

BE RUNNING

Guide du bon aménagement pour
'toutes les vitesses piétonnes'

JUIN 2022

ÉTUDE RÉALISÉE PAR

CityTools

EQUIPE BE RUNNING

Louison Cuvelier, Milène Deneubourg, Augustin Habra, Maarten Lenaerts,
Frédéric Raynaud, Vanessa Thieffry, Gaëlle Valcke, Rien van de Wall et Dries Verdoodt

SOURCE DES DONNÉES

perspective.brussels, sport.brussels, OpenStreetMap, Track Landscapes

PHOTO DE COUVERTURE

CityTools

MISE EN PAGE ET IMPRESSION

Kaligram sprl

CONTACT

info@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE

Antoine DE BORMAN, Directeur général de perspective.brussels
Rue de Namur 59 - 1000 BRUXELLES

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source.

© 2022 perspective.brussels

D/2022/14.054/26

BE RUNNING

Guide du bon aménagement pour 'toutes les vitesses piétonnes'

JUIN 2022



La stratégie *be running* est à l'initiative de perspective.brussels en partenariat avec Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, visit.brussels et sport.brussels, et réalisée grâce à la participation des administrations et organisations suivantes : Adeps, Beliris, BMA, Brussels Run Crew, Bruxelles Promotion - 20km de Bruxelles, BSI-BCO, Bxl Run Crew, Cercle Sortif La Forestoise Athlétisme, City Runs, Club Athlétisme Excelsior, CoCoF, les 19 communes, I Run Brxssls, Joggans, Les Foulées Joyeuses, Run in Challenge Brussels, Runnin'City, Sport.Vlaanderen, Tous à Pied, Trakks, urban.brussels, VGC, walk.brussels et Zatopek.

TABLE DES MATIÈRES

PREAMBULE	9
01 INTRODUCTION	13
Contexte	14
Stratégie <i>be running</i>	14
Etude big data et enquête en ligne	15
Carte idéale des parcours	16
Profil du coureur	18
02 COURSES EXPLORATOIRES	21
4 parcours exploratoires	23
Méthodologie	24
Parcours 1 : Van Beethoven - Bois de la Cambre	26
Parcours 2 : Simonis - Sainte-Catherine	30
Parcours 3 : Gare de l'Ouest - Bois de la Cambre	34
Parcours 4 : Docks Bruxelles - Cinquantenaire	38
03 FICHES DE BONNES PRATIQUES	43
Boulevard urbain à berme centrale	45
Rue commerçante	48
Rue résidentielle et intersection	50
Cohabitation avec les modes actifs	52
Abords de parcs	54
Sentier	55
Solutions transitoires	56
Equipements	58
04 CONCLUSION	61
05 POUR ALLER PLUS LOIN	67

PRÉAMBULE

La pratique du running s'est popularisée au fil du temps jusqu'à devenir aujourd'hui l'un des sports les plus pratiqués par les bruxellois (plus d'un sportif sur 5 pratique la course à pied à Bruxelles, selon une étude de visit.brussels datant de 2019). Cette évolution s'est déroulée de pair à une prise de conscience de l'importance d'être en bonne santé de la part de la population, stimulée notamment par la crise sanitaire de 2020. La course à pied, accessible à toutes et tous et offrant par sa flexibilité des possibilités de pratiques diverses, est au fil du temps devenue le running, plaçant le bien-être et la santé comme objectifs principaux avant la compétition et les résultats. perspective.brussels, en partenariat avec Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et visit.brussels, travaille depuis 2019 sur une stratégie visant à promouvoir cette pratique à Bruxelles.

Ce document, s'inscrivant dans la stratégie *be running* - qui a fait l'objet d'une première approbation au Gouvernement régional fin 2020 - , est un guide du bon aménagement pour des voiries et espaces publics partagés reprenant le principe de 'toutes les vitesses piétonnes' du plan régional de mobilité Good Move. Il a pour objectif de trouver des réponses aux problématiques rencontrées par les runners dans l'espace urbain, en prenant en compte les différentes vitesses piétonnes - la marche et la course à pied, qu'elles soient utilitaires ou récréatives et qui elles-mêmes peuvent avoir différentes vitesses - ainsi que les autres modes de déplacement en ville.

Ce guide s'adresse principalement aux opérateurs de futurs chantiers en Région bruxelloise - Beliris, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et les 19 communes - dont les ouvrages devront permettre d'améliorer la pratique du running sur des parcours déterminés. Il se positionne comme complémentaire aux autres guides d'aménagement du territoire existants (Les 10 Tips pour aménager la rue locale du BMA, les vademecums piétons de Bruxelles Mobilité,...) et vise à enrichir le manuel pour les projets d'espaces publics d'urban.brussels, en adoptant le point de vue spécifique du coureur et poursuivant l'objectif de permettre une meilleure cohabitation entre piétons, modes actifs et autres usagers.

Les aménageurs de l'espace public en Région bruxelloise ainsi que des acteurs privés en lien avec la course à pied ont été associés au processus via des rencontres bilatérales et des courses exploratoires qui ont permis de concilier les points d'attention des pouvoirs publics avec les besoins spécifiques des piétons - lents et rapides - dans l'espace public.

Les courses exploratoires ont été l'occasion de constater les problématiques liées à cette cohabitation ainsi que les entraves à une pratique du running confortable et sécurisée en ville. En outre, elles ont permis d'identifier une série de configurations d'espace qui posent problème, auquel ce guide tente de répondre à travers des solutions pragmatiques et flexibles de manière à pouvoir s'adapter aux spécificités de cas concrets.



INTRODUCTION

**Contexte, stratégie *be running*,
et 'carte idéale' des parcours**

CONTEXTE

Depuis 2019, perspective.brussels a pour mission de réaliser une analyse des parcours *running* les plus utilisés par les usagers de Bruxelles¹. Cette mission exploratoire, lancée dans le cadre du PerspectiveLab avec une série d'acteurs institutionnels et d'experts en matière de course à pied, a débouché sur une stratégie intitulée *be running* comprenant notamment le développement d'un réseau ré-actif pour toutes les vitesses piétonnes.

Entre mars et avril 2020 une enquête a été menée parmi les runners en Région bruxelloise pour évaluer leurs pratiques, leurs parcours, leurs besoins et leurs attentes. Si la pratique de la course à pied est avant tout, et sans surprise, prisée dans les parcs et espaces verts, une grande partie des coureurs pratiquent également en dehors de ces « endroits protégés » et étendent leur pratique dans l'espace public (par volonté ou par nécessité).

Sur proposition du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale, un projet de « carte idéale des parcours » a fait l'objet d'une décision du Gouvernement fin décembre 2020. Cette carte fournit un cadre aux discussions avec les partenaires régionaux et communaux pour le développement d'aménagements destinés à faciliter la vie des piétons rapides qui sont de plus en plus nombreux sur le territoire régional.

STRATÉGIE BE RUNNING

Une résolution parlementaire visant à concrétiser un 'Plan jogging' a été votée au Parlement bruxellois en 2018². Le Ministre-Président a demandé à perspective.brussels de coordonner sa concrétisation.

be running est la stratégie régionale visant à promouvoir le *running* à Bruxelles, via le développement d'une vision territoriale des différentes vitesses piétonnes.

be running s'inscrit dans les dynamiques du PRDD (en inscrivant la pratique du *running* et l'utilisation de l'espace public dans le renforcement des maillages stratégiques), dans celle de Good Move (particulièrement dans sa thématique 'toutes les vitesses piétonnes'), et autres dynamiques régionales (RRU Good Living, PRAS,...)

Perspective a établi un plan d'action qui a fait l'objet de nombreux échanges entre institutions régionales (principalement avec Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et visit.brussels), les Communautés compétentes en sport et santé, les Communes, mais aussi des experts en *running*.

Le Plan se décline en plusieurs actions reprises à la page suivante.

1 Pour plus d'informations sur le processus voir : <https://perspective.brussels/fr/actualites/be-running-vers-un-reseau-recre-actif-pour-les-bruxellois>

2 Voir la résolution parlementaire de 2018 : <http://weblex.brussels/data/crb/doc/2016-17/131769/images.pdf#page>

- › Analyse territoriale et concertation avec les acteurs
- › Enquête en ligne réalisée par Track Landscapes et perspective.brussels en mars-avril 2020
- › Étude 'big data' réalisée par Track Landscape et perspective.brussels en octobre 2020
- › Définition d'une carte idéale des parcours en tenant compte de l'étude, de l'enquête et de la morphologie bruxelloise
- › **Réalisation d'un guide du bon aménagement 'runner friendly' afin d'aider les concepteurs et aménageurs de l'espace public à maîtriser les bonnes pratiques pour l'aménagement et l'utilisation de parcours 'runner friendly' (objet de ce guide)**
- › Organisation d'un RunHack réunissant les runners et les acteurs responsables de l'aménagement urbain afin de co-créeer des solutions qui améliorent la pratique du running en ville
- › Communiquer et faire découvrir les parcours et boucles aux runners de la Région bruxelloise via un booklet et des données GPX, disponibles via les sites régionaux sport.brussels et visit.brussels, à utiliser sur smartphone

ETUDE BIG DATA ET ENQUÊTE EN LIGNE

En 2020, une étude réalisée par perspective.brussels en collaboration avec Track Landscapes³ - dont le rapport est consultable sur le site de perspective.brussels⁴ - a été lancée dans le but de comprendre plus finement la pratique du running en Région bruxelloise. Une analyse 'big data' de données provenant d'applications mobiles de running a permis de récolter des informations sur les parcours de course les plus empruntés dans la Capitale.

En parallèle, une enquête en ligne a permis prendre connaissance des habitudes, motivations, besoins des coureurs de la Région. Bien que les *runners* fréquentent principalement les parcs et espaces verts, il ressort une volonté de pouvoir sortir de ces endroits. L'enquête a montré qu'ils recherchent un environnement naturel et vert, une bonne qualité de l'air, une sécurité routière et des parcours continus (sans interruption dans l'espace), un environnement socialement sécurisé.

Sur base de ces constats, Track Landscapes a réalisé un pré-travail cartographique représentant les principaux parcours utilisés - parcs et espaces verts principalement - en identifiant des pistes de continuités vertes permettant de relier ces espaces.

3 Bureau de paysagiste et de design urbain spécialisé dans le développement de stratégies et d'espaces dédiés aux modes actifs

4 Pour consulter le rapport de Track Landscapes et les résultats détaillés de l'enquête en ligne : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/running_brussels_track_landscapes.pdf

CARTE IDEALE DES PARCOURS

Perspective.brussels a établi un projet de 'carte idéale' - approuvé en décembre 2020 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale - définissant 13 connexions urbaines sur base des analyses, études et concertations préalables, ainsi que sur son expérience du territoire bruxellois. Les principes directeurs sont :

- › Relier tous les parcs bruxellois (dans lesquels on retrouve la majorité des coureurs à la Promenade Verte et/ou au canal (et la dynamique du BKP), répertoriés comme axes structurants pour les coureurs. Comme l'ont montré l'analyse big data et l'enquête, les coureurs ne s'arrêtent pas aux frontières régionales. En offrant des accès vers la promenade verte depuis les quartiers centraux, on facilite aussi le lien vers la périphérie flamande via les corridors verts.
- › Établir des liens entre l'Est, l'Ouest, le Nord et le Sud pour ouvrir l'entièreté du territoire à la pratique du running (et permettre la découverte de nouveaux lieux propices à la course à pied), en concevant un réseau 'récré-actif' identifiable, accessible et attractif, en définissant clairement les tracés.

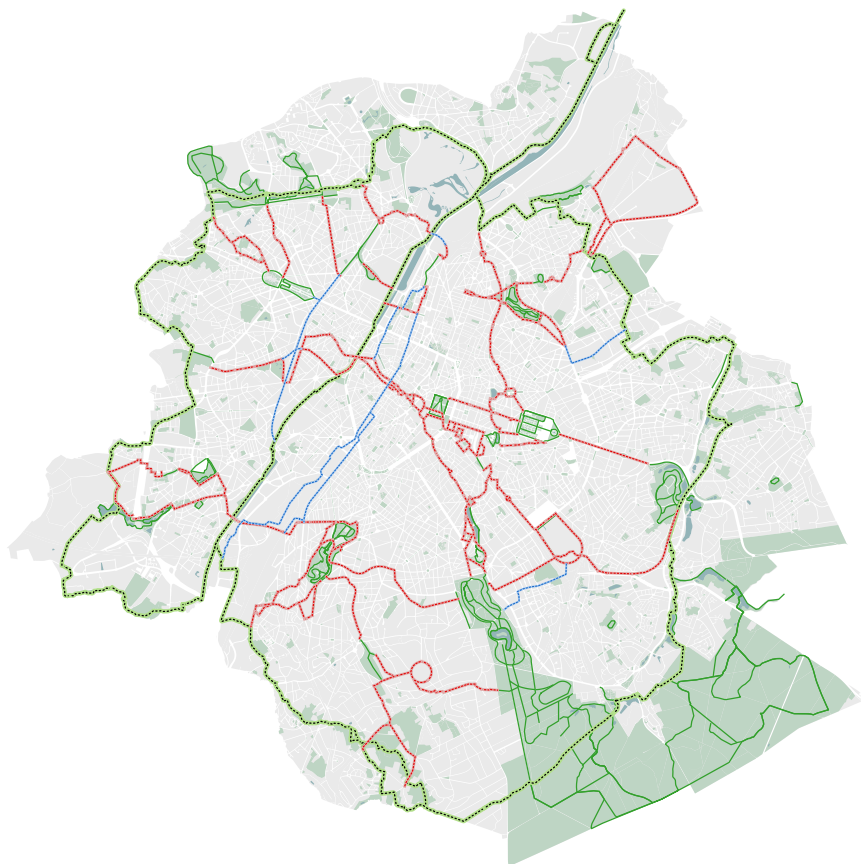
Ce projet de 'carte idéale' invite notamment Beliris, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et les communes à adapter, améliorer ou créer des cheminements pour satisfaire et promouvoir 'toutes les vitesses piétonnes' et donc

inclure les besoins des piétons rapides que sont les coureurs. Cette carte, déjà consultable sur BruGIS et MobiGIS, fait office de référence pour l'ensemble des maîtres d'œuvre et soumissionnaires responsables des différents chantiers qui concerneront d'éventuels aménagements améliorant la pratique de la course.

Suite aux explorations de terrain, la carte idéale des parcours (sur la page suivante) a fait l'objet de propositions d'adaptations dans le cadre de la réalisation de ce guide. Les parcours initiaux, identifiés à la suite de l'étude de Track Landscapes, apparaissent en rouge tandis qu'en bleu apparaissent des propositions d'alternatives ou des compléments. Les traits bleus continus représentent des ajouts/modifications via des tracés existants. Par exemple, la connexion entre le canal et l'ouest peut se faire via la rue Delaunoy plutôt que par la chaussée de Ninove, très peu confortable dans la pratique. Les traitillés bleus identifient des parcours qui deviendront potentiellement des connexions importantes comme la cyclostrade de la Ligne 28, une passerelle prévue dans le PAD Gare de l'Ouest ou encore le futur Parc Maximilien qui proposera un tracé linéaire le long de la Senne remise à ciel ouvert.

L'objectif étant de progressivement obtenir un aménagement piéton qualitatif et continu sur l'ensemble de ces connexions.

CARTE IDÉALE DES CONNEXIONS 'BE RUNNING'



↑ Carte idéale des parcours et propositions d'adaptations
© CityTools

--- Connexion «be running»

--- Proposition de connexion à développer

LE PROFIL DU COUREUR¹

Il n'y a pas un profil de coureur type. Au contraire, ils sont tous différents et cette diversité a continué de s'accroître ces dernières années suite à la popularisation de cette pratique. En dehors de leur sexe et de leur âge, les coureurs peuvent également avoir des besoins et des motivations très différentes. L'étude et l'enquête en ligne réalisée par perspective.brussels et Track Landscapes ont néanmoins permis de mieux comprendre certains des besoins des coureurs bruxellois.

Si les coureurs ont pour coutume de courir dans les parcs et espaces verts de la Région, certains étendent également leur pratique dans l'espace urbain, en dehors des espaces ouverts, par envie ou par nécessité (pour rejoindre deux espaces ouverts, pour rejoindre un parc depuis leur domicile,...). Au-delà d'un environnement naturel et d'un air sain qui sont plutôt des caractéristiques qu'on retrouve dans les parcs en espaces verts, les coureurs recherchent un espace sécurisé (sécurité routière) et continu, sans interruptions qui marqueraient des arrêts dans son cheminement. Il cherche également des espaces moins fréquentés et à largeur suffisante.

Ces éléments sont parfois difficile à réunir dans l'espace urbain souvent encombré et étriqué. Le coureur, par sa posture dynamique et sportive, bénéficie d'une certaine flexibilité lui permettant de s'adapter à ces diverses situations. Néanmoins, le contournement d'obstacles, une bordure, un flux de piéton trop dense dans une rue étroite sont des éléments qui peuvent occasionner une gêne dans son cheminement, voire constituer un risque (différence de niveau dans l'espace public, contournement d'obstacles par la voirie,...).

Il semble donc nécessaire que l'espace public puisse s'adapter à cette pratique pour permettre plus de fluidité dans les déplacements. Cette fluidité et continuité dans l'espace au service du piéton rapide bénéficiera tout autant autres modes actifs.

1 Les éléments suivants sont issus des résultats du travail d'analyse et de l'enquête réalisée par Track Landscapes. L'entièreté des résultats sont consultables sous le lien suivant : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/running_brussels_track_landscapes.pdf

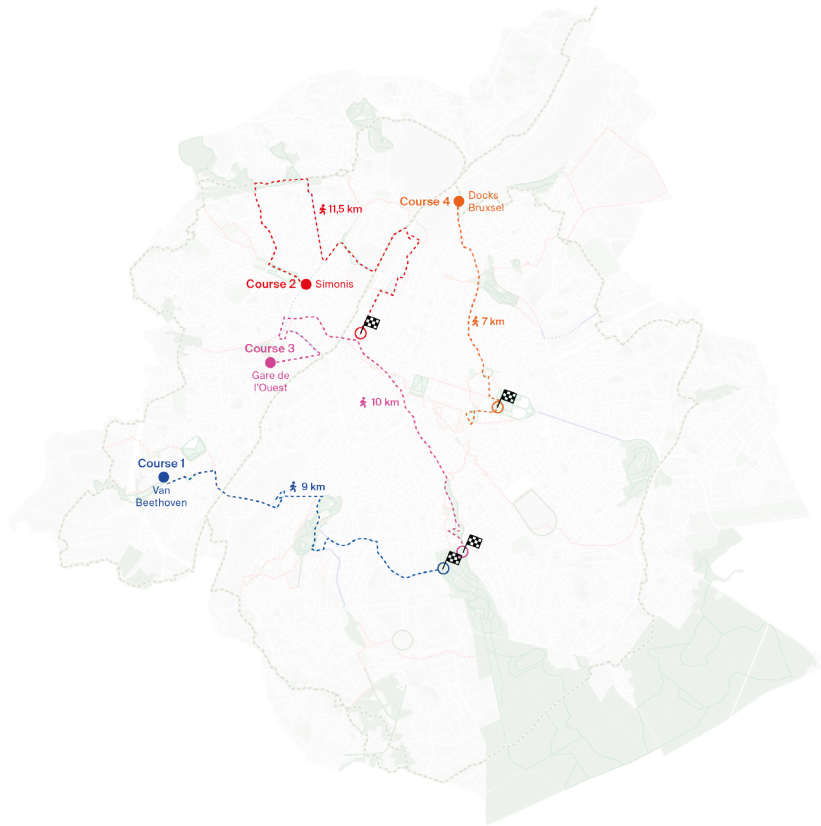




COURSES EXPLORATOIRES

**Diagnostic par la pratique : les
bons exemples et les entraves à
la course à pied en milieu
urbain**

FIGURE 2 : PARCOURS EXPLORATOIRES



--- Course 1 : Van Beethoven - Bois de la Cambre

--- Course 2 : Simonis - Sainte-Catherine

--- Course 3 : Gare de l'Ouest - Bois de la Cambre

--- Course 4 : Docks Bruxsel - Cinquantenaire

4 PARCOURS EXPLORATOIRES

Comme point de départ à la rédaction du guide, des courses exploratoires ont été réalisées avec pour objectif de constater les problématiques liées à la cohabitation des différentes vitesses piétonnes dans l'espace public ainsi que les bonnes pratiques et les entraves à une pratique du running confortable en ville. Elles ont également permis de tester la compatibilité des parcours proposés dans la carte idéale avec la pratique. Différents acteurs en lien avec la thématique ont été invités à y participer. Les communes d'Anderlecht et d'Ixelles, Trakks (magasin spécialisé dans le running) et Tous à Pied (association promouvant la marche) ont répondu à l'appel et ont permis d'enrichir le travail par leurs points de vues complémentaires et leur expertise.

Une série de rencontres bilatérales ont été organisées préalablement aux parcours exploratoires. Ces moments ont été l'occasion de recueillir les points d'attention concernant la réalisation du guide et d'échanger sur la thématique avec des acteurs publics tels que Bruxelles Mobilité, le BMA, urban.brussels, les communes mais également des partenaires privés tels que walk.brussels, Tous à Pied ou TraKKs. La grande majorité des partenaires identifiés en page 5 de cet ouvrage ont pu être rencontrés.

MÉTHODOLOGIE

Quatre parcours ont ainsi été réalisés entre les mois de juin et de septembre 2021. Ces courses exploratoires ont été établies sur base de la carte idéale des parcours. Elles traversent des contextes urbains très diversifiés : des quartiers denses et moins denses, des zones résidentielles, industrielles, des rues commerçantes et des espaces verts. Les parcours empruntent également des tronçons d'axes structurants tels que le Steenweg⁵ - inscrit en magistrale piétonne dans Good Move -, le Canal (et la dynamique de réaménagements d'espaces publics qui le jouxtent via le BKP) ou la Promenade Verte⁶.

Dans la logique de toutes les vitesses piétonnes, ces parcours ont été réalisés en courant et en marchant. Il est d'ailleurs ressorti de ces parcours exploratoires que la course est une bonne manière de se rendre compte des entraves et inconforts dans l'espace public. En effet, comme tout piéton, le coureur fait face à différentes gênes dans l'espace public, des obstacles, des discontinuités. La course a tendance à faire ressortir ces gênes car elle se présentent plus rapidement pour un coureur qu'un piéton plus lent qui a plus de temps pour s'adapter.

Pour rendre compte de ces parcours exploratoires, la qualité des cheminements est qualifié à partir d'une échelle de couleurs similaire à celles qu'on retrouve sur des applications de running où les couleurs renseignent sur la vitesse du coureur tout au long du parcours. Ici, les couleurs rouge, orange, verte et bleue permettent respectivement de renseigner sur des cheminements très inconfortables («points noirs»), inconfortables, confortables et très confortables («bonnes pratiques»). Un relevé d'une série de situation non-exhaustives photographiées et commentées permet de décrire plus précisément ce qui constitue une gêne ou un bon aménagement. Ces situations diverses servent de base à l'identification de typologies qui font l'objet de proposition d'aménagement dans la suite du guide.

5 Le Steenweg correspond à la séquence qui relie la chaussée de Gand à la chaussée d'Ixelles en passant par la porte de Flandre, la Bourse, la Grand'Place, le Mont des Arts, la Place Royale et la porte de Namur

6 Le tracé de la Promenade Verte est consultable ici : <https://environnement.brussels/thematiques/espaces-verts-et-biodiversite/la-promenade-verte>

Très inconfortable

Inconfortable

Confortable

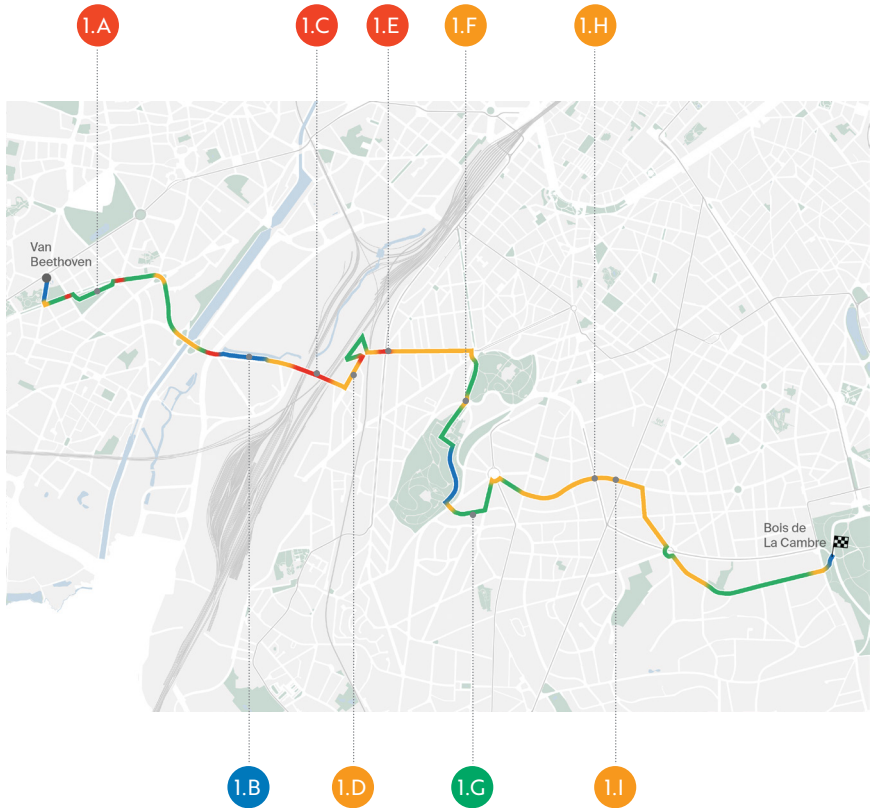
Très confortable

(Point noir)

(Bonne pratique)

PARCOURS 1

PARCOURS 1 : VAN BEETHOVEN AU BOIS DE LA CAMBRE



Très inconfortable
(Point noir)

Inconfortable

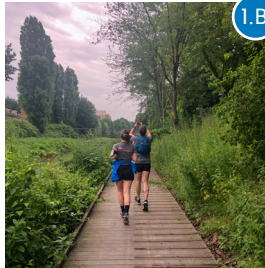
Confortable

Très confortable
(Bonne pratique)



1.A

Boulevard Théo Lambert



1.B

Boulevard Paepsem



1.C

Rue du Charroi



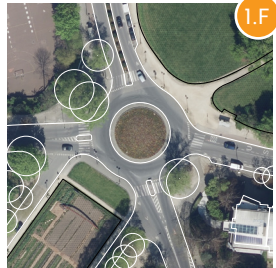
1.D

Avenue du Pont de Luttre



1.E

Carrefour Ceupens/Van Volxem



1.F

Liaison Parc Duden/Forest



1.G

Avenue Maréchal Joffre



1.H

Avenue Molière/Av. Albert

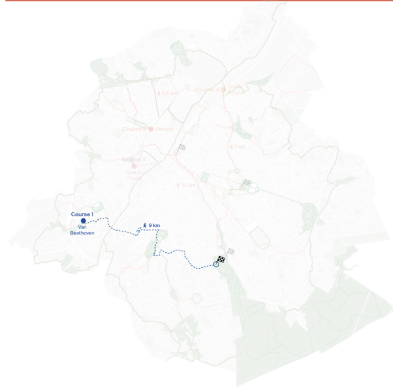


1.I

Avenue Molière



PARCOURS 1



Cette course a été réalisée le 28 juin 2021 en matinée. Elle relie l'arrêt Van Beethoven - à proximité du parc des étangs à Anderlecht - au Bois de la Cambre. Elle traverse le sud de la Région d'ouest en est en empruntant quelques uns des grands boulevard d'Anderlecht, longe la Senne dans la zone industrielle, remonte Forest du Wiels à l'Altitude 100 pour finalement traverser les quartiers résidentiels d'Uccle vers le Bois de la Cambre.

Le boulevard Théo Lambert est un large boulevard (30m de façade à façade) comprenant une berme centrale aménagée (1.A). Cette promenade centrale offre un cadre agréable à la course - cadre vert, alignements d'arbres, sentier, revêtement confortable et potentiel de continuité - pourtant elle présente des ruptures à certaines de ses intersections. Ces discontinuités obligent l'usager à emprunter une succession de trois passages piétons pour rejoindre la suite de la berme centrale.

Plus loin, le boulevard Paepsem, large infrastructure routière traversant la zone industrielle d'Anderlecht, est dédoublé pour offrir, en contre-bas de la route, une promenade le long des berges de la Senne (1.B). Ce cheminement, aménagé de manière simple, offre une alternative très qualitative - cadre vert, calme - au boulevard qui accueille une circulation automobile et logistique importante.

La rue du Charroi, sur sa section entre les deux ponts (ponts compris), est très inconfortable, notamment à cause d'une cohabitation entre les modes actifs problématique. Cette section ne comprend pas d'espaces pour piétons à proprement parlé, le trottoir étant occupé par une piste cyclable (1.C). Les piétons sont donc exclus du cheminement avec, de plus des endroits parfois confinés et peu éclairés comme les traversées sous les ponts de chemin de fer.

L'avenue du Pont de Luttre présente un trottoir d'une largeur comprise entre 1,5 et 2m, tout juste conforme au Règlement Régional d'Urbanisme (RRU). La situation peut pourtant s'avérer inconfortable à cause des obstacles (1.D). Tant qu'il y a peu de passage, un obstacle n'est pas forcément gênant. Par contre, si le flux de piétons est plus important, ce même obstacle est plus susceptible d'occasionner une gêne. Dans ce cas ci, l'effet combinatoire - la combinaison des deux obstacles, la poteau de signalisation et le buisson - a également tendance à augmenter

la sensation de gêne.¹

Le carrefour entre l'avenue Willemans Ceupens et l'avenue Van Volxem **(I.E)** témoigne bien de la problématique récurrente pour les piétons que représente les « tournes-à-droite ». L'élargissement de la chaussée permettant une meilleure fluidité du trafic automobile à l'endroit du carrefour diminue l'espace disponible du trottoir (1,8m). Cette situation, combinée à la présence d'obstacle (barrières) et un à un endroit qui concentre les flux piéton empêche le passage dans les deux sens sur le trottoir. Ici, les coureurs sont obligés d'emprunter la chaussée pour continuer leur chemin.

Les parcs de Duden et Forest se rejoignent en un point, au niveau du croisement des avenues Massenet, Reine Marie-Henriette et Gabriel Fauré. Bien qu'il soit regrettable que ce point de jonction entre deux parcs très appréciés des coureurs et autres usagers soit une infrastructure pour automobiles - un rond-point **(I.F)** -, ses aménagements permettent une traversée qui n'est pas inconfortable. Les traversées sont de plein pied (trottoir au niveau de la chaussée) et sécurisées grâce à des îlots entre les voies de circulation. De plus, elles ne sont pas régulées par des feux de circulation, ce qui permet au coureur de garder sa priorité et ne pas marquer d'arrêt.

L'avenue Maréchal Joffre, à la sortie du parc Duden, offre ici un cadre vert planté et une largeur de trottoir confor-

table. Avec l'avenue Coghén, reprenant un profil similaire et située dans sa continuité, l'avenue Maréchal Joffre offre une connexion qualitative entre le parc Duden et le parc de Wolvendael. **(I.G)**

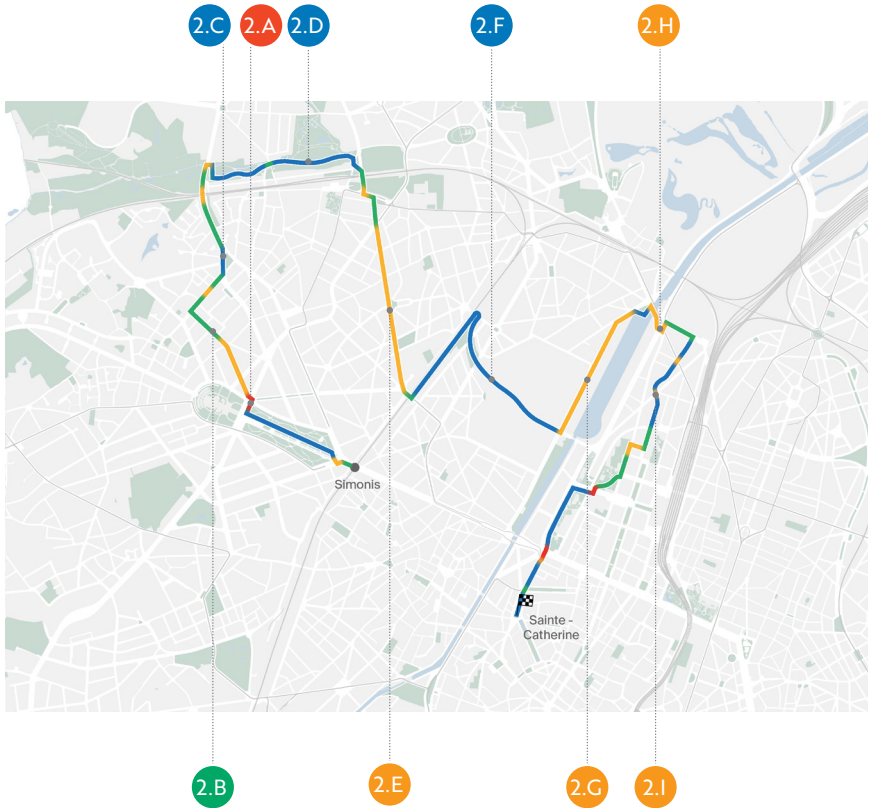
La traversée de l'avenue Albert depuis l'avenue Molière marque une rupture dans le parcours avec un temps d'attente qui peut être long (+- 60s) **(I.H)**

Finalement, l'avenue Molière offre potentiellement une situation qualitative - cadre bâti et planté, largeur de trottoir, connexion continue est-ouest,... Pourtant, la pratique s'avère très peu confortable à cause notamment du revêtement en pavé dégradé sur certains tronçons et du système de parking perpendiculaire à l'axe de la chaussée **(I.I)**. Dans cette situation, la voiture stationnée déborde sur le trottoir. Une fois de plus, l'aspect combinatoire avec le second obstacle (horodateur) a tendance à réduire fortement l'espace disponible sur le trottoir et occasionner une gêne.

¹ Voir à ce sujet : Alexis Creten, Aniss M. Mezoued et Quentin Letesson, « Fluidité des déplacements et gênes piétonnes dans les rues commerçantes de Bruxelles », Brussels Studies [En ligne], Collection générale, n° 158, mis en ligne le 20 juin 2021, URL : <http://journals.openedition.org/brussels/5595> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.5595>

PARCOURS 2

PARCOURS 2 : SIMONIS À SAINTE-CATHERINE



Très inconfortable
(Point noir)

Inconfortable

Confortable

Très confortable
(Bonne pratique)



Sortie du parc Elisabeth



Rue Van Pagé



Av. de l'Exposition Universelle



Parc Roi Baudouin



Avenue Charles Woeste



Parc de Tour & Taxis



Avenue du Port

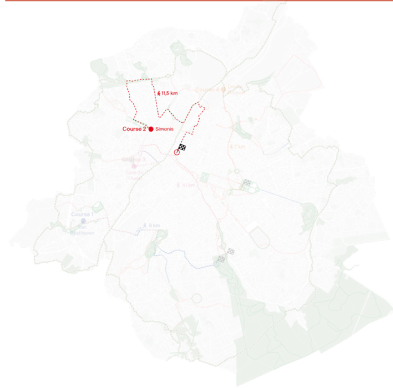


Square Jules de Trooz



Connexions parc de la Senne

PARCOURS 2



Cette course a été réalisée le 10 septembre 2021 en après-midi. Son parcours se développe dans le nord-ouest de la Région et relie la station de métro Simonis au centre-ville (Sainte-Catherine) en passant par les parcs Elisabeth, Roi Baudouin et Tour & Taxis. La course longe ensuite le canal vers le nord jusqu'à De Trooz pour redescendre vers le centre-ville à travers le quartier Masui, le parc de la Senne et le quartier Nord.

Les parcs concentrent un nombre important de coureurs. Si une fois dans leur périmètre, la pratique de la course est plutôt appréciée, leurs accès sont souvent plus problématiques. Ici, les abords du parc Elisabeth sont marqués par une succession de feux rouges, où le coureur perd sa priorité et doit patienter. (2.A). L'occupation événementielle de l'avenue Broustin a également constituée une gêne qui rend un simple déplacement piéton difficile voir dangereux. Le dispositif en chicane, visible sur l'image, constitue également un obstacle qui peut devenir gênant lorsque la densité de piétons est importante.

Plus loin, les larges trottoirs (3,5m) de

l'avenue du Duc Jean et de la rue Jean-Baptiste Van Pagé (2.B) offrent une connexion confortable entre le parc Elisabeth et l'avenue de l'Exposition Universelle, à travers des quartiers résidentiels.

L'avenue de l'Exposition Universelle (2.C) fait figure de bonne pratique. Son large profil permet des dimensionnements généreux pour les différents usagers actifs - cyclistes et piétons - et ses carrefours sont sécurisés et continus grâce à différents dispositifs et types d'aménagements :

- › Des oreilles de trottoir qui permettent de réduire l'emprunte de la chaussée
- › Des passages piétons traversants
- › Quand c'est possible, les feux de signalisation sont supprimés, ce qui permet aux usagers actifs de ne pas perdre leur priorité

Le parc Roi Baudouin (2.D) est un endroit très qualitatif pour la course. Dans sa linéarité, ses cheminements sont dédoublés et offrent chacun une expérience différente, avec des cheminements plus lent et d'autres dédiés à des usagers plus rapides. Le parc comprend également des équipements sanitaires ainsi qu'une fontaine à eau. Des trottoirs sur plateau ainsi que des feux de circulation réactifs assurent une continuité ainsi qu'une traversée rapide et sécurisée entre les différentes phases du parc.

L'avenue Charles Woeste est une liaison nord-sud importante du réseau par la connexion qu'elle permet entre le parc Roi Baudouin et Belgica (et par

extension la connexion au parc de la L28 et la future infrastructure cyclable le long de la voie ferrée). Cet axe, au profil limité et accueillant une diversité de modes de transport (tram en site propre, voiture, vélo et piéton), pose des problèmes en termes de cohabitation des usagers. Son trottoir, dont la largeur totale est de 2,5m, accueille des piétons ainsi qu'une piste cyclable. La cohabitation entre les piétons lents, piétons rapides et cyclistes (2.E) est inconfortable.

Le parc Tour & Taxis propose un double cheminement avec une boucle disposant d'un revêtement minéral et un autre de type «piste finlandaise» spécifiquement dédié aux coureurs (2.F). Cet aménagement en copeaux de bois permet d'amortir les choc liés à la pratique de la course forme une boucle autour du parc.

Les études préalables ont mis en avant une forte utilisation de l'axe du canal par les coureurs. Pourtant, dans la pratique, la situation n'est pas toujours confortable. Le long de l'avenue du Port (2.G), les piétons, coureurs et cyclistes se partagent une bande de largeur insuffisante (2,5m) pour permettre une cohabitation confortable et sans danger. Ce constat se fait encore plus ressentir au niveau du quai des Charbonnages, où la densité plus importante des flux piétons et cyclistes à tendance à amplifier cette problématique.

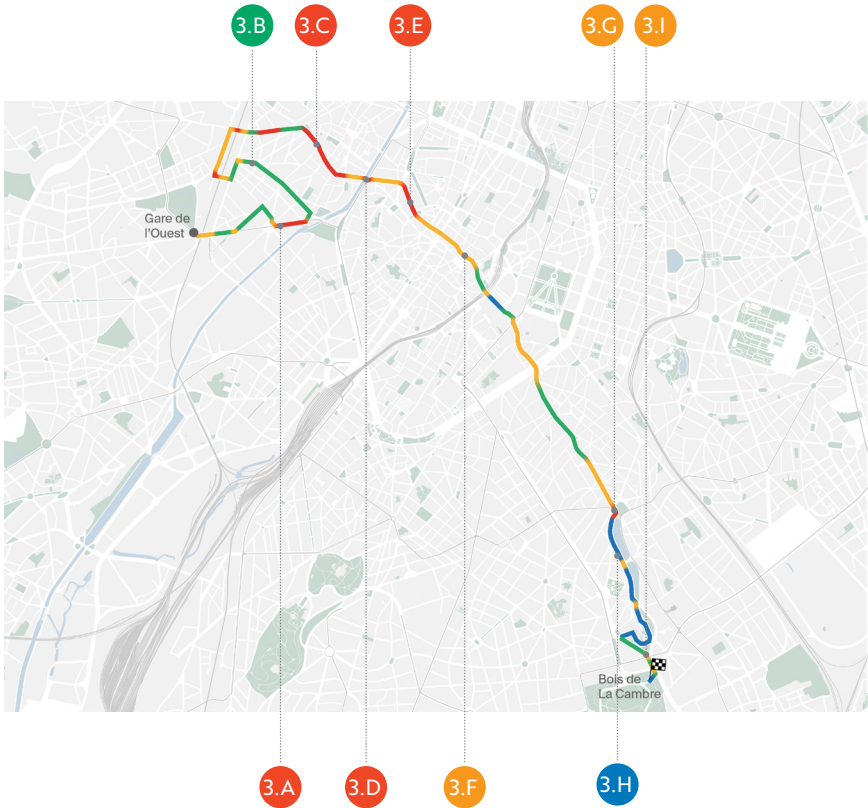
Plus au nord, au niveau du Square Jules De Trooz (2.H), le parcours traverse l'Allée Verte, un axe d'entrée de ville défini comme «auto-plus» dans le plan régional de mobilité Good Move. Le croise-

ment avec cet axe absorbant un trafic important marque une rupture dans la continuité de la course (feux de circulation, temps d'attente). Les réaménagements récents ont néanmoins permis de réduire cette discontinuité grâce à des traversées plus courtes et séquencées appuyées de feux de circulation synchronisés.

Le parc de la Senne, située dans le quartier Masui, offre un cadre très qualitatif pour la pratique de la course et un potentiel de continuité. Pourtant, les connexions entre les différents tronçons (2.I) sont pour l'instant mal aménagées : passage piéton non sécurisés et pas dans l'axe du cheminement, stationnement sauvage devant les entrées,... Des aménagements sont prévus pour permettre une liaison qualitative entre les différentes phases.

PARCOURS 3

PARCOURS 3 : GARE DE L'OUEST AU BOIS DE LA CAMBRE





3.A

Chaussée de Ninove



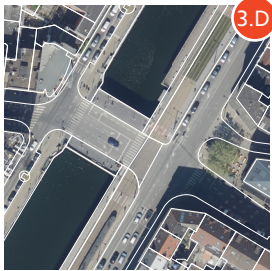
3.B

Rue Delaunoy



3.C

Chaussée de Gand



3.D

Porte de Flandre



3.E

Rue de Flandre



3.F

Marché aux Herbes



3.G

Flagey



3.H

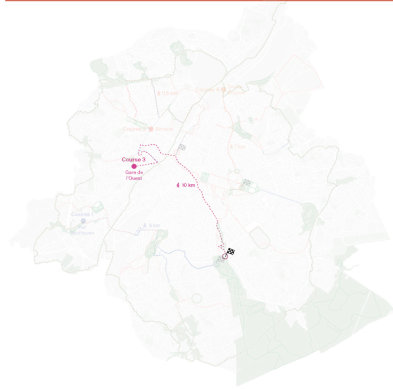
Avenue Général de Gaulle



3.I

Carrefour Franklin Roosevelt

PARCOURS 3



Cette course a été réalisée le 17 septembre 2021 en matinée. Elle relie la Gare de l'Ouest au Bois de la Cambre en empruntant en grande partie le Steenweg, axe historique bruxellois traversant le Pentagone. Le parcours serpente à dans Molenbeek, emprunte les rues et les chaussées commerçantes du centre, rejoint le haut de la ville par le Mont des Arts et la rue de Namur, redescend vers les étangs de Flagey pour finalement traverser les quartiers résidentiels d'Ixelles et aboutir au Bois de la Cambre qui est l'un des lieux les plus fréquentés de Bruxelles pour la pratique du running.

La chaussée de Ninove, figurant initialement parmi les connexions de la carte idéale, est, dans la pratique, très inconfortable. Le trottoirs sont très étroits et concentrent divers obstacles et densément fréquentés (3.A). Le bas de la rue regroupe quelques commerces entreposant des marchandises dans l'espace public qui, additionnées à la faible largeur du trottoir, d'autres obstacles tels que les poteaux de signalisation et quelques autres piétons, rendent ce tronçon inadapté à la course. De plus, le profil limité de la voirie, accueillant un tram en site

propre, laisse peu de place à un réaménagement.

La rue Delaunoy (3.B), avec ses larges trottoirs (plus de 3m), offre une alternative plus confortable permettant de relier la porte de Ninove aux futurs développement de la friche de la gare de l'Ouest via un axe plus apaisé. De plus, la rue aboutit à proximité des passerelles - prévues dans le PAD Gare de l'Ouest - qui permettront de franchir le site vers parc Marie-José et le Scheutbos.

La chaussée de Gand (3.C), axe historique et commerçant, plus étroit, présente des conflits d'usage entre les différents modes et vitesses : automobile, logistique, cycliste, piétons rapides et plus lents attirés par l'offre en commerce. Cette rue commerçante regroupe un nombre important d'obstacles : étales, tringles, marchandises et déchets de commerçants qui s'additionnent aux poteaux de signalisation, horodateurs et autres dispositifs. De plus, les flux perpendiculaires au cheminement (entrées et sorties de magasin) peuvent potentiellement occasionner une gêne. Ces conditions, additionnées à une largeur de trottoir inadéquate et une densité importante de piétons, rendent la pratique de la course à pied très inconfortable.² Par conséquent, le coureur et les piétons se retrouve parfois au milieu de la circulation automobile de manière à pouvoir éviter ces obstacles, bien que cela soit interdit par le code de la route.

La porte de Flandre (3.D) est un carrefour séquencé en plusieurs traversées

2 Voir à ce sujet : *Ibid.*

(4 pour passer de la chaussée de Gand à la rue de Flandres) qui sont toutes régulées par des feux. Le coureur perd sa priorité à des endroits qui ne le nécessitent pas toujours comme notamment aux traversés des quais du Hainaut et des Charbonnages. Les différents temps d'attente constituent une rupture dans la continuité du parcours. Le carrefour présente également des conflits entre les différents usagers, notamment piétons et cyclistes du côté des quais du Hainaut et des Charbonnages.

La rue de Flandre est assez similaire à la chaussée de Gand dans ses problématiques. Les nombreux établissements HoReCa utilisent l'espace public pour y installer leurs clients. Ce phénomène s'est amplifié avec les «terrasses Corona» qui occupent les places de parking et parfois même une partie du trottoir qui est déjà étroit (1,8m) (3.E). En plus d'encombrer l'espace et de diminuer la largeur disponible, cette occupation génère également des flux transversaux entre la terrasse et l'établissement qui peuvent potentiellement occasionner des gênes. La rue de Flandre est zone résidentielle, les coureurs sont donc autorisés à utiliser la route. Les aménagements demeurent par contre toujours destinés à la voiture et laissent peu de place à une appropriation par les autres usagers.

La rue Marché aux Herbes (3.F), pourtant située dans le piétonnier, n'est pas totalement confortable, bien que débarrassée de la circulation automobile. En effet, le flux important de piétons plus lents à tendance à gêner les coureurs plus rapides. De plus, le revê-

tement en pavés porphyre et les nombreuses bordures rendent le cheminement très inconfortable.

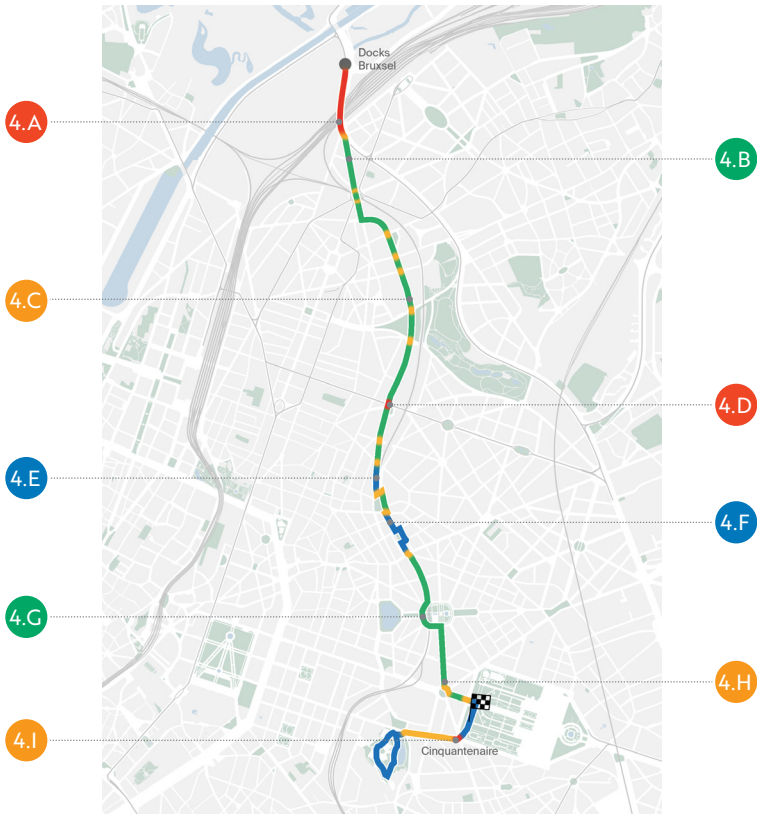
Le carrefour de Flagey est séquencé en plusieurs traversées (3.G). Celles-ci ne sont par contre pas régulées par des feux de circulation, ce qui permet au piéton d'être prioritaire et évite un temps d'attente et une discontinuité dans le parcours.

Des dispositifs d'apaisement de la circulation ont été installés dans l'avenue Général de Gaulle (3.H) pour permettre aux nombreux marcheurs et coureurs de profiter des abords d'étangs dans des conditions confortables. Le stationnement a également été interdit côté étangs. Désormais en zone résidentielle, les cyclistes, piétons lents et rapides peuvent utiliser la voirie sur la totalité de son profil dans un cadre arboré agréable.

Le carrefour Cambre-Etoile (3.I) traversé par un axe «auto-plus» constitue une dernière discontinuité - succession de feux rouges et temps d'attente - dans le cheminement vers le Bois de la Cambre. Des îlots permettent néanmoins de sécuriser les traversées.

PARCOURS 4

PARCOURS 4 : DOCKS BRUXSEL AU CINQUANTAIRE



Très inconfortable
(Point noir)

Inconfortable

Confortable

Très confortable
(Bonne pratique)



Boulevard Lambertont



Rue Portaels



Avenue Voltaire



Avenue Rogier/Deschanel



Avenue Paul Deschanel



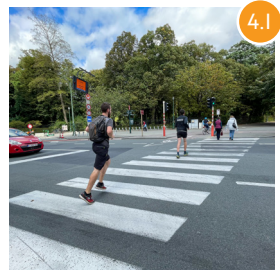
Bld. des Quatres Journées



Square Ambiorix/Marie-Louise



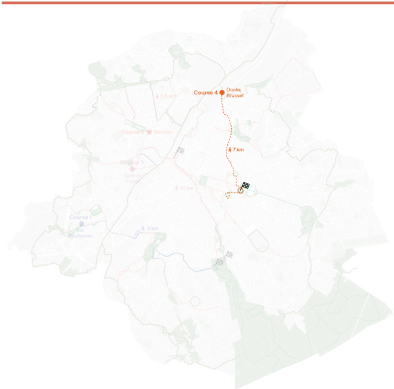
Rue Archimède



Connexions parc Cinquantenaire



PARCOURS 4



Cette course a été réalisée le 24 septembre 2021 en après-midi. Elle relie le centre commercial des Docks Bruxsel au parc du Cinquantenaire en empruntant en grande partie les grandes avenues schaarbeekoises - Voltaire, Paul Deschanel, Clovis - jusqu'au Square Ambiorix et le parc du Cinquantenaire, en faisant une boucle par le parc Léopold. Cette course a pour particularité de comporter de nombreuses avenues assez larges dotées de bermes centrales.

Le pont du boulevard Lambermont comprend deux pistes cyclables bidirectionnelles sur chaque flan sans espace dédiés aux piétons sur le flan sud. Piétons et cyclistes se partagent donc une bande de 3m (4.A) qui ne permet pas une cohabitation confortable. La traversée pour rejoindre le trottoir opposé nécessiterait un détour important et des temps d'arrêts en raison des traversées à feux. Au-delà de l'inconfort de cet aménagement, cette proximité peut également être dangereuse en raison de la vitesse élevée des cyclistes sur cet axe.

La rue Portaels offre de larges trottoirs de 3m et un revêtement plane dans un

cadre arboré (4.B) qui en font un tronçon confortable pour la course. Les obstacles présents (horodateurs,...) ne constituent pas particulièrement de gêne en raison de la largeur suffisante des trottoirs et du faible nombre de passants.

L'avenue Voltaire, est une large avenue (40 mètres de façade à façade) qui comprend une berme centrale aménagée en son centre. (4.C) Cette promenade centrale offre un cadre agréable pour la course : cadre végétal, aménagements paysagers, alignements d'arbres et potentiel de continuité. Dans la pratique, chaque intersection constitue une rupture dans le continuité du cheminement. L'usager de la berme centrale est contraint d'emprunter une succession de trois passages piétons pour rejoindre la suite de la berme centrale. La carte de la page précédente représente bien cette continuité relativement confortable (en vert) qui est ponctuellement problématique au niveau des intersections et traversées (en jaune ou rouge).

Toujours sur l'avenue Voltaire, alors que les trottoirs côtés façades sont plutôt bien entretenus - et d'ailleurs confortables pour la course étant donné leur largeur généreuse (3m) - les revêtements des bermes sont souvent en très mauvais état (pavés déchaussés, racines d'arbre soulevant l'asphalte,...). Cela rend ces cheminements finalement peu attractifs en raison d'une dégradation trop importante. L'ensemble de ces constats est en général valable pour les autres boulevards du parcours comprenant une berme centrale.

L'intersection avec l'avenue Rogier (4.D) constitue un point noir dans le parcours. D'une part, elle marque une rupture importante dans la continuité de la berme centrale. Et d'autre part, ses traversées sont régulées par des feux de circulation. Le piéton perd donc sa priorité et doit s'arrêter aux passages piétons. Le franchissement des trois traversées peut donc prendre du temps et constitue une rupture dans la course.

Plus loin, l'avenue Paul Deschanel s'élargit jusqu'à atteindre un profil d'une largeur de 50m qui permet une berme centrale généreuse de 20m de largeur dans laquelle est aménagé un parc linéaire (4.E). Une piste finlandaise (en copeaux de bois) vient dédoubler le cheminement des trottoirs du boulevard à travers le parc, dans un cadre vert et arboré. Cet aménagement permet une alternative aux trottoirs latéraux qui sont particulièrement étroits.

Le boulevard des Quatre Journées comprend également une promenade piétonne végétalisée aménagée en berme centrale. (4.F) Un aménagement Beliris, qui date de 2005, renforcé par une opération datant de 2019 dans le cadre du Contrat de Quartier 'Axe Louvain', a permis de couper la circulation locale et d'obtenir un aménagement piéton continu et qualitatif entre les trois séquences qui connectent la rue Rouen-Bovie à la chaussée de Louvain (Boulevard des Quatre Journées, Square Félix Delhayé, et la 'coulée verte' qui longe l'ancienne gare de Saint-Josse). De plus, ce cheminement est ponctué de divers équipements fitness et sportifs.

La connexion entre le Square Palmerston et le Square Ambiorix est marquée par un plateau surélevé (4.G). Il existe toujours un feu de circulation. Cependant, celui ne passe plus au rouge pour les piétons et clignote en orange pour les voitures de manière à signaler la traversée.

La rue Archimède est occupée, sur plusieurs tronçons, par des terrasses HoReCa (4.H) qui peuvent constituer une gêne lors de moment de forte affluence. Sur l'image, le mobilier est installé à proximité de d'un arrêt de bus. La combinaison des deux est susceptible de devenir un obstacle dans le cheminement.

Finalement, les abords du parc du Cinquantenaire, où convergent un nombre important de coureurs, constituent un point d'arrêt à cause des larges traversées à feux franchissant des axes automobiles importants. (4.I)





FICHES DE BONNES PRATIQUES

**Recommandations
d'aménagement par typologies**

«TOUTES LES VITESSES PIÉTONNES»

Il est important de préciser que les recommandations ne tendent pas à proposer des itinéraires de courses qui se marquent dans l'espace public en générant un langage qui leur est propre (revêtement, signalisation, espace réservé,...) et qui viendrait ajouter une couche de complexité dans l'expérience et la lecture de l'espace public. C'est plutôt l'espace public, dans son caractère générique, qui doit offrir une infrastructure suffisamment confortable et continue pour que les coureurs puissent trouver leur place parmi les autres usagers. Ce guide tend donc vers une logique de ne pas différencier le parcours du coureur mais simplement d'offrir des cheminements qualitatifs dans l'espace urbain pour l'ensemble des piétons. Il s'insère donc dans une logique d'intégration complète dans l'aménagement classique de la ville.

Finalement, ce guide se veut bénéfique pour l'ensemble des piétons. Il tend vers une forme d'universalité d'aménagement qui permet à tous de cohabiter dans l'espace public. Les principes de continuité, planéité, de priorité et de largeur suffisante qu'il encourage bénéficient d'ailleurs à l'ensemble des piétons, du PMR au piéton rapide.

En poursuivant l'objectif d'amélioration des cheminements piétons, *be running* s'inscrit dans l'ambition de Good Move de renforcer les modes actifs et la marche comme base du système de mobilité bruxellois.

TPOLOGIES

Sur base des parcours exploratoires, une série de typologies de situations récurrentes ont été retenues pour faire l'objet de recommandations dans ce guide. Ces typologies sont définies par leurs caractéristiques territoriales et techniques, leur dimensionnement ainsi que le contexte dans lequel elles s'implantent. On retrouve ainsi six typologies principales ainsi qu'une fiche dédiée aux équipements annexes :

- › le boulevard urbain à berme centrale;
- › la rue commerçante;
- › la rue résidentielle;
- › la cohabitation des modes actifs;
- › les abords de parcs;
- › et les sentiers.

Ces différentes typologies font ici l'objet de propositions d'aménagements décrites en plans schématiques, textes et photographies. Les propositions se veulent volontairement schématiques et génériques de manière à communiquer des principes d'aménagement capables de s'adapter aux spécificités de chaque situation. Elles forment un catalogue de solutions qui permettent d'adapter l'espace public urbain à la pratique de la course. De manière générale, ces recommandations visent à obtenir un aménagement qualitatif et continu sur les 13 connexions de la carte idéale des parcours.

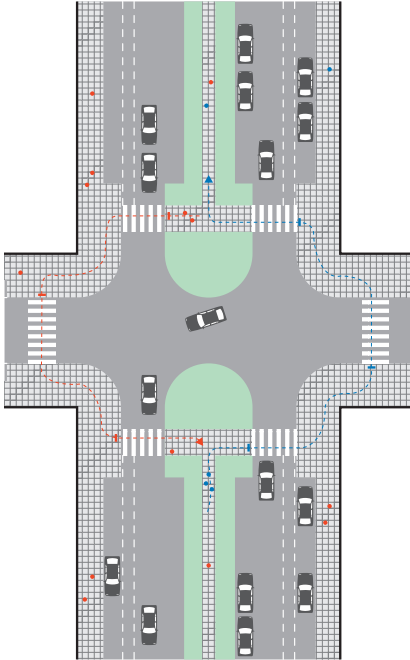
FICHES PAR TYPOLOGIE

①	Boulevard à berme centrale	p.40
②	Rue commerçante	p.42
③	Rue résidentielle et intersections	p.44
④	Cohabitation des modes actifs	p.46
⑤	Abords de parc	p.48
⑥	Sentier	p.49
⑦	Solutions transitoires	p.50
⑧	Equipements	p.52

1

BOULEVARD URBAIN À BERME CENTRALE

Situation existante



Constat

Les promenades en berme centrale constituent un cadre qualitatif, souvent arboré, et moins densément utilisé que le trottoir. Le tracés des grands boulevards offre un potentiel de continuité important. Pourtant, dans la pratique, les intersections constituent des ruptures dans le cheminement. Ces discontinuités forcent les usagers à emprunter une succession de passages piétons, parfois équipés de feux, qui constituent un détour et nécessitent plusieurs arrêts.

Exemples de situations existantes

- Piéton lent
- Coureur



Boulevard Théo Lambert

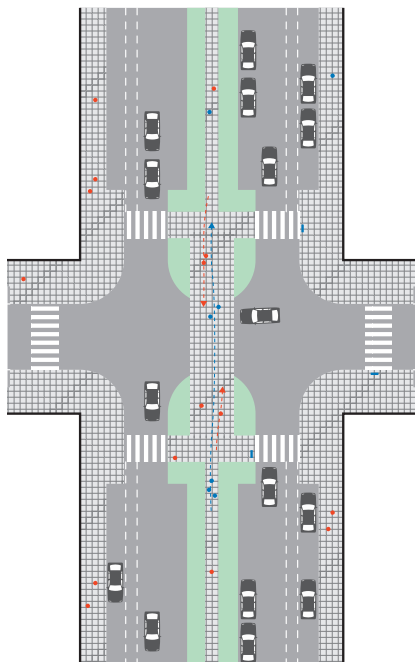


Avenue Voltaire



Avenue Voltaire

Situation projetée



Recommandations

Les recommandations visent ici à permettre la continuité de la berme centrale :

- › Via un plateau surélevé avec un marquage au sol identifiant un passage pour piéton ;
- › Via un plateau surélevé/aménagement de plein-pied et un matériau assurant la continuité de la berme centrale. La traversée est passée en 'zone résidentielle' ce qui permet de rejoindre l'autre côté sans passage piéton. Dans ce cas, le langage de l'espace public doit permettre à l'automobiliste de comprendre qu'il rentre dans un espace partagé avec le piéton et l'amener à ralentir (différence de niveau, matériaux...).

Ces recommandations s'insèrent dans la logique STOP de Good Move et dans les objectifs de 'continuité des cheminements des usagers actifs' du RRU Good Living.

- Piéton lent
- Coureur

Références et bonnes pratiques



Traversée en zone résidentielle



Revêtement continu

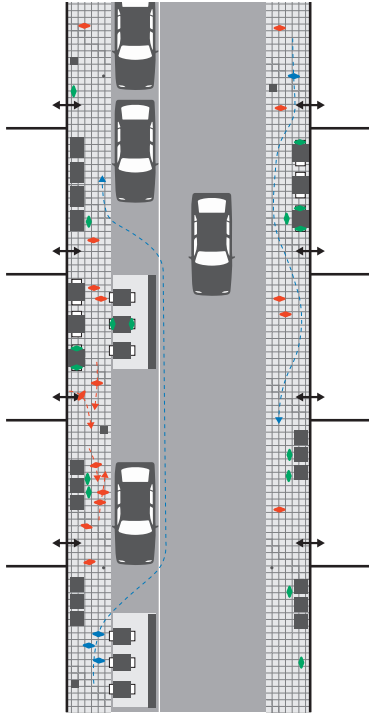


Plateau surélevé

2

RUE COMMERÇANTE

Situation existante



Constat

Les rues commerçantes présentent souvent des conflits d'usages entre les usagers. Elles concentrent une diversité d'obstacles (terrasses, étales, obstacles temporaires liés aux livraisons,...) qui s'additionnent à d'autres dispositifs (signalisation, parcimètre,...) déjà présents dans l'espace public. De plus, elles génèrent des flux spécifiques (piétons plus lents qui marquent des arrêts, flux transversaux). Ces éléments, combinés à une faible largeur de trottoir et un flux piéton généralement plus dense, ont tendance à rendre la pratique de la course inconfortable.

- Piéton à l'arrêt
- Piéton lent
- Coureur

Exemples de situations existantes



Chaussée de Ninove

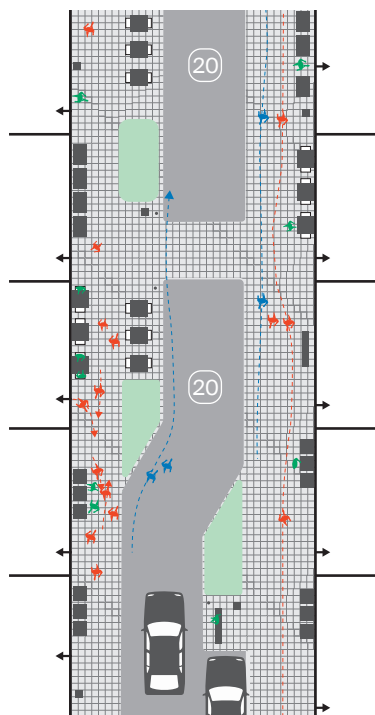


Chaussée de Gand



Rue de Flandre

Situation projetée



Recommandations

Les recommandations visent offrir un espace public flexible dans ses usages et permettant aux piétons de bénéficier d'une plus large partie du profil de la voirie :

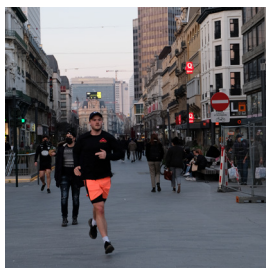
- › Via une piétonnisation de la zone quand cela est possible ;
- › Via un réaménagement de la voirie élargissant les trottoirs et réduisant l'emprunte de la chaussée et le nombre de stationnement (schéma);
- › Via un passage en 'zone de rencontre' si la piétonnisation n'est pas possible. Celle solution s'avère simple et efficace du point de vue coureur si elle s'accompagne d'une limitation de la densité du trafic automobile. Elle lui permet, quand le trottoir est trop encombré, de circuler sur la rue.

1 Pour plus d'infos, voir le guide BMA : <https://bma.brussels/app/uploads/2021/02/ESPACE.PUBLIEK.pdf>

Références et bonnes pratiques



Espace partagé



Piétonnier

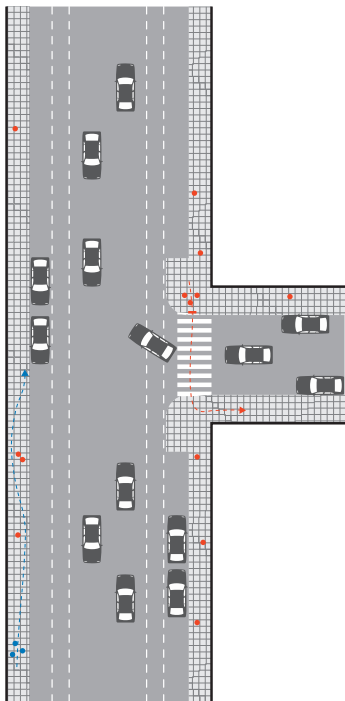


Espace partagé

3

RUE RÉSIDENIELLE ET INTERSECTION

Situation existante

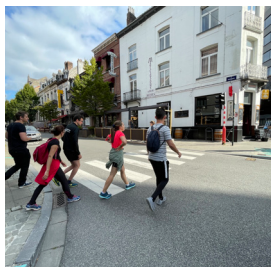


Constat

Les rues résidentielles sont en général plus confortables. Même si elles peuvent comprendre certains obstacles, ceux-ci sont en général moins gênants en raison de la faible densité du flux de passants, et qui permet donc de les éviter facilement. Néanmoins, la situation aux intersections peut parfois s'avérer moins confortable en raison de traversées non sécurisées.

- Piéton lent
- Coureur

Exemples de situations existantes



Rue Archimède

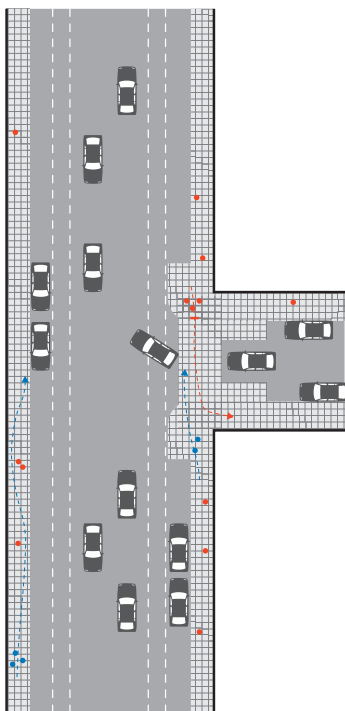


Avenue du Duc Jean



Avenue du Sacré-Coeur

Situation projetée



Recommandations

Les recommandations visent à assurer la continuité et la planéité du cheminement, tout en sécurisant les traversées :

- › Via un plateau surélevé en asphalte avec marquage au sol ou une prolongation du matériau du trottoir type « trottoir traversant »¹ (pour une intersection avec un axe local)
- › Via un trottoir de plain-pied (niveau chaussée) avec marquage au sol, et un réduction de l'empreinte de la chaussée.

Ces recommandations s'insèrent dans la logique STOP de Good Move et dans les objectifs de 'continuité des cheminements des usagers actifs' du RRU Good Living.

¹ Pour plus de détail sur le trottoirs traversant consulter les guides du BMA : <https://bma.brussels/app/uploads/2021/02/ESPACE.PUBLIEK.pdf> et de Tous à Pied <https://www.tousapied.be/content/uploads/2019/12/FAQ-Trottoir-traversant-commune-MEP.pdf>

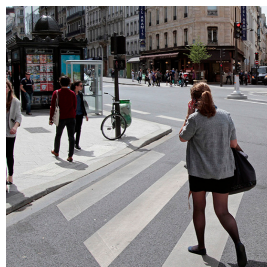
Références et bonnes pratiques



Passage piéton sur plateau



Trottoir traversant

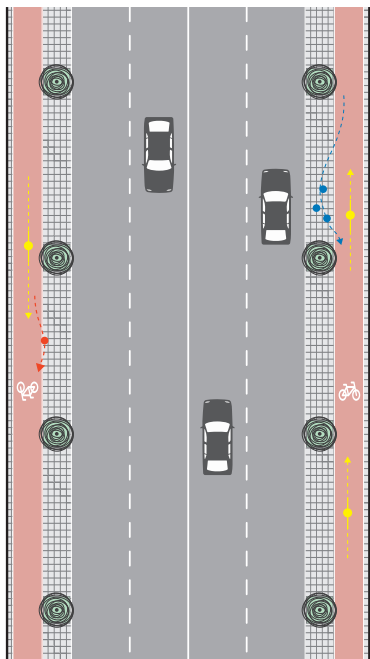


Trottoir de plain-pied

4

COHABITATION DES MODES ACTIFS

Situation existante



Constat

Certains aménagements rendent la cohabitation entre les différents usagers actifs - cyclistes, piétons lents, coureurs,... - inconfortable en raison d'une largeur de profil insuffisante allouée à ces différents modes ou bien leur regroupement sur un espace trop étroit. Au delà de la gêne et des conflits que cela peut occasionner, cette proximité peut également s'avérer dangereuse.

- Cycliste
- Piéton lent
- Coureur

Exemples de situations existantes



Avenue du Port

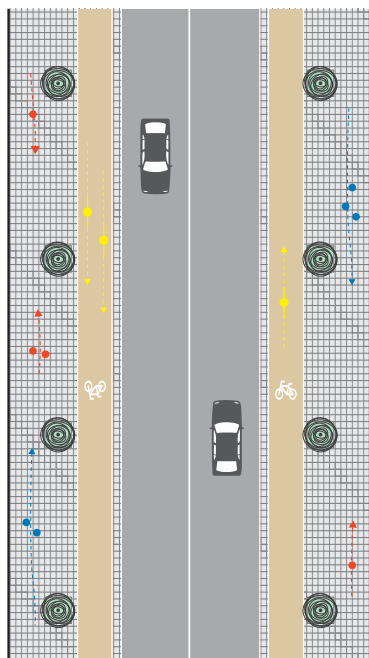


Boulevard Lambermont



Rue du Charroi

Situation projetée



Recommandations

La recommandation vise à reporter la bande cyclable¹ en voirie pour permettre de dégager le trottoir.

- › Une partie de la chaussée est récupérée en vue d'y déplacer la piste cyclable¹ et libérer de l'espace pour les piétons. L'espace de façade à façade étant limité, ces recommandations nécessitent parfois la récupération d'une bande de stationnement ou de circulation. Ces interventions doivent être réalisées en conformité avec ce qui est prévu dans Good Move et logique par rapport au principe STOP.

Cette recommandation tend à réserver au minimum la moitié de l'espace public aux modes actifs (et transports en commun en site propre) conformément au RRU Good Living.

¹ Pour plus d'informations concernant la mise en oeuvre de pistes cyclable, se référer au guide de Bruxelles Mobilité : https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-03/Vision_am%C3%A9nagement_cyclable_webinaire_bilink3.pdf

Références et bonnes pratiques



Piste cyclable séparée



Nouvelle piste cyclable en voirie



Contre-allée en zone 30

5

ABORDS DE PARCS

Constat

Les parcs, en tant que lieux où convergent les coureurs, nécessitent un point d'attention particulier. Les abords de parcs et les dernières traversées qui mènent au parc concentrent un flux plus dense de coureurs que le tissu bâti des alentours où la pratique du running est plus diffuse. Chaque entrée de parcs nécessite donc une attention particulière pour permettre une connexion confortable et sûre entre le parc et ses environs.

Recommandations

- › Évaluer la nécessité d'une traversée à feux et, le cas échéant, supprimer le feu. Cela permet au piéton de conserver sa priorité et ne pas marquer d'arrêt. Certaines situations de traversées à feux sont héritées de la ville 50km/h et peuvent aujourd'hui être réévaluée avec la généralisation de la ville 30km/h.
- › Quand ce n'est pas réalisable, des feux à commande réactifs permettent un temps d'attente court.
- › Mise en place de dispositifs de sécurisation de traversées (plateaux, traversées séquencées,...), primordial car le runner arrive plus rapidement qu'un autre piéton ce qui lui laisse moins le temps d'être vu.
- › Dégager des traversées les éléments qui empêchent le piéton d'être vu (panneau publicitaire, stationnement, haies végétales,...)

Références et bonnes pratiques



Traversée en plateau



Traversée à feux orange clignotant



Dispositif à feux réactifs

6

SENTIERS

Constat

Les cheminements de type 'sentier', qu'on retrouve notamment en berme centrale, sont potentiellement qualitatifs car ils proposent un dédoublement au trottoir dans un cadre végétal et moins fréquenté. Dans la pratique, ces cheminements en bermes centrales sont assez mal entretenus, leurs revêtements sont souvent en très mauvais état, ce qui a tendance à décourager les usagers. On retrouve également ce type dans les parcs et en dédoublement de la chaussée.

Plus largement, cette recommandation s'insère dans la dynamique insufflée par des organismes tels que walk.brussels, Tous à Pied ou Trage Wegen qui militent pour le développement d'un réseau d'itinéraires de petites voiries publiques offrant des alternatives à l'échelle du piéton.

Recommandations

- › Lorsque c'est possible, dédoubler le cheminement principal et fonctionnel par un cheminement secondaire (dans une zone de recul végétalisée, en berme centrale,...)
- › Dans les parcs également, dédoublement du cheminement principal par un sentier secondaire. Cette démultiplication de cheminements permet de varier les parcours et de réserver des cheminements à des usages moins fonctionnels.
- › Pour ces parcours secondaires, l'utilisation de copeaux de bois en guise de revêtement, type 'piste finlandaise', améliore significativement le confort de course en réduisant les chocs articulaires et convient à un certain type de public (PMR, réhabilitation,...)¹

Références et bonnes pratiques

¹ Pour plus d'informations sur les pistes à sol souple : https://www.ppdb.ehsm.ch/inf2/rm/f.php?f=20210617113225_60cb16a9eff29.pdf&n=511_f_Piste%20C3%A0%20sol%20souple-Bases%20de%20planification_2018.pdf



Piste en contre-bas de la voirie



Dédoublement du tracé



Dédoublement du tracé

7

SOLUTIONS TRANSITOIRES

Ce point ne constitue pas une recommandation supplémentaire mais plutôt une sous-recommandation pouvant s'appliquer aux propositions décrites dans les points précédents. Ces solutions d'urbanisme transitoire ou tactique consistent à préfigurer rapidement au travers d'aménagements temporaire l'espace public préalablement à un réaménagement pérenne.

Un des exemples de ce type de transformation sont les pistes cyclables provisoires tracées lors de la crise sanitaire de 2020 qui avaient pour but de décongestionner les transports publics, permettre la distanciation sur les trottoirs et initier la transition vers un moyen de transport décarbonné.

Ces pistes cyclables, matérialisées par de la peinture sur le sol ou l'installation de blocs de béton, ont fourni une réponse rapide et peu coûteuse grâce à l'installation de dispositifs souples. En outre, leur flexibilité, a permis de tester de futurs aménagements en vue d'une transformation plus profonde du profil de l'espace public.

Cette démarche peut être utilisée afin de résoudre rapidement des points de blocages identifiés sur les itinéraires prioritaires de *be running*, sans pour

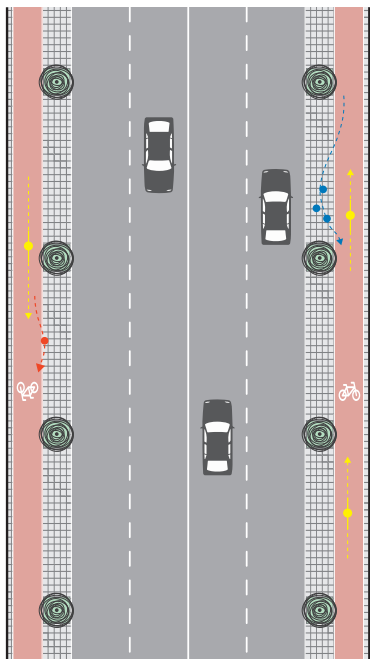
autant nécessiter de moyens budgétaires importants.

Pour résumer, les solutions transitoires :

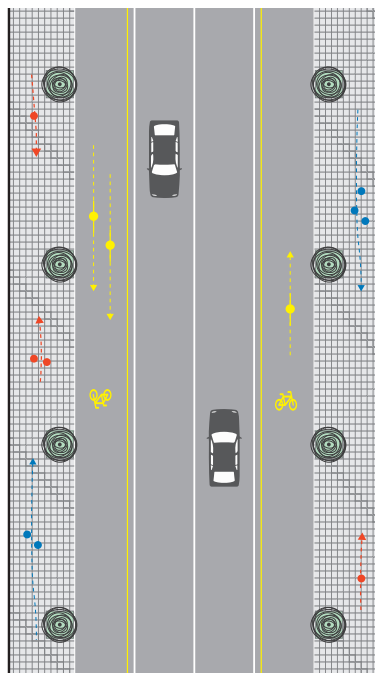
- › sont rapides à mettre en œuvre et peu coûteuses,
- › se matérialisent par des dispositifs souples (marquage au sol, signalétique, «bloembak»,...)
- › permettent une transformation rapide de l'usage de l'espace public,
- › permettent de tester les aménagements grâce à leur flexibilité,
- › constituent une solution temporaire en vue d'un réaménagement plus pérenne.

Ci-contre, l'exemple d'un aménagement transitoire pour la fiche 4. sur la cohabitation des modes actifs. Des solutions provisoires peuvent également s'appliquer dans d'autres typologies : zone piétonne via le placement de bacs à plantes, rue scolaire,...

Situation existante



Situation projetée



● Cycliste ● Piéton lent ● Coureur

Exemples



Piste cyclable temporaire



Bloembak et zone de rencontre



Rue scolaire

8

EQUIPEMENTS

Recommandations

Au delà des aménagements, des implantations au niveau des équipements peuvent être réalisées pour permettre de rendre la course plus confortable et plus agréable.

- › Des fontaines à eaux permettent au coureur d'y remplir sa gourde ou se rafraîchir;
- › des casiers, voire des douches accessibles, peuvent constituer un point de départ/arrivée idéal;
- › Toilettes publiques;
- › Équipements de streetworkout,...

Ces équipements ne seront pas uniquement destinés au runner et permettront de rendre la ville plus pratique, inclusive et confortable pour l'ensemble des usagers de l'espace public tel que visé dans le nouveau RRU.

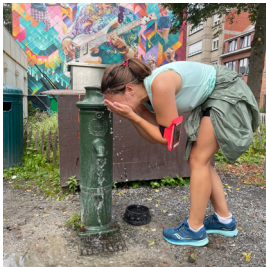
Il convient de développer une maillage de ces équipements, et de les rendre

visibles dans l'espace public - notamment les fontaines - en insistant sur les endroits où les coureurs se concentrent, dans les parcs, les points de convergence et le long des connexions *be running*.

La carte ci-contre met en évidence les connexions *be running*, ainsi que les zones de concentration de coureurs (sur base de l'enquête en ligne auprès des coureurs bruxellois). Elle identifie également les équipements et infrastructures déjà présentes sur le territoire (fontaines à eau, module de street workout,...) et suggère une série de nouveaux emplacements pour compléter le maillage.

A ce sujet, perspective.brussels a récemment lancé sa plateforme [sport.brussels](#) compilant un ensemble d'informations sur les infrastructures et activités sportives en Région de Bruxelles-Capitale.

Références et bonnes pratiques



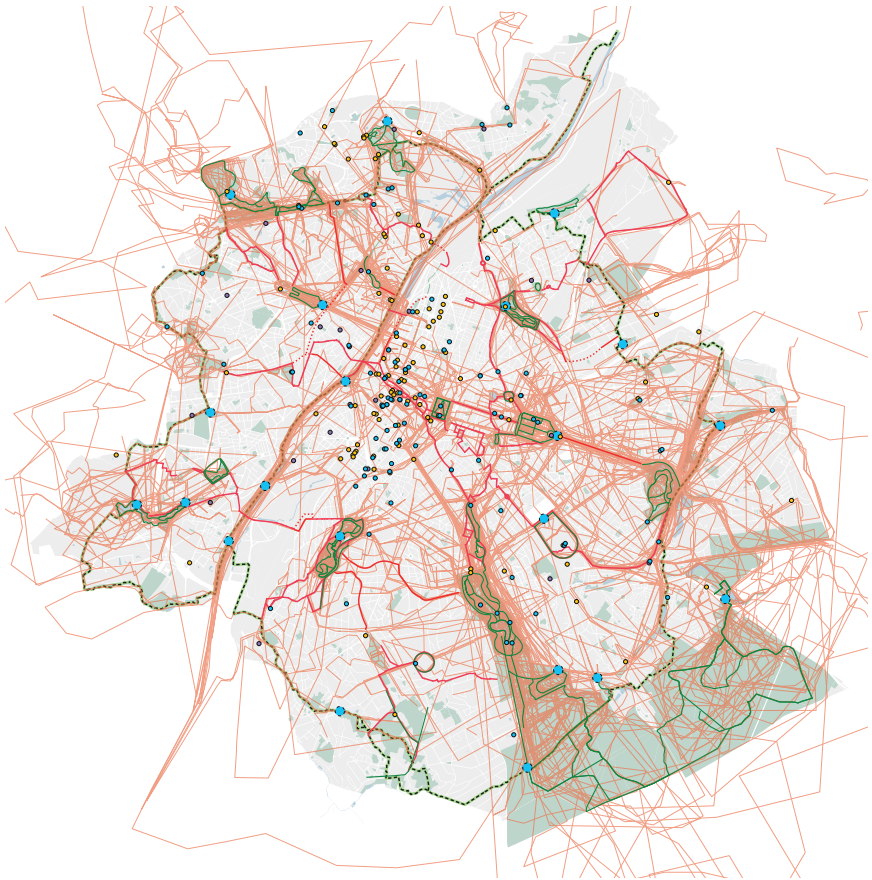
Fontaine à eau, parc Roi Baudoin









Espace fitness



Toilettes publiques



↑ Carte de situation des équipements annexes
 © CityTools, source : sport.brussels, OSM

- | | | | |
|---|--|---|----------------------------------|
|  | Connexion <i>be running</i> |  | Urinoirs et toilettes publiques |
|  | Intensité des parcours selon l'enquête en ligne auprès des coureurs bruxellois |  | Fontaine à eau potable existante |
|  | Proposition pour le placement d'une nouvelle fontaine à eau potable |  | Zone de fitness en plein air |



CONCLUSION

LE POINT DE VUE DU COUREUR POUR PENSER L'ESPACE PUBLIC

Adopter le point de vue du coureur pour penser l'aménagement de l'espace public offre une perspective nouvelle et complémentaire à celle des autres modes de déplacement. La course à pied révèle les inconforts et les manques de continuité dans la ville. Par sa vitesse, le coureur est confronté à des obstacles qui se présentent de manière beaucoup plus rapide que pour le piéton plus lent qui a plus de temps pour s'adapter et les éviter.

Les recommandations reprises dans cet ouvrage tendent vers le principe d'Universal Design défendu par le nouveau RRU, un aménagement universel permettant à l'ensemble des modes de fonctionner et cohabiter dans l'espace public. Un espace public continu, plane, dégagé et de largeur suffisante sera tout aussi confortable pour le coureur que pour un simple piéton ou une personne à mobilité réduite. .

UN ESPACE POUR TOUTES LES VITESSES PIÉTONNES

Les propositions et recommandations présentées dans ce guide n'ont pas pour vocation de générer un espace réservé au coureur avec un langage propre qui se démarque par son revêtement et sa signalisation à la manière d'une piste cyclable. Au contraire, elles visent plutôt à faire évoluer l'espace public, dans son caractère intégré et continu, en une infrastructure qui permette la cohabitation entre les différentes vitesses piétonnes et une flexibilité dans les usages.

DES PARCOURS DISPONIBLES EN LIGNE

En continuité avec la volonté de ne pas générer un langage propre au runner dans l'espace public, les différentes connexions *be running* seront à terme intégrées à une plateforme en ligne qui permettra de faire connaître et donner de la visibilité aux différents parcours. Les runners pourront y télécharger les tracés (sous format GPX, par exemple) pour les utiliser sur leur application GPS favorite.

Les connexions sont néanmoins déjà consultables sur les plateformes BruGIS et MobiGIS pour d'ores et déjà encourager les aménageurs à porter un point d'attention aux coureurs et différentes vitesses piétonnes sur ces tronçons.

Finalement, la stratégie *be running* s'inscrit dans les dynamiques du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) et du plan régional de mobilité 2020-2030 'Good Move' en répondant aux 7 ambitions de la *City Vision*¹ et plus spécifiquement à sa dimension HEALTHY qui vise à promouvoir des formes de mobilité qui impactent positivement la santé physique et mentale.

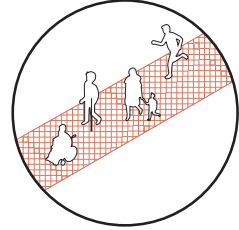
be running tend également à concrétiser les objectifs parcourus par le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) 'Good Living' en renforçant l'espace public dans ses fonctions de séjour - en favorisant les comportements qui permettent une vie saine comme le sport en plein air -, et de déplacement - en favorisant les modes actifs et permettant un déplacement aisé, sécurisé et confortable des différents usagers -, tout en assurant la continuité de l'espace ouvert au travers des cheminements.

En encourageant la qualité dans les cheminements piétons et en facilitant la cohabitations des différentes vitesses piétonnes (et autres modes actifs) dans l'espace public, *be running* tend à créer les conditions idéales au transfert vers les modes actifs et renforce le rôle de la marche comme base du système de mobilité d'une Région apaisée et durable.

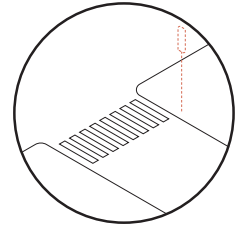
1 Définition issue de GoodMove : "La City Vision" se compose de sept dimensions qui recouvrent l'ensemble des enjeux urbains d'une métropole en croissance auxquels une politique de mobilité doit répondre, en phase avec les ambitions du Plan Régional de Développement Durable (PRDD)". Pour plus d'information, voir p.35 de GoodMove : https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_FR_20210420.pdf

RECOMMANDATIONS TRANSVERSALES

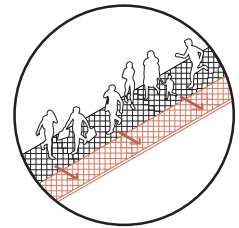
- › **Tendre vers un design universel** de l'espace public grâce à des aménagements qui bénéficient à l'ensemble des piétons (enfants, personnes à mobilité réduite, marcheur, coureur,...)



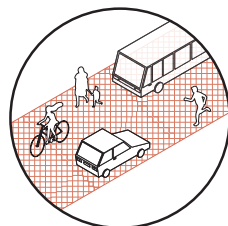
- › **Supprimer les feux de circulation** : en lien avec la ville 30, la nécessité des traversées à feux doit être réévaluée pour permettre aux piétons et coureur de conserver leur priorité. Dans une ville 30, comme dans une ville *be running*, le feu de circulation devient une exception réservée à des traversées dangereuses.



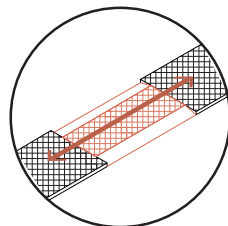
- › **Prévoir une largeur de trottoir proportionnelle à la densité d'usage** de manière à éviter les conflits.



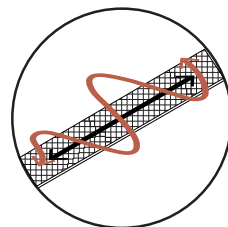
- › **Convertir les voiries étroites à forte densité d'usage en espace partagé** (zone de rencontre,...) pour permettre aux coureurs d'occuper la voirie lorsque le trottoir est trop occupé.



- › **Assurer la continuité piétonne des cheminement** sur les bermes centrales et traversées



- › **Démultiplier les cheminements** dans les parcs et espaces publics larges pour permettre une diversité de parcours





POUR ALLER PLUS LOIN

**Références et guides
complémentaires**

CADRE STRATÉGIQUE ET RÉGLEMENTAIRE

- › RRU Good Living : [à insérer]
- › GoodMove : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>
- › PRDD : <https://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd/prdd>
- › BKP : <https://perspective.brussels/fr/projets/territoire-du-canal/beeldkwaliteitsplan>
- › Plan piéton stratégique en RBC : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plan-pieton>

BE RUNNING

- › Note de synthèse : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/berunning_notesynthese_fr_vf.pdf
- › Rapport Track Landscapes : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/running_brussels_track_landscapes.pdf

RECHERCHE

- › Alexis Creten, Aniss M. Mezoued et Quentin Letesson, « Fluidité des déplacements et gênes piétonnes dans les rues commerçantes de Bruxelles », Brussels Studies [En ligne], Collection générale, n° 158, mis en ligne le 20 juin 2021, URL : <http://journals.openedition.org/brussels/5595>; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.5595>

GUIDES ET FICHES 'ESPACE PUBLIC'

- › '10 tips pour aménager la rue locale', BMA : <https://bma.brussels/app/uploads/2021/02/ESPACE.PUBLIEK.pdf>
- › Publication techniques au sujet des piétons, Bruxelles Mobilité : <https://mobilitate.brussels/fr/professionnels-de-la-mobilite/publications-techniques-analyses-et-etudes>
- › Le bon aménagement cyclable au bon endroit, Bruxelles Mobilité : https://mobilitate.brussels/sites/default/files/2021-03/Vision_am%C3%A9nagement_cyclable_webinaire_bilink3.pdf
- › Les zones de résidentielles et de rencontre, IBSR : <https://leblogdumono.be/wp-content/uploads/2018/01/zone-de-rencontre.pdf>
- › Aménager un plateau, Sécurithèque Wallonie : <https://securitheque.wallonie.be/equipements/dispositifs-ralentisseurs/plateaux>
- › Aménager un trottoir traversant, Sécurithèque Wallonie : https://securitheque.wallonie.be/b-dimensionnement-horizontale/b-largeur-de-voiries-profil-en-travers/b-usagers/b-amenagements-pietons/les_trottoirs-traversants
- › Vade-mecum des sentiers et chemins à Haren, Artgineering : <https://www.bruxelles.be/denomination-des-chemins-et-sentiers-de-haren>
- › Bases de planification pour des pistes à sol souple (type piste finlandaise), Haute Ecole Fédérale de Sport Macolin : https://www.ppdb.ehsm.ch/inf2/rm/f.php?f=20210617113225_60cb16a9eff29.pdf&n=511_f_Piste%20%C3%A0%20sol%20souple-Bases%20de%20planification_2018.pdf
- › Site web du sport à Bruxelles : <https://sport.brussels/>

