

| <b>TITRE I : ESPACE OUVERT</b>                                       |  |   |
|--|--|---|
| <b>OBJECTIFS</b>   | <b>REGLE DE DROIT</b>  | <b>EXPLICATION</b>  |
| <p><i>Que vise-t-on ?</i><br/><i>A-t-on besoin d'une règle ?</i></p> | <p><i>Comment formuler la règle ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <i> Limiter au strict nécessaire.</i></li> <li>➔ <i> Formuler en terme d'objectifs plutôt que de moyens chaque fois que c'est possible.</i></li> </ul>  | <p><i>Comment rendre la règle compréhensible par tous?</i><br/><i>Illustrations, textes non juridiques, exemples et bonnes pratiques, renvoi au glossaire, références à des guides...</i></p> |
|  | <b>CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS</b>  |   |
|  | <b>Article 1<sup>er</sup> – Objectifs</b>  |   |
|  | <p>§ 1<sup>er</sup>. L'espace ouvert fait l'objet d'un aménagement paysager et végétalisé destiné à satisfaire les fonctions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1° la fonction de séjour ;</li> <li>2° la fonction de déplacement ;</li> <li>3° la fonction environnementale.</li> </ul> <p>§ 2. Au titre de sa fonction de séjour, l'aménagement de l'espace ouvert vise, selon les cas, à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1° assurer l'inclusion de toutes les personnes dans la société, améliorer la qualité de vie, augmenter la cohésion sociale et lutter contre l'isolement et le sentiment d'insécurité ;</li> <li>2° créer des lieux de vie, de détente, de rencontre, de resourcement et de récréation;</li> <li>3° embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines ;</li> <li>4° participer à la qualité patrimoniale et urbanistique de l'espace ouvert ;</li> <li>5° favoriser les comportements qui permettent une vie saine notamment par l'accès à des espaces verts, de jeux et de sport de plein air ;</li> <li>6° rationaliser la place de la publicité dans l'espace ouvert et réduire ses impacts environnementaux ;</li> </ul> |   |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   | <p>§ 3. Au titre de sa fonction de déplacement, l'aménagement de l'espace ouvert vise, selon les cas, à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1° assurer l'accessibilité universelle dans les espaces accessibles au public ;</li> <li>2° permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers ;</li> <li>3° favoriser les modes de déplacement actifs ;</li> <li>4° favoriser la circulation des transports en commun ;</li> <li>5° apaiser le trafic automobile ;</li> <li>6° assurer la cohérence et la lisibilité des différents réseaux ;</li> <li>7° permettre une circulation sans entrave des véhicules d'intervention d'urgence et assurer l'accessibilité aux immeubles jouxtant l'espace ouvert public ;</li> <li>8° rationaliser le stationnement des véhicules automobiles.</li> </ul> <p>§ 4. Au titre de sa fonction environnementale, l'aménagement de l'espace ouvert vise, selon les cas, à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1° contribuer à la continuité des milieux naturels et des paysages ;</li> <li>2° constituer un réseau de fraîcheur et lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain ;</li> <li>3° permettre la gestion intégrée des eaux de pluie et lutter contre les inondations ;</li> <li>4° participer au développement de la biodiversité ;</li> <li>5° participer à l'amélioration de la qualité des eaux et des sols et lutter contre la pollution de ces milieux ;</li> <li>6° réduire les sources et les impacts négatifs de la pollution de l'air en milieu urbain ;</li> <li>7° offrir un confort acoustique et vibratoire.</li> </ul> <p>§ 5. L'aménagement de l'espace ouvert vise à assurer un équilibre entre ces fonctions en tenant compte de la nature publique ou privée de l'espace ouvert, des caractéristiques naturelles et urbanistiques du site, des dimensions de l'espace ouvert, des besoins des utilisateurs et, le cas échéant, de la spécialisation multimodale de la voirie dans le Plan Régional de mobilité.</p> |  |
| <p><b>Article 2 – Champ d'application</b></p> |  |  |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   | <p>§ 1<sup>er</sup>. Les dispositions du chapitre 2 ne s'appliquent pas aux actes et travaux portant sur les autoroutes, les voies de circulation sous terre, les voies navigables et les voies de chemin de fer.</p> <p>§ 2. Les articles 21 à 25 ne s'appliquent pas aux publicités visées par d'autres dispositions légales ou réglementaires, telles que les avis officiels, les annonces de vente publique, l'affichage des autorisations administratives, la signalisation routière ou les affichages accompagnant l'organisation des élections en Belgique et encadrés par chaque commune.</p> |   |
|   | <b>Article 3 – Continuité de l'espace ouvert</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines ;</li> <li>- Constituer un réseau de fraîcheur et lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain ;</li> <li>- Développer la biodiversité ;</li> <li>- Permettre la gestion intégrée des eaux de pluie et lutter contre les inondations ;</li> <li>- Participer à l'amélioration de la qualité des eaux et des sols et lutter contre la pollution de ces milieux ;</li> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'utilisateurs.</li> </ul> | <p>La continuité des espaces ouverts, qu'ils soient publics et/ou privés, est recherchée :</p> <p>1° en surface, par la continuité paysagère et végétale et la continuité des cheminements des modes de déplacement actifs accessibles au public ;</p> <p>2° en sous-sol, par la continuité de la pleine terre.</p>   | <p>Explication : La mise en connexion des espaces ouverts publics et/ou privés (parcs, jardins, zones de reculs...) permet non seulement de créer des ensembles paysagers de plus grande dimension et plus qualitatifs, mais aussi d'assurer la continuité des milieux écologiques. Cette continuité est favorable au développement de la faune et de la flore.</p> <p>La continuité permet également de favoriser la création d'ensembles d'espaces ouverts végétalisés de grande dimension qui participent au rafraîchissement des températures dans la ville, notamment lors de périodes de canicules, et à la lutte contre les îlots de chaleur.</p> <p>La création de zones de pleine terre continues contribue aussi à la gestion des eaux pluviales et au maillage bleu.</p> |
|   | <b>CHAPITRE 2 : ESPACE OUVERT PUBLIC</b>  |   |
|   | <b>Section 1<sup>ère</sup> – Généralités</b>  |   |
|   | <b>Article 4 – Aménagement de l'espace ouvert public</b>  |   |

|  |   |   |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines ;</li> <li>- Assurer l'inclusion de toutes les personnes dans la société, améliorer la qualité de vie, augmenter la cohésion sociale et lutter contre l'isolement et le sentiment d'insécurité ;</li> <li>- Assurer l'accessibilité universelle dans les espaces accessibles au public ;</li> </ul> | <p>L'aménagement de l'espace ouvert public :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1° est conçu de manière à être flexible dans ses usages et facilement adaptable à l'évolution des besoins ;</li> <li>2° vise la lisibilité et la simplicité de cet espace ;</li> <li>3° est inclusif et adapté aux besoins de toutes les personnes ;</li> <li>4° assure la continuité des revêtements et rationalise le nombre de matériaux ;</li> <li>5° permet un entretien et un nettoyage aisés de cet espace.</li> </ul> | <p>Explication : En ville, l'espace public est rare, précieux et participe à l'ambiance urbaine. Il est également soumis à de nombreux usages. L'aménagement doit, autant que possible, viser à simplifier et libérer l'espace public pour lui offrir plus de flexibilité dans une optique d'Universal Design et d'espace inclusif.</p> <p>Apaiser visuellement le langage de l'espace public permet d'offrir plus de qualité paysagère et de confort pour tous les usagers.</p> <p>La simplicité, la lisibilité et la propreté de l'espace ouvert public participent à l'amélioration du sentiment de sécurité qui varie selon les personnes.</p> <p>Un espace inclusif signifie qu'il est conçu avec une attention aux différentes identités des personnes et à l'interaction de celles-ci dans leur manière d'occuper et appartenir à l'espace public (genre, âge, handicap, situation socio-économique...). Il intègre ces questions dans une approche « intersectionnelle » et « Gender plus ». Le concept « Gender Plus » est plus large que le genre en soi et prend également en compte les différentes phases de la vie, des enfants aux personnes âgées, la classe sociale, les groupes vulnérables et les différentes cultures. Les approches « Intersectionnelles » et « Gender plus » permettent d'inclure systématiquement d'autres groupes que celui auquel appartient l'auteur de projet.</p> |
| <b>Article 5 – Répartition de l'usage de la voirie publique</b>  |   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer des lieux de vie, de détente, de rencontre et de ressourcement ;</li> </ul>   | <p>En voirie publique, au moins 50% de la superficie de l'espace ouvert public est réservé aux modes de déplacement actifs, aux transports en commun en site propre, en site spécial franchissable ou sur une bande bus, ainsi qu'aux aménagements relevant des fonctions environnementales et de séjour.</p>   | <p>Explication : En voirie publique, une grande partie de l'espace ouvert est actuellement réservée aux véhicules automobiles (circulation et stationnement) au détriment des autres fonctions. Cette réalité doit être inversée et, à l'exception des espaces partagés,</p>  |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines ;</li> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers ;</li> <li>- Favoriser les modes de déplacement actifs ;</li> <li>- Favoriser la circulation des transports en commun ;</li> <li>- Rationnaliser le stationnement des véhicules automobiles ;</li> <li>- Constituer un réseau de fraîcheur et lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain ;</li> <li>- Permettre la gestion intégrée des eaux de pluie et lutter contre les inondations ;</li> <li>- Développer la biodiversité.</li> </ul> |   | <p>un maximum de 50% de l'espace ouvert doit être destiné à l'usage des véhicules automobiles individuels.</p> <p>[schéma]</p>   |
|   | <b>Article 6 – Câbles, conduites et canalisations</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer l'accessibilité universelle dans les espaces accessibles au public ;</li> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers ;</li> <li>- Permettre la gestion intégrée des eaux de pluie et lutter contre les inondations ;</li> <li>- Développer la biodiversité.</li> </ul>  | <p>Lorsque les actes et travaux de réaménagement de l'espace ouvert public sont réalisés de façade à façade et touchent aux fondations de la voirie publique, les câbles, conduites et canalisations autres que les égouts, réseaux de chaleur et dispositifs de gestion intégrée des eaux pluviales, sont regroupés sur une largeur de 2 m de chaque côté de la voirie publique le long de l'alignement.</p> | <p>Explication : Les câbles, conduites et canalisations ont un impact important sur l'aménagement de l'espace public. Ils limitent la possibilité de perméabiliser le sol, de créer des zones de pleine terre et de planter des arbres en voirie. Les interventions techniques sur les impétrants sont fréquentes et dégradent ponctuellement la zone d'intervention. Ils doivent donc être regroupés et rationalisés.</p> |
|   | <b>Article 7 - Mobilier urbain</b>  |  |

|   |  |   |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer l'accessibilité universelle dans les espaces accessibles au public ;</li> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers ;</li> <li>- Favoriser les modes de déplacement actifs ;</li> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines.</li> </ul>  | <p>Le mobilier urbain est disposé de manière à ne pas encombrer l'espace ouvert public et ne pas entraver le cheminement des modes de déplacement actifs.</p> <p>En voirie publique, il est inclusif, rationalisé en nombre et mutualisé.</p> <p>Les dispositifs de sécurité et éléments techniques sont intégrés dans l'aménagement paysager d'ensemble de l'espace ouvert public. Les boîtiers techniques sont enterrés.</p>                               | <p>Explication : L'augmentation et la diversification des usages de l'espace public peuvent se traduire par une démultiplication d'objets (panneaux de signalisation, trotinettes, éléments de sécurité, boîtiers techniques, bornes de recharge, horodateurs...) qui l'encombrent et nuisent tant à sa fonctionnalité pour le déplacement ou le séjour qu'à son esthétique et à ses qualités paysagères.</p> <p>Il y a lieu de limiter et mutualiser autant que possible ce type d'éléments. Ainsi, à titre d'exemple, un même mobilier urbain peut servir de banc, de protection contre le stationnement sauvage et de mobilier de sécurité.</p> <p>Les caractéristiques du mobilier urbain accessible aux PMR est repris à l'annexe du présent règlement.</p>                          |
| <b>Section 2 – Fonction de séjour</b>   |  |   |
| <b>Article 8 – Confort et inclusion</b>   |  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer l'inclusion de toutes les personnes dans la société, améliorer la qualité de vie, augmenter la cohésion sociale et lutter contre l'isolement et le sentiment d'insécurité ;</li> <li>- Créer des lieux de vie, de détente, de rencontre et de ressourcement ;</li> <li>- Offrir un environnement sain qui soutient la santé physique, mentale et cognitive ;</li> <li>- Assurer l'accessibilité universelle dans les espaces accessibles au public.</li> </ul> | <p>L'espace ouvert public dispose de zones de repos et de rencontre en nombre suffisant. Ces zones sont équipées de bancs ou d'autres dispositifs permettant l'assise et sont aménagées de manière conviviale et inclusive.</p> <p>Les lieux de grande fréquentation disposent d'équipements complémentaires, tels que des toilettes publiques, des fontaines d'eau potable et/ou des espaces de lucidité et divertissement adaptés aux besoins de tous.</p> | <p>Explication : L'équipement de l'espace public permet de favoriser la fonction de séjour, la convivialité et l'inclusion de tous (genre, mobilité, âge...). En fonction des besoins, il y a lieu d'offrir, à intervalle régulier, des espaces qui permettent la rencontre et la convivialité. L'inclusion passe également par la mise à disposition d'équipements permettant de répondre à des besoins essentiels tels que des fontaines d'eau potable mais aussi des toilettes dont l'absence crée une discrimination genrée. Il en va de même pour les plaines de jeux ou terrains de sport en espace public qui doivent tenir compte des besoins différents selon le genre.</p> <p>Les lieux de grande fréquentation, tels que notamment les parcs publics, les places publiques</p> |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   |   | animées ou le piétonnier du centre-ville de Bruxelles doivent, en outre, disposer d'équipements complémentaires.  |
|   | <b>Article 9 - Terrasses</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer des lieux de vie, de détente, de rencontre et de resourcement ;</li> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines</li> </ul>                                | <p>Les terrasses peuvent être constituées d'installations fixes lorsque l'espace ouvert public présente une irrégularité ou une déclivité importante.</p> <p>Celles-ci comprennent :</p> <p>1° Un plancher ou un dispositif similaire dont la hauteur est limitée au strict nécessaire pour assurer une exploitation normale de la terrasse ;</p> <p>2° Un éventuel garde-corps dont la hauteur ne dépasse pas 1,10 m.</p> <p>L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite doit être assurée.</p> | <p>Explication : Les terrasses de cafés et restaurants sont importantes et participent à l'animation de l'espace ouvert public. Elles doivent toutefois être aménagées de manière à ne pas entraver le cheminement des piétons et personnes à mobilité réduite (voir article 12).</p> <p>Remarque : Le placement d'éléments et installations fixes autres que les planchers / dispositifs similaires et garde-corps constituent une dérogation à l'article 9.</p> <p>Urban a développé des lignes de conduite pour le bon aménagement des terrasses en espace public. Le document est disponible : <a href="https://urban.brussels/fr/news/vade-mecum">https://urban.brussels/fr/news/vade-mecum</a></p> <p>Le présent article ne porte pas préjudice à l'application des règlements de police éventuels et ne dispense pas le demandeur d'obtenir les autorisations de voirie requises pour l'occupation privative d'une partie du domaine public.</p> |
|   | <b>Article 10 - Constructions fermées</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines ;</li> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'utilisateurs ;</li> </ul> | <p>Il est interdit d'incorporer ou de placer des constructions fermées sur la voirie publique, à l'exception :</p> <p>1° des commerces de petite taille habituellement implantés dans l'espace ouvert public pour autant qu'ils soient sur un seul niveau et que leur superficie de plancher brute ne dépasse pas 20 m<sup>2</sup> ;</p>  | <p>Explication : L'espace public doit rester un espace ouvert et accessible. Il est donc interdit, sauf exception, d'y implanter des constructions fermées. Parmi ces exceptions, figurent notamment les commerces de petite taille habituellement implantés dans l'espace ouvert public comme les friteries et les kiosques à journaux, les édicules comme tels que les</p>  |

|  |  |   |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser les modes de déplacement actifs ;</li> <li>- Assurer l'inclusion de toutes les personnes dans la société, améliorer la qualité de vie, augmenter la cohésion sociale et lutter contre l'isolement et le sentiment d'insécurité ;</li> <li>- Créer des lieux de vie, de détente, de rencontre et de ressourcement.</li> </ul>          | <p>2° des box vélos, pour autant qu'ils soient sur un seul niveau et que leur superficie de plancher brute ne dépasse pas 20 m<sup>2</sup> ;</p> <p>3° des édicules constituant les émergences d'infrastructures souterraines. La superficie de plancher brute des accès aux parking publics ne dépasse pas 20 m<sup>2</sup> ;</p> <p>4° des sanitaires accessibles à tous les publics dont la superficie de plancher brute ne dépasse pas 20 m<sup>2</sup> ;</p> <p>5° des locaux et équipements nécessaires à l'exploitation du réseau de transport public dont la superficie de plancher brute ne dépasse pas 20 m<sup>2</sup>. Dans le cas où ces locaux comportent des sanitaires accessibles à tous les publics, la superficie de plancher brute maximale peut être portée à 30 m<sup>2</sup> ;</p> <p>6° des constructions ou installations temporaires.</p> <p>Les constructions visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> respectent les conditions suivantes :</p> <p>1° être implantées à une distance appropriée des constructions existantes, de manière à ne pas nuire à leur habitabilité et, le cas échéant, à la visibilité de l'activité qui s'y exerce ;</p> <p>2° ne pas nuire à la circulation des modes de déplacement actifs ;</p> <p>3° être implantées à plus de 5 m d'une traversée piétonne et ne pas nuire à la visibilité de la traversée.</p> | <p>bouches de métro ou les accès aux parkings publics, les constructions ou installations temporaires de type modulaire et/ou légères permettant de poursuivre une activité qui a lieu dans un bâtiment faisant l'objet de travaux, des décorations ou des installations événementielles telles que des guinguettes, stands de Noël ou des jeux gonflables.</p> <p>Ces constructions fermées sont tenues de préserver le chemin piéton tel que défini à l'article 12.</p>   |
| <b>Section 3 – Fonction de déplacement</b>   |  |   |
| <b>Article 11 – Répartition entre les modes de déplacement</b>   |  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers ;</li> <li>- Favoriser les modes de déplacement actifs ;</li> <li>- Favoriser la circulation des transports en commun.</li> <li>- Assurer la cohérence et la lisibilité des différents réseaux.</li> <li>- Apaiser le trafic automobile.</li> </ul> | <p>L'espace ouvert public intègre les aménagements nécessaires au déplacement aisé, sécurisé et confortable des différents modes de déplacement, chacun en fonction de ses spécificités, selon l'ordre de priorité suivant :</p> <p>1° les piétons ;</p> <p>2° les cyclistes et assimilés ;</p> <p>3° les transports en commun ;</p> <p>4° les véhicules automobiles.</p>  | <p>Explication : Il s'agit d'appliquer le principe STOP, tel que prévu par le Plan régional de mobilité, dans la hiérarchisation des modes de déplacement et la répartition de l'espace.</p> <p>Cette notion est issue du néerlandais Stappen, Trappen Openbare vervoer, Privé wagen – qui signifie littéralement : marcher, pédaler, transports publics, voiture individuelle.</p> <p>Il s'agit de donner la priorité aux modes de déplacement en fonction de leur impact sur l'environnement et la qualité de vie en ville.</p> |

|   |  |   |
|---|--|---|
|   |  | Le cheminement piéton, par son caractère universel, est le mode prioritaire qui doit toujours trouver sa place de manière confortable.  |
|   | <b>Article 12 – Les piétons</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer l'inclusion de toutes les personnes dans la société, améliorer la qualité de vie, augmenter la cohésion sociale et lutter contre l'isolement et le sentiment d'insécurité ;</li> <li>- Assurer l'accessibilité universelle dans les espaces accessibles au public ;</li> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers ;</li> <li>- Favoriser les modes de déplacement actifs ;</li> <li>- Assurer la cohérence et la lisibilité des différents réseaux ;</li> <li>- Réduire les sources et les impacts négatifs de la pollution de l'air en milieu urbain.</li> </ul> | <p>§ 1<sup>er</sup>. Les cheminements piétons dans l'espace ouvert public respectent les conditions suivantes :</p> <p>1<sup>o</sup> disposer d'une largeur adaptée au flux piéton, au profil de la voirie publique et à sa spécialisation modale dans le Réseau Piéton telle que fixée par le Plan Régional de Mobilité. La largeur minimale est de 2 m, mais peut être réduite à 1,7 m en présence d'un obstacle isolé de moins de 0,5 m de largeur ;</p> <p>2<sup>o</sup> disposer d'une hauteur minimale de 2,2 m ;</p> <p>3<sup>o</sup> être évidents, sans détours, libres d'obstacles, sécurisés, correctement éclairés et disposer d'un revêtement plane et adhérent avec une pente transversale de maximum 2%.</p> <p>§ 2. En voirie publique, un cheminement piéton est aménagé de chaque côté de la chaussée, sauf si la voirie est aménagée en zone de rencontre.</p> <p>§ 3. Les cheminements piétons permettent une circulation aisée, sécurisée et confortable des personnes à mobilité réduite.</p> <p>Lorsque l'espace ouvert public présente une déclivité importante, il dispose d'au moins un cheminement piéton adapté, le cas échéant, au moyen d'une rampe ou d'un élévateur respectant les caractéristiques définies à l'annexe du présent règlement. Ce cheminement est le plus direct possible.</p> <p>L'alinéa 2 ne s'applique cependant pas aux voiries publiques en pente. Dans ce cas, lorsque les conditions locales le permettent, l'aménagement prévoit à intervalle régulier des espaces planes permettant le repos.</p> | <p>Explication : La largeur de 2 m constitue une largeur minimale absolue de trottoir pour permettre la circulation aisée des piétons. Celle-ci devient rapidement insuffisante si le nombre de piétons augmente ou en fonction du type d'usage du trottoir (PMR, enfants, poussettes, joggeur, fonctions de séjour...).</p> <p>En présence d'un obstacle isolé, la largeur minimale peut être réduite ponctuellement à 1,7 m. Cette réduction n'est toutefois autorisée que lorsqu'il s'agit d'un obstacle isolé, tel qu'une poubelle ou un panneau de signalisation. Par contre, si, par exemple, un alignement de potelets est placé dans l'emprise du trottoir, il ne s'agit plus d'un obstacle isolé et ces potelets devront donc être disposés de manière à préserver un passage libre de 2 m.</p> <p>Pour le choix et la mise en œuvre du revêtement, le demandeur pourra consulter la charte des revêtements piétons en Région de Bruxelles-Capitale et se référer au plan Régional de Mobilité : <a href="https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/charte_sur_les_revetements_pietons.pdf">https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/charte_sur_les_revetements_pietons.pdf</a></p> <p>Lorsque la largeur disponible entre alignements ne permet pas de réaliser, de chaque côté de la chaussée, un cheminement piéton distinct d'une largeur conforme au § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, la voirie devra donc être aménagée sous la forme d'un espace partagé de plain-pied tel qu'une zone de rencontre.</p> |
|   | <b>Article 13 – Les cyclistes et assimilés</b>   |   |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser les modes de déplacement actifs ;</li> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers ;</li> <li>- Apaiser le trafic automobile ;</li> <li>- Assurer la cohérence et la lisibilité des différents réseaux ;</li> <li>- Assurer l'inclusion de toutes les personnes dans la société, améliorer la qualité de vie, augmenter la cohésion sociale et lutter contre l'isolement et le sentiment d'insécurité ;</li> <li>- Réduire les impacts négatifs de la pollution de l'air en milieu urbain.</li> </ul> | <p>§1<sup>er</sup>. Toute voirie publique est aménagée de manière à permettre la circulation aisée des cyclistes et assimilés, soit avec une piste cyclable séparée, soit avec une piste cyclable marquée en chaussée, soit avec un aménagement partagé avec d'autres modes.</p> <p>Le choix de l'aménagement à mettre en place tient compte des critères suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1° l'ordre de priorité des différents modes de déplacement tel que fixé à l'article 11 ;</li> <li>2° la spécialisation modale de la voirie dans le Réseau Vélo telle que fixée par le Plan Régional de Mobilité et son rapport aux réseaux des autres modes de déplacement ;</li> <li>3° les mesures de circulation proposées pour apaiser le trafic automobile ;</li> <li>4° la sécurité du cycliste au regard de la vitesse et du volume du trafic motorisé ;</li> <li>5° les particularités locales.</li> </ol> <p>Cet aménagement est aisé, sécurisé et confortable et dispose d'un revêtement plane et adhérent. Il dispose d'une largeur adaptée au flux cycliste, au profil de la voirie publique et à sa spécialisation modale dans le Réseau Vélo telle que fixée par le Plan Régional de Mobilité</p> <p>§ 2. La piste cyclable séparée a une largeur libre de tout obstacle de :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1° 1,80 m minimum, marquages ou bordures enterrées éventuels compris si l'aménagement est unidirectionnel. Cette largeur peut être réduite à 1,5 m en présence d'un obstacle isolé ;</li> <li>2° 3 m minimum, marquages ou bordures enterrées éventuels compris, si l'aménagement est bidirectionnel. Cette largeur peut être réduite à 2,5 m en présence d'un obstacle isolé.</li> </ol> <p>Le revêtement d'une piste cyclable séparée est ocre.</p> <p>La transition entre une piste cyclable séparée et la chaussée se fait sans ressaut.</p> <p>§ 3. La piste cyclable marquée a une largeur minimale de 1,30 m marquage compris, qui peut être réduite à 1,1 m en présence d'un obstacle isolé.</p> | <p>Explication : Tout type de cycliste (femme, homme, jeune, personne âgée, cycliste débutant ou aguerri, encombré, de loisir ou utilitaire...) doit pouvoir trouver l'itinéraire qui lui convient, ce qui implique une cohérence d'aménagement sur toutes les voiries.</p> <p>Explication : L'examen de ces critères se fait sur la base de l'évaluation de la situation de fait au moment du projet et de la situation attendue et projetée (volume de trafic motorisé et vélo, vitesse effective, mesures d'apaisement de la circulation,...).</p> <p>Les particularités locales peuvent, par exemple, être la déclivité importante de la rue, la présence des rails de trams, un aménagement paysager ou patrimonial spécifique, etc.</p> <p>Remarque : Les dimensions fixées par le présent règlement constituent le minimum absolu pour un aménagement cyclable. Le profil de voirie devra donc prévoir une voie cyclable d'une largeur proportionnelle à la fréquentation mais aussi à la largeur totale du profil et tenir compte de la spécialisation multimodale des voiries. Il y a lieu de se référer au Plan Régional de Mobilité.</p> <p>Explication : Un obstacle isolé peut être un arrêt de transport en commun, une réduction ponctuelle de la largeur de la voirie... Une attention particulière est donnée à la lisibilité des zones de conflits potentiels où plusieurs modes se croisent ou se côtoient.</p> <p>Remarque : Sur les carrefours à feux (deux bandes de circulation ou moins par sens de circulation), il est re-</p> |
|--|---|--|

|   |   |  |
|---|---|--|
|   | <p>§ 4. Les largeurs définies aux paragraphes 2 et 3 sont entendues hors zone tampon et hors filet d'eau.</p> <p>Une zone tampon de 0,8 m est prévue pour tout aménagement cyclable qui longe une zone de stationnement. Cette zone tampon peut être réduite à 0,5 m si l'aménagement ne longe pas une zone de stationnement.</p> <p>§ 5. La voirie publique est équipée d'espaces de stationnement pour cyclistes et assimilés au minimum tous les 100 m.</p> <p>Ils sont équipés de dispositifs de stationnement sécurisés et laissent un cheminement piéton libre d'au moins 2,5 m à partir de l'arceau.</p>   | <p>commandé d'aménager une zone avancée pour cyclistes (ZAC), parfois combinée à une bande de pré-sélection pour cyclistes.</p>  |
| <b>Articles 14 – Les transports en commun</b>   |   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser la circulation des transports en commun ;</li> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers ;</li> <li>- Assurer l'accessibilité universelle dans les espaces accessibles au public ;</li> <li>- Assurer la cohérence et la lisibilité des différents réseaux ;</li> <li>- Assurer l'inclusion de toutes les personnes dans la société, améliorer la qualité de vie, augmenter la cohésion sociale et lutter contre l'isolement et le sentiment d'insécurité ;</li> <li>- Réduire les sources et les impacts négatifs de la pollution de l'air en milieu urbain.</li> </ul> | <p>§1<sup>er</sup>. L'aménagement de la voirie publique empruntée par les transports en commun contribue à l'amélioration de leur vitesse commerciale, à leur régularité, à leur sécurité et leur lisibilité. Il tient compte du profil de la voirie publique et de sa spécialisation modale dans le Réseau telle que fixée par le Plan Régional de Mobilité.</p> <p>§ 3. La largeur minimale d'une chaussée empruntée par une ligne de bus dans les deux sens est de 6,20 m.</p> <p>Dans une voirie publique à sens unique, cette largeur minimale est de 3,10 m.</p> <p>§ 5. Les arrêts de transports en commun sont accessibles aux personnes à mobilité réduite et équipés de dispositifs permettant de protéger les voyageurs des intempéries et d'assurer leur confort et leur information.</p> <p>Les arrêts de transports en commun respectent les condition visées à l'article 12, §1 et §3.</p> | <p>Explication : Les largeurs de 6,20 m et 3,10 m visées par le paragraphe 3 sont nécessaires pour permettre la circulation et le croisement des bus.</p> <p>[Schémas]</p> <p>Explication : Le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de transport en commun sont essentiels pour favoriser l'utilisation des transports en commun</p> |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | et l'inclusion de tous les usagers et de leurs besoins spécifiques (PMR, genre...).  |
|  | <b>Articles 15 – Les véhicules automobiles</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers</li> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines ;</li> <li>- Assurer l'accessibilité universelle dans les espaces accessibles au public ;</li> <li>- Favoriser les modes de déplacement actifs.</li> <li>- Apaiser le trafic automobile ;</li> <li>- Assurer la cohérence et la lisibilité des différents réseaux ;</li> <li>- Rationnaliser le stationnement des véhicules automobiles ;</li> </ul> | <p>§1<sup>er</sup>. L'aménagement de la voirie publique empruntée par les véhicules automobiles induit le respect des vitesses imposées et s'inscrit dans la spécialisation modale des Réseaux Auto et poids lourds telle que fixée par le Plan Régional de Mobilité .</p> <p>§ 2. En voirie publique, le stationnement des véhicules automobiles est organisé parallèlement à l'axe de la chaussée.</p> <p>Est interdit le stationnement :</p> <p>1° en épi, à chevron et perpendiculaire à l'axe de la chaussée ;<br/>2° devant les entrées des monuments classés, parcs, écoles, lieux de cultes et équipements culturels ;</p> <p>§ 3. Le stationnement des véhicules automobiles est soit aménagé de plain-pied avec le cheminement piéton et marqués au sol, soit aménagé en revêtement perméables.</p> <p>La largeur de l'emplacement est de minimum 2,00 m.</p> <p>§ 4. Le long d'un liseré de noyau commercial, au moins deux emplacements de parcage pour véhicules automobiles sont adaptés aux personnes à mobilité réduite. Ce nombre est augmenté d'un emplacement supplémentaire par tranche entamée de 50 emplacements.</p> <p>§ 5. Les dispositifs de recharge de véhicules électriques et les horodateurs sont implantés dans la zone destinée aux stationnement des véhicules automobiles et sont accessibles au personne à mobilité réduite.</p> | <p>Explication : le stationnement de véhicules automobiles dans l'espace ouvert public doit être intégré dans l'aménagement paysager de la rue et ne pas nuire à la mise en valeur du patrimoine et des équipements publics. Les équipement culturels sont notamment les musées, théâtres et salle de concert. Les entrées piétonnes de ces lieux génèrent un flux piéton qui peut être ponctuellement important, l'espace situé devant les portes de ces lieux doit donc être libéré du stationnement au profit d'un élargissement de l'espace piéton.</p> <p>La notion de « <i>monument</i> » est définie par l'article 206, 1°, a), du CoBAT comme « <i>toute réalisation particulièrement remarquable, y compris les installations ou les éléments décoratifs faisant partie intégrante de cette réalisation</i> ». La liste des monuments classés par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale peut être consultée sur le site : <a href="https://monument.heritage.brussels/">https://monument.heritage.brussels/</a>. Ne sont donc pas visées par le paragraphe 1<sup>er</sup>, les sites, ensembles et sites archéologiques classés.</p> <p>Remarque : A toutes fins utiles, il est rappelé que l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (connu comme le « Code de la route ») définit une série de règles d'interdiction de stationnement. Il est ainsi notamment interdit de stationner son véhicule à moins de 5 m en deçà d'un passage pour piétons et à moins de 20 m en deçà de signaux lumineux de circulation.</p> |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   |  | <p>Explication : L'aménagement des places de stationnement de plain-pied avec le trottoir permet plus de flexibilité dans l'aménagement, notamment lors de la conversion d'une place en terrasse Horeca ou pour un aménagement convivial. Cela évite en effet de lourds travaux de remise à niveau et déplacement de bordures.</p> <p>Les règles en matière d'accessibilité des emplacements et bornes de recharge par les personnes à mobilité réduite sont définies à l'annexe du présent règlement.</p>   |
| <b>Section 4 – Fonction environnementale</b>  |  |  |
| <b>Article 16 – Végétalisation et réseau de fraîcheur</b>   |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser les comportements qui permettent une vie saine notamment par l'accès à des espaces verts, de jeux et de sport de plein air ;</li> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines ;</li> <li>- Développer la biodiversité ;</li> <li>- Lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain et constituer un réseau de fraîcheur ;</li> <li>- Réduire les impacts négatifs de la pollution de l'air en milieu urbain ;</li> <li>- Créer des lieux de vie, de détente, de rencontre et de ressourcement et de récréation ;</li> <li>- Participer à l'amélioration de la qualité et lutter contre la pollution des eaux et des sols.</li> </ul> | <p>§ 1<sup>er</sup>. En voirie publique, la surface de pleine terre végétalisée représente au moins 10% de la surface de cette voirie.</p> <p>Toutefois, en présence d'une infrastructure souterraine sous la voirie, cette surface végétalisée peut ne pas être en pleine terre, mais doit avoir une épaisseur minimale de substrat d'au moins 1,20 m.</p> <p>§ 2. L'espace ouvert public comporte une présence significative d'arbres à haute tige permettant l'ombrage.</p> <p>Les arbres sont plantés de manière à permettre la croissance saine et aisée de ceux-ci.</p> <p>§ 3. L'aménagement de l'espace ouvert public intègre autant que possible la présence de l'eau comme élément paysager et contribuant au rafraîchissement.</p> <p>§ 4. L'aménagement de l'espace ouvert public vise à éviter la création d'îlots de chaleur, notamment en favorisant l'utilisation de matériaux présentant une couleur claire, un albédo élevé et une faible capacité d'accumulation de la chaleur.</p> | <p>Explication : La présence du végétal et d'espace de pleine terre dans l'ensemble des espaces publics est un facteur essentiel d'amélioration du cadre de vie et de la qualité environnementale dans la ville. Cela doit permettre de créer une continuité de milieux naturels à grande échelle. La végétation offre également un ombrage et une évapotranspiration qui est bénéfique dans la lutte contre les îlots de chaleur et les périodes de sécheresse.</p> <p>Le pourcentage visé au paragraphe 1<sup>er</sup> est calculé sur le périmètre du projet.</p> <p>En voirie, lorsqu'il y a du stationnement, les arbres seront préférentiellement plantés dans la continuité de celui-ci. Le volume de terre dédié à l'arbre est proportionnel à la durée de vie utile minimale de l'arbre.</p> <p>Remarque : La présence de l'eau dans l'espace ouvert public contribue à la constitution d'un réseau de fraîcheur. Afin de répondre à cet objectif, différents</p> |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  |   | <p>dispositifs existent. Outre les dispositifs bénéfiques à la gestion intégrée des eaux de pluie évoqués à l'article 17 (à savoir les noues, wadis, connexions aux étangs, cours d'eau...), l'on peut citer également les aménagements tels que les fontaines, les plans d'eau...</p> <p>Remarque : Dans le choix des matériaux, il y a lieu de tenir compte de leur couleur, albédo et capacité d'accumulation. L'albédo est le pouvoir réfléchissant d'une surface qui qualifie la capacité de cette surface à réfléchir l'énergie lumineuse incidente. Une surface d'un noir absolu a un albédo de 0 alors qu'un miroir parfait a un albédo de 1. Plus l'albédo est élevé, plus le matériau réfléchira la lumière et moins il contribuera à la création d'un îlot de chaleur. La capacité d'accumulation de chaleur d'un matériau se réfère à sa capacité à stocker la chaleur. Cette capacité est généralement directement liée à la masse du matériau. Plus cette capacité est importante, plus le matériau contribuera à la création d'un îlot de chaleur. Il est dès lors important de sélectionner des matériaux qui présentent l'albédo le plus élevé et la capacité d'accumulation de chaleur la moins importante.</p> <p>A titre d'exemple, un revêtement en bois présente un albédo moyen, mais dispose d'une faible capacité d'accumulation, ce qui en fait un matériau plutôt favorable dans la lutte contre les îlots de chaleur. Un béton clair présente certes un albédo élevé, mais il a une capacité d'accumulation importante. Il est dès lors moins favorable. Une pierre sombre présente à la fois un faible albédo et une capacité d'accumulation importante et devra donc être évitée dans les zones exposées au soleil.</p> |
|  | <p><b>Article 17 – Gestion intégrée des eaux de pluie</b></p> |   |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <p>- Permettre la gestion intégrée des eaux de pluie et lutter contre les inondations.</p> | <p>§ 1<sup>er</sup>. L'aménagement de l'espace ouvert public assure la gestion intégrée des eaux pluviales centennales au droit des surfaces aménagées ou au plus proche de celles-ci.</p> <p>La gestion se fait préférentiellement de manière visible, en surface.</p> <p>§ 2. En cas d'impossibilité technique d'assurer la gestion intégrée de la totalité de ces eaux pluviales conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, le volume et le débit d'eau rejeté sont limités au strict minimum.</p> <p>Par ordre de priorité, ce rejet a lieu dans :</p> <p>1° le réseau hydrographique de surface ;<br/> 2° un espace ouvert situé en aval et disposant d'une capacité de stockage ou d'infiltration suffisante ;<br/> 3° l'égout.</p> | <p>Explication : la présente disposition vise à retenir et gérer l'eau pluviale de manière la plus locale possible. Des dispositifs de temporisation, de stockage et d'infiltration devront donc être mis en place. La connexion des systèmes de récupération des eaux pluviales avec les espaces végétalisés et en pleine terre est dans cette optique encouragée, ainsi que leur connexion à des étangs et cours d'eau/Canal si ceux-ci se situent à proximité.</p>  |
| <p><b>Article 18 : Biodiversité</b></p>  |   |  |
| <p>- Développer la biodiversité.</p>   | <p>L'aménagement de l'espace ouvert public participe au développement de la biodiversité, notamment :</p> <p>1° en privilégiant la création de sols de qualité permettant le développement d'une végétation variée ;<br/> 2° par la création d'habitats et de lieux d'accueil de la faune ;<br/> 3° en privilégiant la création de dispositifs permettant la circulation de la petite faune ;<br/> 4° en privilégiant la présence et le développement d'espèces végétales indigènes.</p> <p>La contribution à la biodiversité est évaluée notamment par le calcul du CBS+. Le CBS+ est maximisé au regard des objectifs du projet.</p>  | <p>Explication : Le calcul du CBS+ permet d'orienter les choix d'aménagement afin de maximiser la contribution du projet au développement de la biodiversité en essayant d'obtenir un score le plus élevé possible au regard du projet.</p> <p>Remarque : Certaines espèces participent davantage que d'autres au développement de la biodiversité. C'est notamment le cas des espèces indigènes et mellifères.</p> <p>Remarque : Différents dispositifs d'habitats pour la faune peuvent facilement être mis en place dans l'espace ouvert pour améliorer la durabilité d'un projet. Ceux-ci peuvent être notamment des nichoirs à oiseaux, des nichoirs à insectes, des abris à chauves-souris, des aménagements pour batraciens et reptiles ou encore des abris pour mammifères protégés. Des aménagements très simples tels que haie, prairie fleurie, tas de pierres ou compost offrent également des</p> |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   |   | habitats diversifiés. Le guide du bâtiment durable offre une vue d'ensemble de ces dispositifs : <a href="https://www.guidebatimentdurable.brussels/offrir-habitats-faune/vue-densemble-dispositifs">https://www.guidebatimentdurable.brussels/offrir-habitats-faune/vue-densemble-dispositifs</a>  |
|   | <b>Article 19 : Eclairage</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer l'inclusion de toutes les personnes dans la société, améliorer la qualité de vie, augmenter la cohésion sociale et lutter contre l'isolement et le sentiment d'insécurité ;</li> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines.</li> </ul> | <p>L'éclairage public doit permettre la circulation confortable et sûre de l'ensemble des usagers dans l'espace ouvert public.</p> <p>Il contribue également à la mise en valeur des qualités de l'espace ouvert public et des bâtiments et à la scénographie urbaine.</p> <p>Les dispositifs d'éclairage sont choisis et disposés de manière à ne pas nuire à l'habitabilité des constructions environnantes et à limiter la pollution lumineuse et les perturbations de la faune.</p> | <p>Explication : Le développement d'une ambiance lumineuse de qualité permet d'accroître le confort et la sécurité (objective et subjective) de l'espace ouvert public, et, en conséquence, de lutter contre une discrimination basée sur le genre.</p> <p>Le développement des technologies <i>Smart</i> permet également de lutter contre la pollution lumineuse et de limiter ou moduler l'éclairage en fonction des besoins réels, notamment par la mise en place de capteurs de présence ou par un schéma de gradation.</p> <p>Remarque : La Région de Bruxelles-Capitale est dotée d'un Plan Lumière qui est un outil d'aide à la conception et aux choix d'éclairage en espace public. <a href="https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_lumiere_2018_-_actualisation_web_0.pdf">https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_lumiere_2018_-_actualisation_web_0.pdf</a></p> |
|   | <b>Article 20 : Confort acoustique et vibratoire</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Offrir un confort acoustique et vibratoire ;</li> <li>- Créer des lieux de vie, de détente, de rencontre et de ressourcement.</li> </ul>   | <p>L'aménagement de l'espace ouvert public vise à offrir un confort acoustique et vibratoire optimal à l'ensemble des usagers et riverains.</p> <p>Sauf pour des raisons tenant à la préservation de qualités patrimoniales existantes de la chaussée, celle-ci est équipée de revêtements générant le moins de nuisances sonores possibles.</p> <p>Le choix des aménagements et revêtements tient compte des critères suivants :</p> <p>1° la charge de trafic existante ;</p>         | <p>Le bruit routier constitue la principale source de nuisances dans l'espace ouvert public. Le bruit est lié à la charge de trafic motorisé, à l'aménagement, à la vitesse des véhicules et au type de revêtement de la chaussée.</p> <p>Il y a donc lieu d'adapter le choix de revêtement en fonction de la charge de trafic existante et attendue. Les aménagements visant au ralentissement de la vitesse peuvent également provoquer des vibrations et du bruit. Les dispositifs verticaux (par exemple, les</p>   |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   | <p>2° la spécialisation multimodale de la voirie fixée par le Plan Régional de mobilité selon le mode de déplacement ;</p> <p>3° la vitesse autorisée.</p>  | <p>casse-vitesse ou les coussins berlinois) sont à ce titre à éviter en faveur d'aménagements horizontaux (par exemple, les chicanes ou les ronds-points) qui influent également favorablement sur la conduite (pas de freinage, ni d'accélération brusque).</p> <p>La spécialisation multimodale des voiries fixée par le Plan Régional de Mobilité selon le mode de déplacement, peut aider à opérer les choix les plus appropriés en fonction de la charge et du type de trafic attendu.</p> |
|   | <b>Section 5 – Publicité dans l'espace ouvert public</b>  |   |
|   | <b>Article 21 – Zones d'exclusion de la publicité</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines ;</li> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers ;</li> <li>- Participer à la qualité patrimoniale et urbanistique de l'espace ouvert ;</li> <li>- Rationaliser la place de la publicité dans l'espace ouvert ;</li> </ul> | <p>La publicité est interdite dans les zones suivantes de l'espace ouvert public :</p> <p>1° dans les zones spéciales de conservation et les réserves naturelles et forestières au sens de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> mars 2012 relative à la conservation de la nature, ainsi que dans un périmètre de 60 m autour de ces zones et réserves et dans les voiries publiques qui bordent ce périmètre ;</p> <p>2° dans les parcs accessibles au public et les zones d'espaces verts, ainsi que dans les voiries publiques qui les bordent ;</p> <p>3° dans les zones à concentration d'accident au sens du Plan régional de mobilité ;</p> <p>4° à moins de 20 m d'un signal lumineux de circulation ;</p> <p>5° à moins de 5 m d'une traversée piétonne.</p> | <p>En-dehors des zones visées au présent article, la publicité peut être autorisée moyennant le respect des conditions de la présente section.</p>  |
|   | <b>Article 22 – Conditions générales</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines ;</li> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des</li> </ul>   | <p>§ 1<sup>er</sup>. La publicité respecte les conditions suivantes :</p> <p>1° elle préserve la visibilité, l'accessibilité et la sécurité de la voirie publique. En cas de saillie sur la voie de circulation piétonne, le dispositif de publicité est prolongé jusqu'au sol;</p>   | <p>Explication : Le contenu de la publicité respecte la dignité humaine et ne doit pas inciter ou cautionner aucune forme de discrimination, notamment fondée sur l'origine ethnique ou nationale, la religion, le sexe, l'âge, le handicap ou l'orientation sexuelle. Le</p>   |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>différentes catégories d'usagers ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Participer à la qualité patrimoniale et urbanistique de l'espace ouvert ;</li> <li>- Rationaliser la place de la publicité dans l'espace ouvert ;</li> </ul> | <p>2° elle ne porte pas atteinte à la convivialité de l'espace ouvert public, ni à l'habitabilité des constructions environnantes ;</p> <p>3° elle fait l'objet d'un aménagement global qualitatif et d'un traitement esthétique en vue de son intégration harmonieuse dans le cadre environnant ;</p> <p>4° le dispositif de publicité est sobre et présente des proportions strictement limitées à sa fonction ;</p> <p>5° le dispositif de publicité mentionne les références du permis d'urbanisme dont la publicité fait l'objet, ainsi que les dates de délivrance et d'expiration de ce permis ;</p> <p>6° la distance minimale entre deux dispositifs de publicité est de 50m.</p> <p>§ 2. La publicité lumineuse respecte, en outre, les conditions suivantes :</p> <p>1° être éteinte entre 22h00 et 07h00 et, lorsque la publicité est située en dehors d'une zone commerciale, le dimanche ;</p> <p>2° avoir une luminance ne dépassant pas 600 cd/m<sup>2</sup> ;</p> <p>3° ne pas exposer les usagers de la voirie publique à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) des images susceptibles d'entraîner une confusion avec la signalisation routière ;</li> <li>b) des vidéos, images ou messages intermittents ou diffusés en séquence ;</li> <li>c) des messages dont la durée d'affichage est inférieure à 6 secondes ;</li> <li>d) des messages incitant à l'interaction en temps réel, sauf dans le cas d'un dispositif d'information d'utilité publique.</li> </ul> | <p>demandeur aura égard aux dispositions pertinentes du Code pénal, ainsi qu'aux règlements de police éventuels.</p> |
|   | <p><b>Article 23 – Publicité sur certaines infrastructures de transport en commun et sur les constructions fermées</b></p>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers ;</li> <li>- Rationaliser la place de la publicité dans l'espace ouvert ;</li> </ul>                       | <p>La publicité peut être autorisée sur un abri de bus et/ou de tram, sur la rambarde d'une bouche de métro et/ou de pré-métro ou sur une construction fermée si elle respecte les conditions suivantes :</p> <p>1° le nombre de dispositifs de publicité est limité à 2 par arrêt pour l'ensemble des lignes et sens de circulation ;</p> <p>2° elle comprend maximum deux surfaces d'affichage d'une surface unitaire maximale de 2 m<sup>2</sup> ;</p>   |  |

|   |   |  |
|---|---|--|
|   | <p>3° au moins la moitié de la surface totale d'affichage est occupée par de l'information d'intérêt public ou une publicité événementielle aisément consultable par les piétons.</p> <p>La publicité visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> est toutefois interdite sur le toit des abris de bus et/ou de tram et des constructions fermées.</p>  |  |
|   | <b>Article 24 – Publicité s'inscrivant dans le cadre d'une politique globale</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers ;</li> <li>- Rationaliser la place de la publicité dans l'espace ouvert ;</li> </ul> | <p>La publicité peut être autorisée dans le cadre d'une politique conçue de manière globale par la commune ou la Région si ces dispositifs respectent les conditions suivantes :</p> <p>1° elle comprend maximum deux surfaces d'affichage d'une surface unitaire maximale de 2 m<sup>2</sup> ;</p> <p>2° au moins la moitié de la surface totale d'affichage est occupée par de l'information d'intérêt public ou une publicité événementielle aisément consultable par les piétons.</p>   |  |
|   | <b>Article 25 – Publicité événementielle</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre le déplacement aisé, sécurisé et confortable des différentes catégories d'usagers ;</li> <li>- Rationaliser la place de la publicité dans l'espace ouvert ;</li> </ul> | <p>La publicité événementielle peut être apposée sur ou entre les poteaux supports de caténaires, sur les installations d'éclairage public ou entre les façades s'elle réunit les conditions suivantes :</p> <p>1° être apposée sur un dispositif de type bannière ou sur un cadre suspendu d'une épaisseur maximale de 3 cm ;</p> <p>2° avoir une largeur unitaire maximale de 1 m et avoir une surface totale maximale de 4 m<sup>2</sup> ;</p> <p>3° être placée au plus tôt 15 jours calendaires avant le début de l'événement qu'elle signale et est retirée au plus tard 8 jours calendaires après la fin de celui-ci, sauf si le même événement débute moins de 15 jours plus tard..</p> |  |
|   | <b>CHAPITRE 3 : ESPACE OUVERT PRIVE</b>   |  |
|   | <b>Section 1<sup>ère</sup> – Généralités</b>  |  |
|   | <b>Article 26 – Proportion et disposition de l'espace ouvert privé</b>  |  |

|   |   |   |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer l'inclusion de toutes les personnes dans la société, améliorer la qualité de vie, augmenter la cohésion sociale et lutter contre l'isolement et le sentiment d'insécurité ;</li> <li>- Créer des lieux de vie, de détente, de rencontre et de ressourcement ;</li> <li>- Lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain et constituer un réseau de fraîcheur ;</li> <li>- Permettre la gestion intégrée des eaux de pluie et lutter contre les inondations ;</li> <li>- Développer la biodiversité ;</li> <li>- Participer à l'amélioration de la qualité des eaux et des sols et lutter contre la pollution de ces milieux.</li> </ul> | <p>§ 1<sup>er</sup>. Au moins 30% de la superficie du terrain est non bâti, y compris en sous-sol.</p> <p>L'alinéa 1<sup>er</sup> ne s'applique pas aux terrains d'angle d'une superficie inférieure à 200 m<sup>2</sup> accueillant une construction en mitoyenneté.</p> <p>§ 2. Lorsque le terrain accueille une construction en mitoyenneté, au moins 70% de la superficie de la partie du terrain au-delà d'une profondeur de 37 m à partir de l'alignement ou, le cas échéant, du front de bâtisse, est non bâti, y compris en sous-sol.</p> <p>En cas de terrain traversant et en cas de terrain d'angle, la profondeur de 37 m visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> est calculée à partir de chaque voirie bordant le terrain.</p> <p>§ 3. Les espaces ouverts privés sont préférentiellement aménagés d'un seul tenant et permettent une continuité végétale avec les espaces ouverts contigus.</p> <p>§ 4. Les sols de qualité sont autant que possible préservés et valorisés.</p> | <p>Explication : Dans tout projet, il est important de prévoir des espaces ouverts privés de qualité. Il s'agit de trouver un rapport équilibré entre le bâti et le non bâti. L'article 26 fixe la proportion minimale d'espace ouvert à respecter, mais dans beaucoup de cas, la proportion d'espace ouvert sera en réalité supérieure.</p> <p>L'article 26 doit, en effet, être lu conjointement avec les articles 8, 9 et 13 du titre 2 « Urbanité ». A titre d'exemple, l'article 9 de ce titre 2 limite la construction en profondeur à 17 m pour les constructions en mitoyenneté, ce qui <i>de facto</i> impliquera que, pour les terrains profonds, la proportion d'espace ouvert sera plus élevée que la surface minimale visée par l'article 26.</p> <p>Explication : Le paragraphe 2 vise les situations de terrains très profonds avec des constructions en mitoyenneté. Dans ce cas, si une construction en intérieur d'îlot est prévue (généralement à partir de 37 m, voir art. 9 du titre 2 « Urbanité » qui impose une profondeur maximale de 17 m pour la construction à rue et 20 m d'espace ouvert), l'on considère que la proportion entre le bâti et le non bâti doit s'inverser. Il faut donc au moins 70% d'espace ouvert dans cette partie du terrain.</p> <p>Explication : Un sol de qualité est un sol qui présente des qualités pédologiques et écologiques (permettant le développement de la faune et de la flore), agronomiques (pour la culture maraîchère) ou hydrogéologique (pour l'infiltration des eaux). Lors du choix d'implantation d'une construction, il y a lieu, dans la mesure du possible et en fonction des contraintes urbanistiques liées au bon aménagement des lieux, d'être attentif à la présence éventuelle de sol de qualité et de veiller à le préserver autant que</p> |
|---|---|---|

|  |   |   |
|--|---|---|
|  |   | possible. En effet, les qualités préexistantes d'un sol naturel sont très difficiles, voire dans certains cas impossibles à reconstituer par la suite ailleurs sur le terrain. Bruxelles Environnement a développé un outil d'analyse de la qualité des sols qui permet d'en faire l'évaluation en amont du choix d'implantation d'une construction. Il s'agit de l'IQSB. Vous pouvez accéder à cet outil : <a href="https://environnement.brussels/thematiques/sols/goo-d-soil/indices-de-qualite-des-sols-bruxellois">https://environnement.brussels/thematiques/sols/goo-d-soil/indices-de-qualite-des-sols-bruxellois</a> |
|  | <b>Article 27 – Terrains non bâtis</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer l'inclusion de toutes les personnes dans la société, améliorer la qualité de vie, augmenter la cohésion sociale et lutter contre l'isolement et le sentiment d'insécurité ;</li> <li>- Développer la biodiversité.</li> </ul> | <p>§ 1<sup>er</sup> Tout terrain entièrement non bâti est fermé à l'alignement ou, le cas échéant, au front de bâtisse, par une clôture d'une hauteur minimum de 2 m, lorsqu'il répond aux deux conditions suivantes :</p> <p>1<sup>o</sup> il est contigu à une voirie publique ;</p> <p>2<sup>o</sup> soit il est entouré de terrains bâtis, soit il se situe dans un îlot dans lequel la superficie des terrains bâtis occupe plus des trois quarts de la surface de l'îlot.</p> <p>La clôture permet au moins ponctuellement le passage de la petite faune.</p> <p>§ 2. Le paragraphe 1<sup>er</sup> n'est pas applicable à l'espace ouvert privé accessible au public.</p> | <p>Explication : Les terrains en friche doivent être clôturés pour des raisons urbanistiques, mais aussi de sécurité.</p> <p>Il y a lieu, lors de la pose de ces clôtures, de permettre le passage de la petite faune.</p>  |
|  | <b>Section 2 – Fonction de séjour</b>   |   |
|  | <b>Article 28 – Espace ouvert privé des grands immeubles</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser les comportements qui permettent une vie saine notamment par l'accès à des espaces verts, de jeux et de sport et de plein air.</li> <li>- Assurer l'inclusion de toutes les personnes dans la société,</li> </ul>           | <p>Les immeubles d'une superficie de plancher brute de plus de 1.000 m<sup>2</sup> disposent d'un espace ouvert privé accessible à l'ensemble des occupants et aménagé notamment avec des équipements ludiques, récréatifs, de détente, de repos ou d'horticulture.</p>   | <p>Explication : Cette disposition vise à offrir aux projets d'une certaine taille un espace extérieur collectif qui permet aux occupants de se rencontrer et de profiter d'activités extérieures en commun. Ces espaces seront conçus avec une attention particulière aux différentes identités des personnes, à leurs interactions et à leur manière d'occuper et</p>   |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <p>améliorer la qualité de vie, augmenter la cohésion sociale et lutter contre l'isolement et le sentiment d'insécurité ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer des lieux de vie, de détente, de rencontre et de resourcement.</li> </ul>   |   | <p>d'appartenir à l'espace (qui dépend du genre, de l'âge, du handicap, de la situation socio-économique...)</p>   |
| <b>Section 3 – Fonction de déplacement</b>   |   |  |
| <b>Article 29 – Voies d'accès</b>  |   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer l'inclusion de toutes les personnes dans la société, améliorer la qualité de vie, augmenter la cohésion sociale et lutter contre l'isolement et le sentiment d'insécurité ;</li> <li>- Assurer l'accessibilité universelle dans les espaces accessibles au public.</li> </ul> | <p>Les bâtiments accessibles au public comportent au moins une voie d'accès piétonne de minimum 2 m de large et de minimum 2,2 m de hauteur libre permettant l'accès aisé, sécurisé et confortable des personnes à mobilité réduite.</p> <p>Cette voie d'accès est située à proximité immédiate de l'entrée principale.</p> <p>Elle est aménagée de plain-pied ou, en cas de dénivelé, dispose d'une rampe ou d'un élévateur adapté aux personnes à mobilité réduite.</p>   | <p>Remarque : Au moins une voie d'accès dans l'espace ouvert d'un bâtiment accessible au public doit être accessible aux personnes à mobilité réduite.</p> <p>L'entrée par laquelle doit passer une personne à mobilité réduite doit être idéalement la même ou à proximité immédiate que celle empruntée par les personnes valides afin de ne pas établir de discrimination.</p> <p>Pour être considérées comme accessibles, la voie d'accès et la porte d'entrée doivent répondre à certaines conditions. Ces conditions sont définies dans l'annexe du présent règlement.</p> |
| <b>Article 30 - Stationnement des véhicules automobiles</b>  |   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines ;</li> <li>- Assurer l'accessibilité universelle dans les espaces accessibles au public ;</li> </ul>  | <p>§ 1<sup>er</sup>. Les emplacements de parcage pour véhicules automobiles à l'air libre sont interdits dans l'espace ouvert privé.</p> <p>Toutefois, lorsque les conditions locales ne permettent pas le respect de l'alinéa 1<sup>er</sup>, des emplacements de parcage à l'air libre peuvent être autorisés dans les cas suivants :</p> <p>1° les parkings de transit ;</p> <p>2° les parkings des immeubles affectés exclusivement à des équipements d'intérêt collectif ou de service public, à des commerces, commerces de</p> | <p>Explication : Les espaces ouverts privés doivent participer aux qualités paysagères et environnementales et aux fonctions sociales de la ville. Le stationnement de véhicules à l'air libre est donc interdit sauf exception.</p> <p>Remarque : Les caractéristiques des emplacements de parcage pour les personnes à mobilité réduite sont définies à l'annexe du présent règlement.</p>   |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>gros ou grands commerces spécialisés ou à des activités logistiques ou productives, à l'exception des activités de production de biens immatériels ;</p> <p>3° les parkings réservés aux personnes à mobilité réduite.</p> <p>§ 2. Les parkings à l'air libre doivent répondre aux conditions suivantes :</p> <p>1° disposer de bornes de chargement pour véhicules électriques ;</p> <p>2° être aménagés avec un revêtement perméable ;</p> <p>3° comprendre la plantation d'arbres de deuxième grandeur, à raison d'un arbre par tranche entamée de 4 emplacements de parcage pour véhicules automobiles ;</p> <p>4° intégrer, entre les emplacements de parcage situés l'un en face de l'autre, des zones de plantation dans lesquelles sont récoltées les eaux de pluies des emplacements avoisinants ;</p> <p>5° comporter au moins un espace pour le stationnement des vélos avec un minimum de 4 emplacements pour vélos par tranche entamée de 5 emplacements de parcage pour véhicules automobiles ;</p> <p>6° comporter au moins deux emplacements de parcage pour véhicules automobiles adaptés aux personnes à mobilité réduite. Pour les parkings comptant plus de 50 emplacements, ce nombre est augmenté d'au moins un emplacement adapté supplémentaire par tranche entamée de 50 emplacements. Les emplacements de parcage adaptés sont situés le plus près possible des accès.</p> |  |
|  | <b>Article 31 - Stationnement vélo</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Embellir la ville et mettre en valeur des perspectives urbaines ;</li> <li>- Assurer l'accessibilité universelle dans les espaces accessibles au public.</li> </ul> | <p>Les emplacements pour vélos à l'air libre sont placés à proximité de l'entrée des voies d'accès.</p> <p>Les emplacements peuvent être couverts à la condition que les eaux de pluie soient envoyées directement dans les zones de pleine terre du terrain concerné.</p>  | La zone de recul des constructions peut accueillir des emplacements pour vélos et des box vélos si ceux-ci sont intégrés qualitativement à la zone de recul. |
|  | <b>Section 4 – Fonction environnementale</b>  |  |
|  | <b>Article 32 – Pleine terre</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer la biodiversité ;</li> </ul>   |   |  |

|   |  |   |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain et constituer un réseau de fraîcheur ;</li> <li>- Permettre la gestion intégrée des eaux de pluie et lutter contre les inondations.</li> </ul> | <p>§ 1<sup>er</sup>. Au moins 75% de la surface non bâtie du terrain est en pleine terre et végétalisée.</p> <p>Toutefois, la superficie de pleine terre et végétalisée peut être limitée à 50% de la surface non bâtie dans les zones d'industries urbaines, les zones d'entreprises en milieu urbain et les zones d'activités portuaires et de transport au plan régional d'affectations du sol.</p> <p>§ 2. Lorsque l'espace ouvert privé est fragmenté, chacun des espaces respecte les prescriptions visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.</p> <p>§ 3. La zone de recul des constructions en mitoyenneté est végétalisée et en pleine terre.</p> <p>Elle ne comporte pas de constructions, sauf celles accessoires à l'entrée de l'immeuble. Elle ne peut ni être transformée en emplacement de parcage, ni être recouverte de matériaux imperméables, sauf en ce qui concerne les accès aux portes d'entrée et de garage.</p> <p>§ 4. Dans les îlots avec une majorité de constructions en mitoyenneté, au-delà d'une profondeur de 37m par rapport à l'alignement ou le cas échéant au front de bâtisse, au moins 90% de la surface non bâtie est en pleine terre et végétalisée.</p> <p>§ 5. L'aménagement de l'espace ouvert privé vise à éviter la création d'îlots de chaleur, notamment en favorisant l'utilisation de matériaux perméables, présentant un albédo élevé et une faible capacité d'accumulation de la chaleur et éventuellement en favorisant la présence de l'eau comme élément paysager et contribuant au rafraîchissement.</p> | <p>Explication : La préservation d'une quantité suffisante de pleine terre permet le développement de la végétation et de la biodiversité. Cela permet de créer un équilibre entre espace bâti et espace non bâti.</p> <p>Seul 25% de la surface non bâtie du terrain peut donc être couverte de revêtement permettant le déplacement ou l'agrément ou accueillir des installations destinées à l'aménagement de ces zones, tels les abris de jardins, bancs, balançoires, statues ou autres constructions d'agrément ou de décoration. Ce pourcentage est de 50% dans certaines zones comme les zones d'industries urbaines ou les zones d'entreprises en milieu urbain.</p> <p>Remarque : les constructions accessoires à l'entrée de l'immeuble sont, notamment, les box vélo, les boîtes aux lettres, clôtures ou murets, escaliers ou pentes d'accès..</p> |
| <b>Article 33 – Végétalisation</b>  |  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer la biodiversité ;</li> <li>- Lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain et constituer un réseau de fraîcheur.</li> </ul>   | <p>L'espace ouvert privé comporte des d'arbres à haute tige permettant l'ombrage et, au moins un arbre de troisième grandeur par tranche de 200 m<sup>2</sup>.</p> <p>Les arbres sont plantés de manière à permettre la croissance saine et aisée de ceux-ci.</p>  | <p>Explication : Un arbre de 3<sup>ème</sup> grandeur est un arbre dont la taille adulte atteint une hauteur minimum de 10 m.</p> <p>La présence d'arbres d'une certaine taille crée de l'ombrage en été et contribue ainsi à la lutte contre les îlots de chaleur. Le volume de terre dédié à l'arbre est</p>  |

|                               |  |   |
|-------------------------------|--|---|
|                               |  | proportionnel à la durée de vie utile minimale de l'arbre.  |
|                               | <b>Article 34 – Biodiversité</b>   |   |
| - Développer la biodiversité. | <p>L'aménagement de l'espace ouvert privé participe au développement de la biodiversité, notamment :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. en privilégiant la création de sols de qualité permettant le développement d'une végétation variée ;</li> <li>2. par la création d'habitats et de lieux d'accueil de la faune ;</li> <li>3. en privilégiant la création de dispositifs permettant la circulation de la petite faune ;</li> <li>4. en privilégiant la présence et le développement d'espèces végétales indigènes.</li> </ol> <p>La contribution à la biodiversité est évaluée notamment par le calcul du CBS+. Le CBS+ est maximisé au regard des objectifs du projet.</p> | <p>Explication : Le CBS+ est un outil qui permet de quantifier le potentiel de développement de la biodiversité d'un terrain, en ce compris les constructions qu'il comporte. Chaque surface est qualifiée d'un potentiel et quantifiée pour parvenir à un indice. Le calcul du CBS+ permet d'orienter les choix d'aménagement afin de maximiser la contribution du projet au développement de la biodiversité en essayant d'obtenir un score le plus élevé possible au regard du projet.</p> <p>Remarque : Certaines espèces participent davantage que d'autres au développement de la biodiversité. C'est notamment le cas des espèces indigènes et mellifères. Pour faciliter la circulation des espèces, des dispositifs de clôture des espaces ouverts privés qui permettent le passage de la faune sont à privilégier.</p> <p>Remarque : Différents dispositifs d'habitat pour la faune peuvent facilement être mis en place dans l'espace ouvert pour améliorer la durabilité d'un projet. Ceux-ci peuvent être notamment des nichoirs à oiseaux, des nichoirs à insectes, des abris à chauves-souris, des aménagements pour batraciens et reptiles ou encore des abris pour mammifères protégés. Des aménagements très simples tels que haie, prairie fleurie, tas de pierres ou compost offrent également des habitats diversifiés. Le guide du bâtiment durable offre une vue d'ensemble de ces dispositifs : <a href="https://www.guidebatimentdurable.brussels/offrir-habitats-faune/vue-densemble-dispositifs">https://www.guidebatimentdurable.brussels/offrir-habitats-faune/vue-densemble-dispositifs</a></p> |
|                               | <b>Article 35 – Espace ouvert privé au-dessus de constructions en sous-sol</b>   |   |

|  |  |   |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer des lieux de vie, de détente, de rencontre et de resourcement ;</li> <li>- Développer la biodiversité ;</li> <li>- Lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain et constituer un réseau de fraîcheur.</li> </ul> | <p>La partie du terrain construite uniquement en sous-sol est recouverte d'une couche de substrat végétalisé d'au moins 1 m.</p> | <p>Explication : La présence d'un substrat d'une épaisseur suffisante permet le développement d'une végétation significative au-dessus de la construction en sous-sol. Cela permet d'assurer la continuité des qualités végétales du jardin ou de l'espace ouvert autour de la construction de manière quasiment indistincte entre la zone de pleine terre et la partie sous laquelle la construction en sous-sol se situe.</p> |
|  | <p><b>Section 5 – Publicité</b></p>  |   |
|  | <p><b>Article 36 - Interdiction</b></p>  |   |
|  | <p>La publicité est interdite dans l'espace ouvert privé.</p>  |   |