

D'autres modèles de piétonnier sont possibles : les suggestions de la Platform Pentagone

**Rappel des différents scénarios proposés
dès janvier 2016 par la Platform Pentagone**

Dans un plan de mobilité élaboré dans les règles,
ces scénarios auraient pu figurer dans une étude d'incidences
et être soumis à un véritable processus de concertation
avec l'ensemble des acteurs du dossier

1.

Une piétonisation mieux partagée

Le principe de 50 ha de zones piétonnes, mais plus modestes, plus conviviales, réparties sur de petites places et rues de l'ensemble du Pentagone, plutôt que les boulevards centraux ([scenario « no car » du bureau Secchi-Vigano](#) publié par la région dans *Bruxelles 2040, trois visions pour une métropole*). Ce scénario aurait, en outre, l'avantage de réduire considérablement les coûts du projet.

2.

Scenario « trafic limité »

Mise en place d'une « zone à trafic limité » dans tout le pentagone (accès réservé aux riverains, jeu sur la temporalité des accès), [modèle de plus en plus repris en Italie et en France à la faveur des habitants](#).

3.

Scenario « espace partagé »

Un espace partagé permettrait de **donner la priorité non seulement** aux piétons mais aussi aux cyclistes et aux transports en commun. Dans tous les cas, un projet de réaménagement du centre-ville ne peut faire l'économie, comme la Ville l'a fait arbitrairement, de la coopération avec la STIB et la Région en vue du renforcement de l'offre de transports en commun de surface, plus visible et confortable que le souterrain et, par exemple, l'étude d'une [ligne de tram en surface](#)

4.

Scenario « [Plan communal de mobilité \(PCM\) bis](#) ».

Beaucoup l'ignorent mais la Ville a élaboré en 2009-2011 un Plan communal de mobilité qui comprenait des études sérieusement menées. La moindre des choses dans le cadre de la continuité administrative, du respect de l'administration, du public et des bureaux d'études concernés, serait de repartir de ce plan. La partie relative au Pentagone était basée sur une série de boucles de dessertes visant à évacuer le trafic de transit de l'hyper-centre et à favoriser l'habitat.

5.

Scenario Plan Nomo bis

Ce scénario, largement soutenu par les associations et les spécialistes de la mobilité comprenait globalement moins de voitures (objectif 50%) par l'application du [Plan Nomo de 2000](#).

NB : Ces différents scénarios n'excluent en rien d'autres mesures, en amont du centre-ville, notamment:

- parkings de dissuasion et péage à l'entrée de la Région bruxelloise,
- renforcement des transports en commun : pour rappel, plusieurs lignes de bus ont été éloignées de l'hyper-centre,
- bus ou trams sur les zones piétonnes (Gand, Bordeaux, Montpellier, Londres,...).