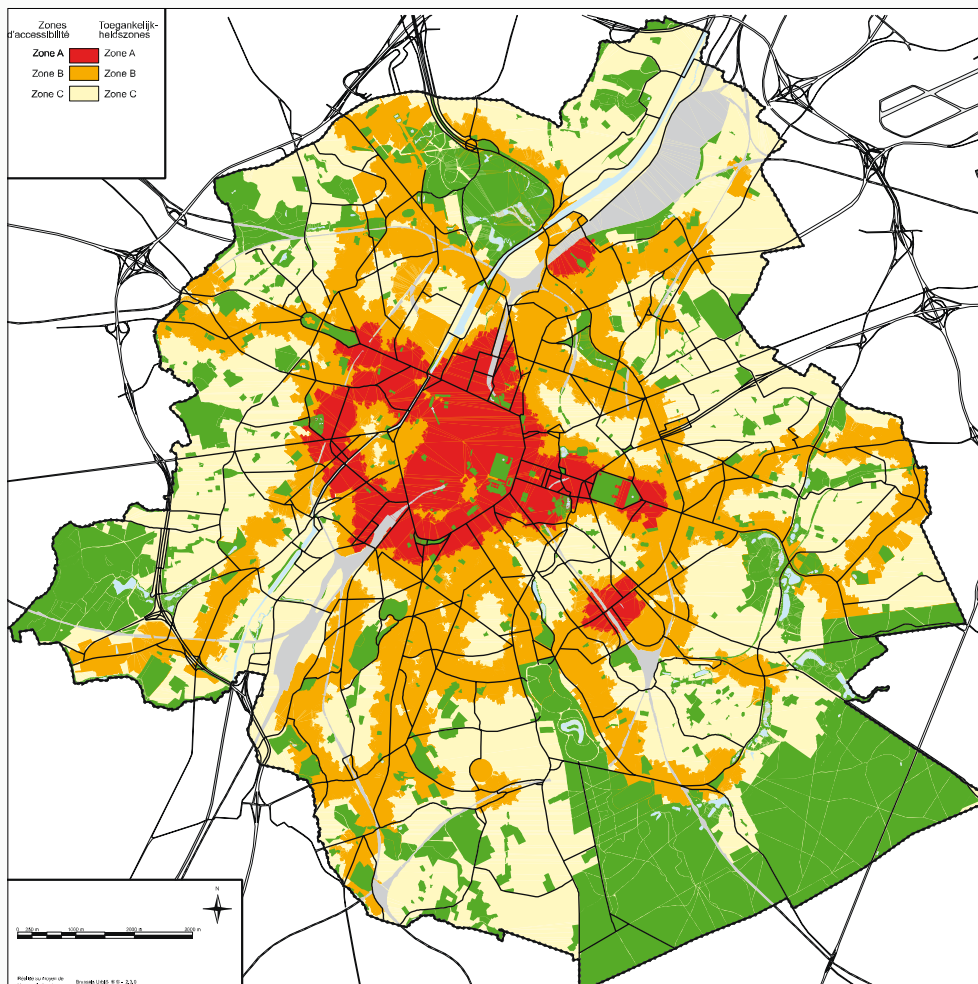
Le zonage du territoire régional est donc basé sur l'accessibilité par les transports en commun.

La Région est divisée en 3 zones :

- 1° la zone A, très bien desservie en transport en commun ;
- 2° la zone B, bien desservie en transport en commun ;
- 3° la zone C, moyennement desservie en transport en commun.

Ainsi, si une entreprise est localisée en zone C, moyennement desservie en transports en commun, un pourcentage plus élevé de son personnel se rendra au travail en voiture. D'où l'énoncé du principe de modulation du nombre d'emplacements de parcage autorisable en fonction du profil d'accessibilité de la localisation (accessibilité en transports en commun).

L'accessibilité en transports en commun dépendant de l'évolution de l'offre, la définition des zones A, B et C reprise à l'article 10 du titre VIII est évolutive. Le zonage est défini sur la base



Carte indicative des zones d'accessibilité, évoluant parallèlement au développement du réseau des transports en commun.

des critères objectifs précisés à cet article, dans la détermination d'une distance pédestre par rapport à une offre de transports en commun (gares, stations de métro, stations de prémétro et arrêts de tram). Ce critère est le mieux à même de rencontrer les caractéristiques concrètes d'une localisation du territoire régional. Cette solution garantit également une mise à jour permanente des zones d'accessibilité en fonction de l'évolution du réseau des transports en commun et de son exploitation.

L'offre structurelle de transports en commun des lignes de train, de métro et de tram à forte exploitation détermine les zones A et B, soit les zones très bien et bien desservies en transports en commun.

Les fréquences mentionnées sont : au moins 10 trains/heure ou 35 passages de métro/heure ou 35 passages de tram/heure entre la station de prémétro de la gare du nord et celle de la gare du midi en zone A et au moins 6 trains/heure ou 15 passages/heure de tram en zone B au cours d'au moins une heure complète, deux fois par jour, les deux sens confondus.

Ces fréquences donnent en outre une indication de la bonne desserte tout au long de la journée. Le texte tient compte des déplacements dans les deux sens, et donc pas uniquement des déplacements direction ville le matin et l'inverse le soir.

La zone C reprend la partie du territoire régional qui n'est pas reprise en zone A ou B.

Il est à noter que :

- c'est la situation à la date de délivrance du permis d'urbanisme qui est prise en compte ;
- pour les demandes de permis d'urbanisme de fonctions mixtes (soit les demandes relatives à un projet comportant plusieurs destinations différentes. Exemple: bureau-logement-commerce), les emplacements autorisés sont calculés au prorata des affectations qu'elles contiennent.

Afin de faciliter la lisibilité du règlement et la tâche de l'autorité délivrante lors du traitement des demandes de permis d'urbanisme, une cartographie indicative des zones est établie et mise à la disposition du public et des communes. Cette carte indicative est accessible sur le site www.rru.irisnet.be

b) Structure de la réglementation

Le titre VIII est structuré essentiellement en fonction du type d'affectation :

- les logements multiples : chapitre III
- les bureaux, les activités de haute technologie et de production de biens immatériels : chapitre IV
- les surfaces destinées aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ou aux établissements hôteliers : chapitre V
- les emplacements pour les livraisons : chapitre VI.

Les autres chapitres sont à portée générale :

- le chapitre I « généralités » contient le champ d'application général (article 1) et les définitions (article 2)
- le chapitre VII contient les dispositions transitoires et finales.

CHAPITRE 1 GENERALITES

ARTICLE 1

§ 1. Le présent titre s'applique à tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2. Sauf mention contraire, le présent titre s'applique aux parkings privés à l'usage de voitures, situés hors de la voie publique et accessoires à la destination principale d'un immeuble.

§ 3. Le présent titre s'applique

1° aux actes et travaux soumis à permis d'urbanisme par l'article 98, § 1er du Code bruxellois de l'aménagement du territoire ;

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

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

ARTICLE 2 DEFINITIONS

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

1° logement : ensemble de locaux, destinés à l'habitation et formant une unité de résidence ;

2° immeuble de logements collectifs : immeuble conçu pour le logement de plusieurs ménages qui partagent des locaux communs tels que dortoir, cuisine, réfectoire, salle de repos, etc. ;

3° parking privé : ensemble d'emplacements de parcage dont l'accès est réservé à certains utilisateurs, par opposition au parking public, gratuit ou payant, qui est accessible à tout utilisateur ;

4° terrain : parcelle ou ensemble de parcelles contiguës, cadastrées ou non, appartenant à un même propriétaire.

5° véhicule fonctionnel : véhicule de livraison ou autre véhicule nécessaire aux activités techniques d'une entreprise, à l'exclusion des voitures de fonction avec chauffeur et des véhicules mis à disposition des employés.

6° superficie de plancher : totalité des planchers mis à couvert et offrant une hauteur libre d'au moins 2,20 m dans tous les locaux, à l'exclusion des locaux destinés au parcage et des locaux situés sous le niveau du sol qui sont destinés aux caves, aux équipements techniques et aux dépôts.



Véhicule fonctionnel.

§ 2. Pour les termes « activités artisanales », « activités industrielles », « activités de haute technologie », « activités logistiques », « activités de production de biens immatériels », « activités de production de services matériels », « bureau », « commerce », « commerce de gros », « grand commerce spécialisé », « équipement d'intérêt collectif ou de service public », « établissement hôtelier » et « immeuble » qui ne sont pas repris au §1er ci-avant, il est renvoyé aux définitions contenues dans le Plan Régional d'Affectation du Sol.

CHAPITRE 2 DISPOSITIONS COMMUNES

ARTICLE 3

Tout parking privé est conçu, construit et équipé de manière à ce que les conditions de sécurité et de circulation de tous les usagers de la voie publique et des utilisateurs du parking soient assurées à tout moment.

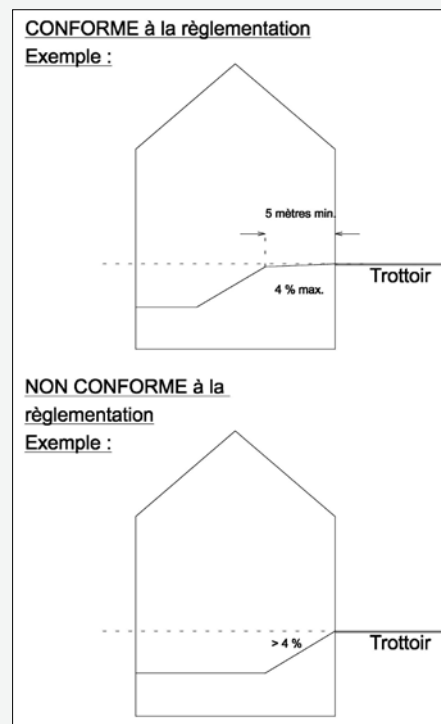
A cet égard, la rampe de sortie des parkings présente une pente maximale de 4% sur les 5 premiers mètres à partir de l'alignement.

ARTICLE 4 CARACTERISTIQUES DES EMPLACEMENTS

Les emplacements de parcage sont couverts.

Lorsque les conditions locales le permettent, des emplacements de parcage non couverts peuvent être admis dans la zone bâtable telle que définie :

- dans le titre 1er du Règlement Régional d'Urbanisme ;
- dans un plan particulier d'affectation du sol ;
- dans un permis de lotir.



Pente de sortie de parking.

CHAPITRE 3 LES IMMEUBLES A LOGEMENTS MULTIPLES

ARTICLE 5 CHAMP D'APPLICATION

Le présent chapitre s'applique lors de la construction ou reconstruction de tout immeuble à logements multiples. Il ne s'applique pas aux actes et travaux relatifs à une construction existante, même en cas de changement de destination ou de changement du nombre de logements.

ARTICLE 6 RÈGLE GÉNÉRALE

Le nombre d'emplacements de parcage à prévoir est :

- 1° au minimum : d'un emplacement par logement ;
- 2° au maximum : de deux emplacements par logement.



Immeuble à logements multiples.

Ce chapitre ne précise pas le nombre d'emplacements de parcage pour vélos à prévoir. En effet, le Titre II du RRU relatif aux normes d'habitabilité des logements prévoit dans son article 16 la création d'un nombre minimum d'emplacements pour vélos dans les immeubles neufs à logements multiples. Cet article du titre II a en outre une portée plus large, et concerne également l'entreposage des voitures d'enfants.

ARTICLE 7 CAS PARTICULIERS

Lorsque les caractéristiques du stationnement en voirie publique, l'accessibilité en transport en commun du bien ou le profil de mobilité des habitants des logements le justifient, un nombre d'emplacements de parcage inférieur à celui déterminé par l'article 6, 1° ou une dispense d'en aménager peut être admis pour les immeubles à logements multiples construits par une société de logement social ou assimilés ainsi que pour les immeubles de logements collectifs, les meublés, les résidences pour personnes âgées, les logements pour étudiants appartenant à une personne morale de droit public ou d'intérêt public.

ARTICLE 8 CARACTERISTIQUES DES EMBLACEMENTS DE PARCAGE

Les emplacements de parcage sont créés hors voirie publique, sur le terrain concerné par le projet.

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

Pour les bureaux et les activités de haute technologie et de production de biens immatériels, il y a un lien direct entre la superficie de plancher et le nombre d'emplois qui y seront occupés. La superficie de plancher est donc le critère de calcul des emplacements de parkings autorisables.

Le profil de mobilité des activités de bureaux, de haute technologie et de production de biens immatériels est semblable. Ces activités, de par leur profil de mobilité, ont intérêt à s'installer de préférence autour des nœuds de transports en commun (logique « ABC » : faire concorder le profil de mobilité de l'activité et le profil d'accessibilité du lieu), qui correspondent aux zones A (très bien desservies en transports en commun) et B (bien desservies en transports en commun).

Le nombre d'emplacements autorisé est précisé à l'article 11 § 1^{er}. Il s'agit d'un nombre maximum d'emplacements de parking.

Les critères de calcul du maximum d'emplacements de parking autorisables pour les bureaux concernent tous les emplacements, y compris ceux pour les visiteurs, etc.

Pour les activités de haute technologie et de production de biens immatériels, la faculté existe de tenir compte de besoins éventuels supplémentaires concernant les véhicules fonctionnels, les véhicules des visiteurs et des clients. En effet, malgré les similitudes entre les activités de hautes technologies et de production de biens immatériels et les bureaux, il convient de prendre en compte la spécificité des activités qui y sont exercées et de rencontrer les besoins particuliers de ces entreprises en matière d'emplacements pour les véhicules fonctionnels, des visiteurs et des clients.



Immeuble de bureau.

ARTICLE 9 CHAMP D'APPLICATION

Le présent chapitre s'applique à tous les immeubles contenant des surfaces destinées aux bureaux, aux activités de haute technologie ou aux activités de production de biens immatériels.

Par 'destination' on entend la destination d'un bien indiquée dans le permis d'urbanisme ou à défaut, l'affectation indiquée dans les plans d'affectation du sol (cf. article 98 du COBAT).

ARTICLE 10 LES ZONES DU TERRITOIRE REGIONAL

§ 1. Le territoire régional est divisé en trois zones d'accessibilité par les transports en commun :

- 1° la zone A, très bien desservie en transport en commun ;
- 2° la zone B, bien desservie en transport en commun ;
- 3° la zone C, moyennement desservie en transport en commun.

§ 2. La zone A comprend les terrains contigus aux voiries ou parties de voirie situées, soit :

1° à une distance pédestre inférieure à 500 mètres d'une gare de chemin de fer IC/IR où s'arrêtent, en semaine, les deux sens confondus, au moins dix trains voyageurs par heure, au cours d'au minimum une heure complète, deux fois par jour ;

2° à une distance pédestre inférieure à 400 mètres :

- d'une station de métro où s'arrêtent, en semaine, les deux sens confondus, au moins trente-cinq rames par heure, au cours d'au minimum une heure complète, deux fois par jour ;
- ou d'une station de prémétro comprise entre la gare du Nord et la gare du Midi, incluses, où s'arrêtent, en semaine, les deux sens confondus, au moins trente-cinq trams par heure, au cours d'au minimum une heure complète, deux fois par jour ;

§ 3. La zone B comprend les terrains contigus aux voiries ou parties de voirie situées, soit :

1° à une distance pédestre inférieure à 400 mètres :

- d'une gare ou d'un arrêt de chemin de fer non visés au § 2 et où s'arrêtent en semaine, les deux sens confondus, au moins six trains voyageurs par heure, au cours d'au minimum une heure complète, deux fois par jour ;

- ou d'une station de métro non visée au § 2 ;
- ou d'une station de prémétro non visée au § 2 ;
- ou d'un arrêt de tram pour autant que, en semaine, il soit desservi, les deux sens confondus, au minimum par quinze trams par heure, au cours d'au moins une heure complète, deux fois par jour ;

2° à une distance pédestre comprise entre 500 mètres et 800 mètres d'une gare de chemin de fer visée au §2, 1° ;

3° à une distance pédestre comprise entre 400 mètres et 700 mètres d'une station de métro ou de prémétro visée au § 2, 2°.

§ 4. La zone C comprend les terrains contigus aux voiries ou parties de voirie non visées par les zones définies aux § 2 et § 3.

§ 5. Les règles suivantes sont applicables aux zones d'accessibilité visées au § 1 :

1° les distances sont calculées à partir de l'axe de voirie ;

2° dans le cas particulier d'un terrain enclavé, le régime est déterminé par celui du terrain lui donnant l'accès piéton principal à la voirie ;

3° les distances sont calculées depuis l'axe de voirie le plus proche de chaque accès de gare ou d'arrêt de chemin de fer, de station de métro, de prémétro ou de tram visés au §2 et §3 ;

§ 6. En cas d'immeubles à plusieurs entrées donnant sur des voiries différentes, le régime à appliquer est celui de la zone la plus restrictive.

ARTICLE 11 **LE NOMBRE D'EMPLACEMENTS AUTORISÉ**

§ 1. Sans préjudice de l'application du § 2 du présent article, les immeubles comportent au maximum le nombre suivant d'emplacements de parcage accessoires aux bureaux et aux surfaces destinées aux activités de haute technologie ou de production de biens immatériels :

1° pour les immeubles situés en zone A et dont la superficie de plancher est inférieure ou égale à 250 m² : 2 emplacements de parcage ;

2° pour les immeubles situés en zone A et dont la superficie de plancher est supérieure à 250 m²: 2 emplacements de parcage pour la première tranche de 250 m² de superficie de plancher et 1 emplacement de parcage par tranche supplémentaire de 200 m² de superficie de plancher ;

3° pour les immeubles situés en zone B : 1 emplacement de parcage par tranche de 100 m² de superficie de plancher ;

4° pour les immeubles situés en zone C : 1 emplacement de parcage par tranche de 60 m² de superficie de plancher.

Les emplacements pour les motos et scooters, ainsi que les emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite (PMR), etc. sont compris dans le nombre total des emplacements. La réservation d'emplacements pour PMR est prévue au titre IV du RRU relatif à l'accessibilité des bâtiments par les personnes à mobilité réduite.

§ 2. En ce qui concerne les activités de haute technologie ou de production de biens immatériels, le cas échéant, un nombre d'emplacements de parcage supplémentaires peut être admis pour les véhicules fonctionnels, les véhicules des visiteurs et ceux des clients, sur base d'une proposition motivée du demandeur portant notamment sur les caractéristiques du stationnement en voirie, l'accessibilité en transport en commun du bien, le type d'activités, les caractéristiques de ou des entreprises et le profil de mobilité des visiteurs ou clients.



Véhicule fonctionnel.

L'application du présent paragraphe ne peut avoir pour conséquence une augmentation de plus de 30 % du nombre d'emplacements maximum résultant de l'application de l'article 11 § 1^{er} du présent titre.

Les véhicules fonctionnels ne sont pas à confondre avec les voitures dites « de société » (voir la définition de « véhicule fonctionnel » reprise à l'article 2 du présent titre). Les voitures de société sont dès lors à comptabiliser dans le quota « général » autorisable en application de l'article 11 § 1^{er}.

ARTICLE 12

§ 1. Le nombre d'emplacements déterminé par l'application de l'article 11 est arrondi à l'unité supérieure.

§ 2. L'application de l'article 11 n'entraîne pas l'obligation de supprimer des emplacements de parcage existants et ayant fait l'objet d'un permis d'urbanisme antérieur.

ARTICLE 13 **LE NOMBRE D'EMPLACEMENTS POUR VELOS A CREER**

Tout immeuble nouvellement construit ou reconstruit comporte au minimum un emplacement de parcage pour vélos par 200 m² de superficie de plancher, avec un minimum de deux emplacements de parcage pour vélos par immeuble.

Ces emplacements réunissent les conditions suivantes :

- 1° être sécurisés ;
- 2° être d'accès aisé depuis la voie publique ;
- 3° être couverts ;
- 4° être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat.



Emplacements de vélos sécurisés.

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

Pour les activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage, etc., il n'y a pas de relation immédiate entre la superficie de plancher et le nombre d'emplois qui y seront occupés. En conséquence, la surface n'est pas un critère adéquat pour déterminer le nombre d'emplacements autorisables.

En conséquence, les demandes seront examinées au cas par cas sur base d'une proposition motivée du demandeur.



ARTICLE 14 **CHAMP D'APPLICATION**

Le présent chapitre s'applique à tous les immeubles contenant des surfaces destinées aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ou aux établissements hôteliers.

ARTICLE 15 **LE NOMBRE D'EMPLACEMENTS AUTORISE**

Le nombre d'emplacements de parcage, en ce compris les emplacements pour les véhicules du personnel, véhicules fonctionnels, véhicules des visiteurs et ceux des clients, est déterminé sur base d'une proposition motivée du demandeur portant notamment sur les caractéristiques du stationnement en voirie, l'accessibilité en transport en commun du bien, le type d'activités, les caractéristiques de ou des entreprises et, le cas échéant, le profil de mobilité des visiteurs ou clients.

Les dispositions de l'article 15 s'appliquent aux emplacements nécessaires pour les véhicules du personnel, comme pour les véhicules fonctionnels, les véhicules des visiteurs et ceux des clients. Le nombre de places nécessaire pour ces types de stationnement fait partie intégrante de la proposition motivée du demandeur.

Les emplacements pour les motos, scooters et emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite (PMR) sont implicitement reprises dans les emplacements de parcage pour voitures. Les règles relatives aux emplacements destinés aux PMR sont fixées au titre IV du RRU (Accessibilité des bâtiments par les personnes à mobilité réduite).

ARTICLE 16

L'application de l'article 15 n'entraîne pas l'obligation de supprimer des emplacements de parcage existants et ayant fait l'objet d'un permis d'urbanisme antérieur.

ARTICLE 17 **LE NOMBRE D'EMPLACEMENTS POUR VÉLOS À CRÉER**

En cas de construction ou de reconstruction, le nombre d'emplacements de parcage pour vélos est fixé sur base d'une proposition motivée du demandeur, avec un minimum de deux emplacements de parcage pour vélos par immeuble.

Ces emplacements réunissent les conditions suivantes :

- 1° être sécurisés ;
- 2° être d'accès aisé depuis la voie publique ;
- 3° être couverts ;
- 4° être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat.

Le nombre d'emplacements de parcage pour vélos à créer est fixé de la même manière, comme pour les autres emplacements de parcage – c'est-à-dire sur base d'une proposition motivée du demandeur – mais la création d'emplacements vélos n'est obligatoire que pour les immeubles nouvellement construits ou reconstruits.

L'objectif de l'article 18 est de favoriser le report des opérations de chargement/déchargement hors voirie pour les activités économiques de grande taille, afin de dégager la voie publique et d'assurer la mobilité et la fluidité du trafic. Les dispositions sont modulées en fonction des superficies et types de fonctions.

ARTICLE 18

§ 1. En cas de construction ou de reconstruction, les immeubles suivants comportent au minimum une aire de livraison hors voirie accessible aux camionnettes et dont la hauteur libre est de minimum 2,60 m :

1° les immeubles qui contiennent des surfaces destinées aux bureaux, aux activités de haute technologie ou aux activités de production de biens immatériels et dont la superficie de plancher est comprise entre 1.000 et 10.000 m² ;

2° les immeubles qui contiennent des surfaces destinées aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ou aux établissements hôteliers et dont la superficie de plancher est comprise entre 500 et 1.000 m².



Aire de livraison.



Aire de livraison.

§ 2. En cas de construction ou de reconstruction, les immeubles suivants comportent au minimum une aire de livraison hors voirie accessible aux camions et dont la hauteur libre est de minimum 4,30 m :

1° les immeubles qui contiennent des surfaces destinées aux bureaux, aux activités de haute technologie ou aux activités de production de biens immatériels et dont la superficie de plancher est supérieure à 10.000 m² ;

2° les immeubles qui contiennent des surfaces destinées aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ou aux établissements hôteliers et dont la superficie de plancher est supérieure à 1.000 m².

Cet article ne concerne que les nouveaux bâtiments et les reconstructions. Une aire de livraison hors voirie n'est donc pas rendue obligatoire pour les constructions existantes.

CHAPITRE 7 DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

ARTICLE 19

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

ARTICLE 20 **APPLICATION DANS LE TEMPS**

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

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

Editeur responsable : Jacques Van Grimbergen

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

Graphisme : Tarmak

Photographie : Marcel Vanhulst

Dépôt légal : D/2007/9210/1



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

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

CCN, rue du Progrès 80, bte 1
1035 Bruxelles

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