

cela peut entraîner.

M. Mampaka, échevin.- Je précise que c'est un problème technique qui nous a empêchés, momentanément, d'afficher les règlements dans tous les espaces publics de la Ville. Nous devons y remédier.

Question orale de Mme Nagy concernant « l'évaluation de la mise en œuvre de la zone 30 »

Mme Nagy.- Lors du Conseil communal du 10 janvier 2011, je vous ai interrogé sur le bilan de la mise en œuvre de la zone 30 dans le Pentagone. Je m'inquiétais de ne pas constater de profondes modifications de la vitesse de circulation dans ces quartiers depuis son entrée en vigueur, le 16 septembre 2010.

J'évoquais un dispositif impliquant une campagne de sensibilisation, d'accompagnement et d'information, un système de radars préventifs et, enfin, une évaluation de la mesure de mise en zone 30. Vous m'aviez répondu qu'un bilan ne serait pas dressé avant six mois. J'aimerais dès lors connaître les résultats de cette évaluation. Quels sont les remarques positives et les écueils mis en évidence ?

Quels sont les résultats de fonctionnement du placement des radars préventifs ? Quelle est la vitesse moyenne enregistrée ? Ces radars seront-ils être remplacés par de vrais radars ?

Des mesures de répression ont-elles été prises ? Dans l'affirmative, à combien s'élève le nombre de procès-verbaux dressés pour dépassement de la vitesse autorisée ?

Quelle est la liste des aménagements complémentaires à réaliser suite au bilan ?

Quels seront les aménagements spécifiques mis en place afin de favoriser le respect de la zone 30 ?

Une nouvelle campagne de sensibilisation est-elle prévue ? Le montant de 10.000 € prévu à cet effet a-t-il été utilisé ? Dans l'affirmative, quels sont les procédés de sensibilisation mis en place ?

Il est de l'intérêt de tous de faire respecter la zone 30, qui est le gage d'une meilleure qualité de l'air et de vie, ainsi que d'une habitabilité urbaine améliorée.

Au contraire, si cette zone 30 n'est pas bien mise en œuvre, elle devient un argument facilement détournable par ceux qui souhaitent son abandon.

Samedi passé et cet après-midi encore, des accidents se sont produits rue Dansaert. Et la vitesse est en cause.

M. le Bourgmestre. - La répression ne vaut que si elle est suivie d'effets. Or le parquet a publiquement annoncé qu'il ne traiterait pas ce dossier prioritairement. Toutefois, nous sommes en pourparlers avec le parquet afin que certaines infractions puissent être transformées en amendes administratives. La police mènera également des opérations coups-de-poing. L'accident auquel vous faites allusion n'était pas dû à la vitesse, mais à l'état d'ébriété du conducteur.

La parole est à M. Ceux.

M. Ceux, échevin. - La Ville a acquis 10 radars préventifs. Ils ont été placés dès la fin du mois d'octobre. Ils ont permis une série de constats. Sur l'avenue de Stalingrad, la réglementation est respectée par 60 à 70 % des usagers ; la vitesse moyenne adoptée par 85 % des automobilistes est de 33 km/h ; sur la rue Dansaert, la réglementation est respectée par 60 à 70 % des automobilistes (34 km/h pour 80 % des automobilistes). Les radars seront déplacés en d'autres endroits pour affiner nos statistiques. Quatre axes posent problème : rue de la Loi, boulevard Pacheco, rue Royale et boulevard de l'Empereur.

À ce stade, aucune action répressive n'a été mise en œuvre, mais nous sommes en pourparlers avec le parquet quant à la politique de poursuite en la matière.

J'en viens aux aménagements. Je tiens à remercier la cellule espace public et mobilité, qui réalise un énorme travail pour réussir ce projet. Parmi les mesures prises, je citerai les marquages de rappel et l'instauration de sens uniques, la sécurisation des écoles, notamment rue de la Braie. À moyen terme, nous réfléchissons à l'aménagement des portes d'entrée en zone 30. Des voies seront réaménagées, comme la rue Dansaert, pour accorder davantage d'espace à la

mobilité douce. Rue de Namur et rue du Pépin, les voies seront rétrécies, une piste cyclable sera créée et des casse-vitesse posés. Tous les départements de la Ville participent à l'amélioration de la zone 30, chacun selon ses compétences. Des marquages et des coussins berlinois sont prévus rue Royale ; rue de la Loi, entre la rue Ducale et la rue Royale, nous collaborons avec la Région sur une réduction à deux bandes et sur la création d'une piste cyclable ; boulevard de l'Empereur, nous prévoyons des marquages au sol et des ralentisseurs ; nous étudions le réaménagement de l'Albertine et l'avancement de ses trottoirs ; boulevard Pacheco, nous envisageons la pose d'un plateau surélevé. Dans les autres villes qui ont opté pour une zone 30, comme j'ai pu l'observer à Barcelone ou à Lyon, l'on constate qu'une telle démarche exige une attention continue. Pour ce projet, un montant de 760.000 € a été inscrit au budget 2011. Des villes comme Liège, Namur ou Amsterdam viennent s'informer chez nous sur les moyens que nous avons dû mettre en œuvre pour créer notre zone 30. Nous sommes conscients des efforts qui doivent encore être faits en termes d'aménagement et de répression. Je remercie le secrétaire d'État compétent pour son soutien à notre projet.

M. le Bourgmestre.- La parole est à Mme Nagy.

Mme Nagy.- La zone 30 passe quasiment inaperçue. Elle est censée améliorer la vie de tous les habitants de la ville. Une répartition pertinente de l'espace urbain entre tous les usagers me semblerait plus efficace que des casse-vitesse ou des coussins berlinois qui, en outre, n'embellissent pas la ville. La vitesse peut être réduite par l'aménagement de sites propres pour les bus et les vélos, par l'installation de plantations ou par l'élargissement des trottoirs. J'entends que vous menez une évaluation et que vous avez identifié quatre points problématiques. Selon moi, le respect de la limitation de vitesse est davantage imputable à la densité du trafic qu'à d'autres mesures. J'insiste sur la nécessité d'informer et de sensibiliser la population, et d'assurer une présence policière. L'intégration des boulevards du centre dans le dispositif

donnera davantage de cohérence au projet. Le principe des portes est fondamental, mais il devient incompréhensible si les boulevards sont exclus de la zone 30. Ce manque de cohérence nuit gravement à l'efficacité du dispositif.
