

dévolus à des Bruxellois. J'ai entendu que vous étiez conscient des énormes implications financières du projet et qu'il serait peut-être bon d'envisager d'autres solutions. Mais j'ai également entendu que le Bouwmaster de la Ville avait été sollicité. Jusqu'où la Ville est-elle engagée dans ce projet ? Au vu de tous les éléments évoqués, nous devrions peut-être réfléchir à une alternative ?

M. le Bourgmestre.- Rares sont les grandes cités qui possèdent une prison dans leur centre-ville. La tendance est à les déplacer en périphérie. Les questions restent nombreuses, notamment le déplacement éventuel des tribunaux vers la prison. Certains pays l'appliquent, d'autres refusent de le faire. Ce débat est hautement philosophique. Je rappelle que j'ai inclus dans l'étude de mobilité, non seulement les axes d'accès, mais aussi tous les axes aux alentours. Un plan qui ne prévoirait que le transfèrement des détenus serait insuffisant. Nous devons tenir compte de toutes les implications de ce projet pour les riverains.

M. Ceux, échevin.- Le site envisagé est situé dans un environnement qui n'a rien d'idyllique. Plusieurs projets de construction de logements sur le site ont d'ailleurs été abandonnés, compte tenu des nuisances auxquelles il est soumis.

M. le Bourgmestre.- J'espère que l'étude en cours sera réalisée de manière objective.

Question d'actualité de Mme Nagy concernant « le bilan de la mise en œuvre de la zone 30 dans le Pentagone »

Mme Nagy.- La zone 30 est entrée en vigueur le 16 septembre 2010. Cependant, il n'apparaît pas que la circulation dans les quartiers du Pentagone en ait été profondément modifiée. La réussite d'une telle opération implique une campagne de sensibilisation, d'accompagnement et d'information.

Un tel dispositif a-t-il été mis place ? Dans l'affirmative, quelles en ont été les actions et les conséquences sur la circulation et le respect de la zone 30 ?

Quel est le budget prévu pour ce dispositif et comment est-il mis en œuvre ?

Où sont les radars préventifs et y a-t-il des enseignements à en tirer ? Enregistrent-ils les vitesses moyennes ? Quels sont les résultats des contrôles effectués ?

Ces radars seront-ils remplacés par de vrais radars ? À l'entrée de la rue de la Loi, par exemple, les voitures dépassent presque toujours la vitesse de 30 km/h autorisée. À d'autres endroits, les radars sont très peu visibles parce que mal placés.

Disposez-vous d'une évaluation de la mesure de mise en zone 30 ? Existe-t-il un rapport de police sur la question ? Dans l'affirmative, pouvez-vous le transmettre au Conseil communal ? Quels sont les remarques positives et les écueils mis en évidence dans ledit rapport ?

Si cette évaluation n'existe pas encore, est-elle envisagée et de quelle manière ?

Le Collège avait annoncé que des mesures de répression seraient effectives après le premier mois de mise en œuvre de la zone 30. Des procès-verbaux ont-ils été dressés pour dépassement de la vitesse autorisée ? Dans l'affirmative, à combien s'élèvent-ils ? Quels sont les axes principalement concernés par ces PV ?

M. le Bourgmestre.- La parole est à M. Ceux.

M. Ceux, échevin.- Je vous remercie pour l'attention que vous accordez au bilan de la zone 30. Nous ne disposons pas encore du bilan définitif, notamment s'agissant des radars. Ici même, M. Oberwoits avait estimé qu'un bilan ne devrait pas être dressé avant six mois, et il avait parfaitement raison.

La zone 30 a été instaurée le 16 septembre. Elle est le résultat d'un travail de réflexion et d'une politique d'aménagements spécifiques entamés il y a plusieurs années déjà. La législation relative aux zones 30 a elle-même évolué en raison de la lourdeur des mesures d'aménagement qu'il fallait prévoir dans un premier temps. De très nombreuses petites zones 30, comprenant tantôt un quartier, tantôt une seule rue ou les abords d'une école, ont vu le jour, multipliant les aménagements et la signalisation spécifique de début et de fin de zone, ce qui a

créé une confusion.

Une mission confiée à un bureau d'études partait du constat que le Pentagone est un périmètre clairement identifiable où la vitesse moyenne est le plus souvent proche de 30 km/h. Il est dès lors normal que peu de changements réels et très visibles soient constatés dans certains quartiers du Pentagone.

La mission d'étude, qui n'a pas pris fin avec l'instauration de la zone 30, comprenait, dans une première phase, une étude préliminaire : mise à jour des cartes, relevé des aménagements déjà réalisés, signalisation, temps de parcours, etc.

La deuxième phase visait la coordination des démarches en matière d'information et de conscientisation du public par différents canaux. L'accent a donc été mis sur l'information, mais nous sommes persuadés qu'une telle démarche devra être poursuivie de manière permanente. Il est exact que la zone 30 est difficile à respecter à certains endroits, mais guère plus que le 50 en ville, le 90 sur d'autres voies ou le 120 sur autoroute. Il en va de la sécurité des citoyens.

L'instauration de la zone 30, le 16 septembre, suite à la décision du Collège du 27 mai 2010, était conditionnée au placement de radars préventifs et à une évaluation de fonctionnement environ trois mois après sa création. Cette évaluation devait permettre d'établir une liste d'aménagements complémentaires. L'étude est en cours de finalisation. Nous devrions disposer des chiffres à la fin janvier ou au début février. La période hivernale très rigoureuse que nous avons traversée a peut-être favorisé le respect des limitations de vitesse... Les radars ont fonctionné et ont permis d'enregistrer la vitesse des véhicules. Je pourrai vous détailler ces mesures en section.

Je puis déjà vous dire que des problèmes se posent à des endroits spécifiques, comme la rue de la Loi et le boulevard Pachéco. Par contre, la limitation est bien mieux respectée rue Dansaert ou rue de Laeken, par exemple. Les experts

en tireront les conclusions qui s'imposent. La vitesse est mieux respectée dans les zones à forte densité d'habitat. Nous devons analyser tous ces éléments.

Les dix radars préventifs ont été installés, dans un premier temps, dans des lieux où la vitesse est supposée excessive. Ils ont fonctionné 24h sur 24, 7 jours sur 7. La vitesse des véhicules est enregistrée toutes les 3 secondes et les radars informent l'automobiliste de sa vitesse (au-delà, seul un logo réprobateur rouge apparaît). Le logiciel calcule la vitesse moyenne, la V85 (vitesse adoptée par 85 % des automobilistes) et le pourcentage d'excès de vitesse.

La troisième phase de la mission du bureau d'étude consistera à traiter tous ces chiffres.

La quatrième phase consistera en une série d'aménagements.

En fixant une zone 30 sur l'ensemble du Pentagone, le Collège a souhaité marquer clairement sa volonté. Tous les aménagements réalisés dans le cadre des voiries ou des contrats de quartier sont désormais pensés pour favoriser le respect de la zone 30.

Vous pourrez le vérifier dans le budget 2011, nous avons inscrit la possibilité de réaliser des aménagements spécifiques et prévu un montant de 10.000 euros pour la sensibilisation.

En conclusion, des décisions devront être prises pour améliorer la situation. Tout n'est pas parfait, et nous pourrions encore progresser dans cette démarche. La ville de Liège nous a d'ailleurs contactés, car elle souhaite prendre la même mesure dans son centre-ville. La ville de Leuven s'apprête également à instaurer une zone 30 sur l'ensemble de son centre-ville. Bruxelles a donc été pionnière en ce domaine.

Même si les automobilistes prennent peu à peu conscience de l'utilité d'une zone 30 en termes de sécurité, il est certain que nous devons passer à des contrôles plus stricts des limitations de vitesse et à une phase plus répressive.

M. le Bourgmestre.- Dans un cadre triangulaire Ville-police-parquet, nous

devrons envisager les mesures à prendre. Elles seront fonction des conclusions qui seront tirées des relevés effectués sur une période suffisamment longue. Nous reviendrons alors devant le Conseil pour débattre à nouveau des points qui viennent d'être soulevés. L'idée de la zone 30 doit présenter des avantages, puisqu'elle est reprise par M. Tobback, bourgmestre de Leuven...

La parole est à Mme Nagy.

Mme Nagy.- Je remercie le Collège pour sa réponse.

Les mesures prises rue Dansaert et rue de Laeken l'ont-elles été par d'autres systèmes que les radars ?

M. Ceux, échevin.- Ces données sont collectées par les radars et elles doivent encore être analysées par les services compétents.

Mme Nagy.- Je souhaiterais formuler trois remarques.

D'abord, si la population ne perçoit pas le réel changement induit par la zone 30, un problème se pose, car cette mesure n'emportera pas l'adhésion et l'enthousiasme de tous.

Ensuite, la zone 30 manque de lisibilité, car les boulevards du centre et de Dixmude en ont été exclus et les réglementations manquent de cohérence.

Enfin, faute de répression, les limitations ne seront pas suffisamment respectées. Je serai donc très attentive au bilan qui nous sera présenté. Nous devons veiller à ne pas dévaloriser une mesure essentielle pour l'environnement et la convivialité de la Ville. Je vous encourage à intensifier les mesures d'information. Par exemple, lorsque la STIB a installé ses portiques, elle a engagé du personnel chargé d'informer la clientèle et de l'aider à s'adapter à ce changement. Dans le cadre de la zone 30, un accompagnement s'imposerait également.