

spécifique, et sur aucune autre. Il me semble légitime de rechercher un équilibre entre environnement urbain et attractivité de la Ville, d'une part, et animations économiques et touristiques, d'autre part. Cela demande des réajustements réguliers.

Question orale de Julie Fiszman sur la « mise en zone 30 du Pentagone »

Mme Fiszman.- (et Mme NAGY)

La presse nous a annoncé que le Collège s'était mis d'accord sur la mise en zone 30 du Pentagone. Pour le PS, circuler dans tous les quartiers confortablement et en sécurité doit redevenir facile et agréable. La Ville ne peut pas être réservée à ceux qui possèdent des moyens motorisés individuels de transport. Elle ne doit pas non plus devenir une vitrine touristique ou patrimoniale sans facilités pour les déplacements quotidiens.

Dans ce contexte il est particulièrement nécessaire de développer un projet de mobilité adapté à tous les quartiers. Nous voulons développer un centre ouvert digne d'une Ville d'aujourd'hui. Il faut oser parler de nouvelles zones 30 dans le Pentagone qui, si elles sont réalisées raisonnablement, pourraient attirer encore davantage de monde. La vocation commerciale et horeca du centre du Pentagone, génératrice d'emplois, doit être consolidée, dans le strict respect des conditions d'habitabilité des quartiers.

Une concertation avec tous les acteurs concernés a-t-elle eu lieu pour la mise en zone 30 du pentagone ? Quelles en sont les conclusions ? Une évaluation de la mise en zone 30 du Pentagone est-elle prévue, notamment en concertation avec la police ? Les parkings souterrains sont principalement situés, jusqu'ici, dans le nord du Pentagone. Nous avons évoqué le parking du Sablon, mais il semble opportun de disposer également de places de parking en nombre suffisant dans le quartier Fontainas et à l'est du Pentagone.

Est-il prévu de mettre en service de nouveaux parkings publics en sous-sol dans le cadre de la zone 30 ? La desserte actuelle du Pentagone par les transports en commun est principalement localisée dans le nord du Pentagone, autour des lignes 1 et 2 de métro. Or l'activité du centre s'étend vers le sud et l'ouest du Pentagone et s'observe dans les quartiers Dansaert, Saint-Géry, Marché au Charbon, avec le nouveau dynamisme des Marolles, etc. Cette partie du centre doit aussi bénéficier de transports en commun très performants, encore davantage dans le cadre de la mise en zone 30. Une concertation a-t-elle eu lieu avec la STIB sur cette question ?

Mme Nagy se joint à la question de Mme Fiszman.

Mme la Présidente.- La parole est à Mme Nagy.

Mme Nagy.- Pour ECOLO, il est essentiel d'améliorer l'environnement, en particulier dans les quartiers denses et à vocation mixte comme le Pentagone. C'est une question de santé publique (avec un taux de pollution très élevé par les particules fines, essentiellement, liées au trafic automobile), de nuisances sonores, de sécurité, de qualité de vie dans la Ville, mais aussi de dynamisme urbain. La ville doit en effet pouvoir concilier les différentes activités urbaines et leur apporter des réponses en matière de mobilité.

Un choix politique doit être opéré, celui d'une mobilité durable et douce. Il y a deux ans déjà, ECOLO avait proposé la mise en zone 30 du Pentagone pour éviter les disparités entre quartiers et garantir une certaine cohérence. Nous sommes étonnés par la décision du Collège d'exclure les boulevards de la zone 30. Elle pose des problèmes de lisibilité, car cette mesure entraînera des passages fréquents d'une zone 30 à une zone 50. En outre, elle favorisera le trafic de transit. Or les chiffres fournis dans la phase 1 du plan de mobilité montrent que les problèmes de sécurité se posent surtout sur les boulevards du

centre. Donc, l'autorité publique décide de créer une zone 30 et, en même temps, elle en exclut les zones qui génèrent des difficultés en termes de transit et de sécurité.

Mme la Présidente.- La parole est à M. Ceux.

M. Ceux, échevin.- Le Collège a estimé que la mise en zone 30 de l'ensemble du Pentagone était un bon choix.

En réponse à Mme Fiszman, des concertations ont bel et bien eu lieu. Nous attendons encore que la police nous remette un avis favorable, ce qui devrait être le cas. Les boulevards du centre seront, à leur tour, intégrés à la zone 30 lorsqu'ils auront été réaménagés et que leur morphologie le permettra. Les problèmes de vitesse, Mme Nagy, se posent essentiellement le soir et la nuit. En effet, les automobilistes ne dépassent jamais la vitesse moyenne de 30 km/h en journée sur les boulevards !

La police participe au groupe de travail « Mobilité ». Nous tenons toujours compte de ses avis. Les plans de signalisation et les emplacements des radars préventifs sont déterminés en concertation étroite avec ses services.

Une concertation a été organisée avec la STIB. Ses responsables sont très favorables au projet et ils participeront au lancement de la zone 30 par des actions d'information du public, notamment. L'implantation de la zone 30 a été intégrée dans le Plan de mobilité et a donc fait l'objet de discussions avec les habitants. L'un de nos objectifs prioritaires est la sécurité de l'utilisateur faible. La limitation de la vitesse y répond de manière significative. La mise en service de nouveaux parkings permet, en effet, de libérer l'espace en surface et garantit une meilleure qualité de vie aux riverains, commerçants et clients. Le boulevard de Dixmude reste exclu de la zone 30, pour l'instant, car dans le Plan IRIS 2, il est considéré comme un axe de petite ceinture. Mais, dans les futures discussions, des adaptations pourront être envisagées.

Faire évoluer la situation n'est pas toujours aisé. Au lieu de vouloir tout réaliser immédiatement, au risque de ne rien obtenir, nous avons opté pour une politique

de pas-à-pas. Dans la décision du Collège, il est clairement indiqué qu'au terme de 3 à 6 mois, nous analyserons la situation, quitte à réaliser des aménagements physiques. En règle générale, la mise en zone 30 a été mieux acceptée que prévu. Je reste conscient qu'un bilan devra être dressé, et je sais que nous progresserons ensemble dans ce dossier.