

**Monument aux Morts de Saint-Josse ; interpellation introduite par M. Ahmed Mouhssin, Conseiller communal.**

Ce monument rend hommage aux victimes Tennodoises de la Grande Guerre. Six plaques rappelant le souvenir des victimes de la guerre 40-45 y ont été rajoutées.

Ce monument a connu une histoire mouvementée. Le sculpteur de Saint-Josse, Guillaume Charlier, touché par les pertes humaines proposa en 1915 aux autorités communales de réaliser à ses frais, aussitôt que les circonstances le permettront, un monument aux Morts (sculpture en bronze), digne des braves inhumés au cimetière communal. Le Collège approuve l'offre le 5 novembre 1915.

Ce monument a été malmené depuis sa première installation place Place Armand Steurs au lendemain de la Première Guerre mondiale, déménagé en 1930 square Henri Frick et déménagé à nouveau dans les années 1950 à la place Quételet.

Lorsqu'on observe les plaques reprenant le nom des "SOLDATS MORTS POUR LA PATRIE" de la seconde guerre, on constate que deux d'entre elles sont faites de bois recouvert d'une banderole autocollante en trompe l'œil. Une partie de celle-ci a d'ailleurs été arrachée.

Je m'interroge sur cette méthode assez surprenante de rénovation, peu respectueuse du patrimoine, mais surtout de la mémoire de ces soldats qui ont combattu le nazisme.

Pourriez-vous me faire savoir de quand date cette "rénovation", à l'initiative de qui ? Et quand des plaques dignes de ce nom seront replacées ?

**Proposition de résolution visant à élargir l'ouverture de la salle de sport Nelson Mandela le dimanche (suite) ; interpellation introduite par M. Ahmed Mouhssin, Conseiller communal.**

Le sport est un outil de santé publique, d'épanouissement, de promotion du respect et du fair-play, favorisant le vivre ensemble.

La commune de Saint-Josse s'est fixée pour objectif d' "encourager les habitants et les usagers, jeunes et moins jeunes, à bouger, à se dépenser, à être solidaires et fair-play en participant à des activités sportives".

La salle de sport Nelson Mandela (rue verte 50) est un des outils pour atteindre cet objectif, celle-ci est malheureusement fermée le dimanche.

En janvier, nous avons proposé que l'horaire de celle-ci soit élargi au dimanche pour rencontrer les besoins des habitants.

La majorité a voté contre.

En janvier, suite à notre proposition, vous avez décidé d'étudier (en interne) la possibilité d'ouvrir la salle le dimanche et d'élargir l'horaire en soirée.

Nous supposons que l'étude d'évaluation du coup a été faite.

Pourriez-vous nous faire savoir, comme l'a demandé le groupe ECOLO-GROEN, si la salle sera ouverte le dimanche et si oui, à partir de quand ?

**Stand van zaken contract voor stadsvernieuwing in de Noordwijk – Etat des lieux contrat de Rénovation Urbaine (CRU) pour le quartier Nord ; interpellatie ingediend door Dhr Frederic Roekens, Gemeenteradslid.**

Op 28.11.2016 en op 19.06.2017 interpeleerde ik over het nieuwe contract voor stadsvernieuwing voor de Noordwijk. Sinds de voorstelling van het basisdossier werd er echter niet veel meer vernomen over de concrete realisatie van contract voor stadsvernieuwing.

Ik wil daarom bijna een jaar na de start van het contract een stand van zaken opmaken van de projecten die Sint-Joost aanbelangen.

Vooreerst zijn er verschillende ingrepen in de openbare ruimte zoals de aansluiting van de Pachecolaan op de heraanleg van de Sint-Lazaruslaan en het gelijknamige plein. Deze heraanleg wordt uitgebreid met de verschillende tunnels onder de spoorweg. Voor de realisatie van het nieuwe Sint-Lazarusplein is zo'n 2,5 miljoen euro aan stedenbouwkundige lasten ingeschreven op een totaalbudget van 5,9 miljoen euro (tunnels onder spoorweg uitgezonderd)

Een ander project is de uitbreiding van de infrastructuur van de STIC gekoppeld aan de renovatie/heropbouw van verschillende woningen in de Linnéstraat (huisnummers 60 tot 78). Voorlopig is enkel voor huisnummers 62 en 73 overgegaan tot een beslissing tot aankoop door de gemeente.

Voorts is er in het gebouw Miramar een project voor studentenwoningen in samenwerking met de Universiteit Saint-Louis. Het gelijkvloers zou een nieuwe invulling krijgen. Er wordt echter geen budget voorzien in het contract. Het project voor de Ultieme Hallucinaties lijkt na de aankoop door een privé-investeerder dood en begraven.

Het gewest wil ook de handelsruimtes in de Brabanttunnel en in het voormalige vormingscentrum van de NMBS aan de Brabantstraat omvormen tot een zogenaamd innovatie- en creatiecentrum. Dit project zou worden geleid door de Mission Locale en door het MAD (Brussels platform voor mode en design). Er wordt ook gesproken over een sociaal restaurant en over een kringloopwinkel.

De tweede verdieping van de Baden van Sint-Joost zouden ook worden gerenoveerd (deze maken geen deel uit van de huidige renovatie) en een verbinding met Sint-Franciscuspark wordt onderzocht.

Tenslotte wordt 10% van het budget weerhouden voor projecten van sociale cohesie. U antwoordde vorige keer dat de Mission Locale volledig over dit budget zal kunnen beschikken.

Mijn vragen :

1. Betreffende de projecten openbare ruimte en meer bepaald de heraanleg van het Sint-Lazarusplein en de tunnels : Is er sinds mijn interpellatie over de Silver Tower van vorige maand duidelijkheid over de timing en over de 2,5 miljoen euro stedenbouwkundige lasten die de eigenaar aan de gemeente zou betalen. Wat gebeurt er indien het geld niet wordt overgemaakt en welke stappen zal de gemeente dan ondernemen ?

2. Bestaat er intussen een plan voor een concrete invulling van de projecten sociale cohesie en zullen verenigingen uit de buurt een beroep kunnen doen op een deel van de middelen ?
3. Hoe zal er over gewaakt worden dat het project voor een Creatie- en innoveringscentrum maximaal zal openstaan voor jongeren uit de wijk en uit de gemeente ? Zijn er intussen gesprekken met de huidige beheerders van de site (NMBS en Belfius) opgestart ? Quid met de huidige handelszaken (supermarkt, doe-het-zelf zaak, ...)? Zullen zij moeten verhuizen ?
4. Zal de gemeente overgaan tot onteigeningen om de uitbreiding van de STIC en de bouw van woningen in de Linnéstraat te realiseren of wordt er nog onderhandeld met de eigenaars? Wat is de timing van het project? Is er inmiddels door het gewest een voorverkoopperimeter ingesteld (zone de préemption) ?
5. Zijn er al concrete stappen gezet voor de renovatie van het Miramar gebouw en voor de voorziene polyvalente ruimte op het gelijkvloers ?
6. Zal er bij de renovatie van de bovenverdieping van de baden van Sint-Joost een opening worden bestudeerd naar het Sint-Franciscuspark dat ook zal worden gerenoveerd ? Het lijkt aangewezen om de twee infrastructuren met elkaar te verbinden met bijvoorbeeld de mogelijkheid voor een horecazaak met een terras dat zowel het zwembad als het park verbindt.
7. Tot slot, is er een centrale coördinatie tussen Sint-Joost, Schaarbeek en het Gewest om de diverse projecten van het contract tot een goed einde te brengen ?

## **Compensation des émissions des vols; interpellation introduite par Mme Veerle Vandenabeele, Conseillère communale.**

Dans mon interpellation, je demandais si la commune compensait l'émission de CO2 des vols pris par ses mandataires et employés, notamment dans le cadre de jumelages comme celui avec le 5ième district de la Ville de Bucarest.

L'échevin compétent s'étant renseigné sur les sites que j'avais recommandés, et plus particulièrement <https://www.co2logic.com/fr/services/calculateur-co2>, m'a interrogée sur la différence entre l'émission CO2 et le forçage radiatif.

Une réponse sur la compensation de l'émission CO2 aurait été suffisante, le forçage radiatif étant un concept nouveau pour moi.

Tout comme l'échevin, j'ai donc fait des recherches et j'ai appris que le forçage radiatif est le changement d'équilibre entre les radiations pénétrant l'atmosphère et celles qui s'en échappent. Un forçage radiatif positif a tendance à réchauffer la surface de la Terre, et un forçage négatif tend en moyenne à en refroidir la surface. (source : <https://www.greenfacts.org/fr/glossaire/def/forçage-radiatif.htm>)

Sur le site consulté par l'échevin (voir passages indiqués **en jaune** plus bas), des exemples sont donnés et nous y apprenons donc que le forçage radiatif positif vient en outre de l'émission CO2 d'un vol et double l'impact climatique négatif de ce dernier.

Je remercie donc Mr l'échevin d'avoir attiré notre attention sur ce fait et rephrase donc ma question : la commune compense-t-elle soit l'émission CO 2, soit le forçage radiatif positif, soit les deux, des vols pris par ses mandataires et employés, notamment dans le cadre de jumelages comme celui avec le 5ième district de la Ville de Bucarest.

Voici le texte en question

<https://www.greentripper.org/fr/apropos/pourquoiunvolneutreenco2>

### **Pourquoi des voyages neutres en CO2?**

Malheureusement, quasi toutes les façons de voyager émettent du CO2. A l'heure actuelle, la compensation CO2 est la seule manière de neutraliser l'impact climatique de vos voyages.

Le secteur de l'aviation est responsable de 2 % à 3 % des émissions au niveau mondial – autant que celles d'un pays comme l'Allemagne.

Compenser ses émissions CO2 est une façon volontaire d'agir sur son impact climatique. Chaque petite contribution compte ! Les problèmes liés au changement climatique peuvent être résolus si nous y travaillons tous dès maintenant.

Le changement climatique est un problème global et, pour la planète, une réduction de CO2 ici ou dans un pays en développement a le même impact positif. Si vous

compensez votre vol en contribuant financièrement à un projet de réduction de CO2 dans un pays en développement, cela permettra de réaliser une réduction des émissions de CO2 équivalente au CO2 émis pour votre trajet en avion dans ce projet. Cette réduction ne serait pas possible sans votre soutien.

De nombreux projets climatiques nécessitent votre soutien. Les projets proposés par Greentripper répondent à des exigences élevées pour que votre contribution fasse réellement la différence.

Un aller-retour vers New-York à partir de Bruxelles émet environ 1,3 tonnes de CO2 et 2,5 tonnes si on tient compte du forçage radiatif. C'est aussi ce que vous émettez pour utiliser votre voiture pendant toute une année et c'est ce que certains Africains émettent pour vivre pendant une période de... 5 ans!

D'ici 2050, nous serons 9 milliards d'habitants dans le monde et notre budget CO2 sera de 1 tonne par personne et par an (ce qui correspond à la quantité de CO2 que l'on peut encore rejeter dans l'atmosphère en gardant nos chances de maîtriser le réchauffement climatique).

Dans les pays développés, nous émettons de grandes quantités de CO2 dans l'atmosphère. Il s'agit d'UNE seule atmosphère que nous partageons avec les Maasai du Kenya, avec les Inuits de la région Arctique, avec le Bangladeshi, avec les populations du Kiribati, des Maldives, des Seychelles ou des îles Tuvalu. Ils souffrent tous plus que nous du dérèglement climatique et du dérèglement climatique que NOUS créons... Y a-t-il une justice climatique ?

En payant une contribution aux projets pour le climat dans les pays en développement, équivalente à l'impact de vos trajets en avion ou de vos voyages, vous nous aidez à faire un pas vers une justice sociale et climatique.

***It is the service we are not obliged to give that people value most. James Cash Penney***

**Pour vos voyages en avion, pourquoi compenser les émissions en tenant compte de l'impact de forçage radiatif?**

Si nous voulons calculer l'impact complet d'un voyage en avion, nous devons prendre en compte les émissions de CO2 mais aussi d'autres facteurs (forçage radiatif) comme les traînées de condensation. Les traînées de condensation sont ces traînées blanches formées par la condensation de la vapeur d'eau émise par les moteurs d'avion à très haute altitude. Des scientifiques indépendants (Institut Bilan Carbone, l'ADEME) estiment qu'avec le forçage radiatif, l'impact sur l'effet de serre de l'aviation est multiplié par 2 par rapport aux seules émissions de CO2 venant de la combustion du kérosène.

The Carbon Neutral Company dit:

“A l'analyse des informations dont nous disposons sur les impacts de l'aviation sur le système climatique global, il est clair que l'impact sur le climat va au-delà du simple effet des émissions de CO2. Tous les facteurs additionnels entraînent un effet de

réchauffement climatique supplémentaire. Selon toutes les mesures développées pour les impacts de l'aviation, nous estimons qu'un facteur approximatif de 2 devrait être appliqué à l'impact CO2.

## **Des chiffres pour les curieux**

Selon un article du journal Le Monde de 2015, le secteur est responsable de 2 à 3% des émissions au niveau mondial– autant que celles d'un pays comme l'Allemagne.

Selon une étude de 2007 de l'Organisation Météorologique Mondiale WMO (World Meteorological Organization) et l'UNEP (Programme des Nations Unies pour l'environnement), le secteur du tourisme au niveau mondial émet environ 5% du total des émissions de CO2. Ces émissions sont causées par le transport, le logement et d'autres activités touristiques. Le transport représente approximativement 75% des émissions totales du secteur du Tourisme. La plupart de ces émissions sont le résultat de vols (40%), suivi par les voitures (32%) et les autres transport (3%). Bien que le secteur du tourisme et le secteur de l'aviation représentent une partie relativement faible des émissions globales, l'impact futur ne devrait pas être sous-estimé. 82% des émissions CO2 provenant du transport global "récréatif" (transport servant au loisir et au tourisme) est émis par seulement 15% de la population mondiale. Résultat de la globalisation, le revenu moyen va continuer à augmenter. On s'attend donc aussi à une augmentation du nombre de vols en avion.

C'est déjà très visible avec l'émergence de compagnies low cost en Chine et en Inde. Sur le long terme (d'ici 2050), on s'attend à une demande de vols supérieure de 150 à 800% comparée à 2008.

Le logement est responsable de 21% du total d'émissions CO2 du secteur. L'empreinte carbone d'un touriste est fortement dépendante du type de logement et de l'hôtel (par exemple, la consommation d'eau d'un touriste varie entre 240 litres dans un hôtel bon marché à 800 litres dans un hôtel de luxe (Budeanu, 2006).

Les activités sur place représentent les 4% restant de l'empreinte totale d'un touriste. Il s'agit d'activités comme les voyages en bateau, la location de voiture, l'entretien des terrains de golf, ...

Dépendant de la destination, le type de logement et le type d'activités, l'empreinte CO2 d'un touriste peut varier de plusieurs kg à 9 tonnes de CO2 (vols long courrier et destination de luxe).

D'autres chiffres pour l'Union Européenne : [Des chiffres sur le secteur du tourisme](#)

## **Het aansluiten van de gemeente bij de Statiegeldalliantie; interpellatie ingediend door Mevr. Veerle Vandenabeele, Gemeenteraadslid.**

Het opruimen van zwerfvuil is duur. Volgens cijfers van het Agentschap Net Brussel (ANB) werd de kost voor het opruimen van zwerfvuil in het Brussels gewest geraamd op 4.592.000 euro in 2015. Het ANB raamt dat het opruimen van zwerfvuil een gemiddelde kost heeft van 863,90 euro per ton in 2014. In 2016 haalden de gemeentelijke en gewestelijke netheidsdiensten samen minstens 13.000 ton zwerfvuil in het Brussels gewest op, waarvan het ANB alleen al 3.553 ton afval ophaalde. M.a.w. het gaat om een omvangrijk en kostelijk probleem.

Ook blijkt uit een studie, in opdracht van OVAM, dat Vlaanderen in 2015 iets meer dan 187 miljoen euro spendeerde aan de strijd tegen zwerfvuil en sluikestort. Dat komt neer op zo'n 29 euro per inwoner. Bovendien lag de hoeveelheid zwerfvuil in 2015 40% hoger dan in 2013. We kunnen stellen dat, wat geldt voor Vlaanderen ook zal gelden voor Brussel.

Plastic flesjes en blikjes zijn op dit moment verantwoordelijk voor zo'n 40 procent van het zwerfafval. Het is duidelijk dat dit zeer nadelig is voor milieu en voor dieren. Veel zwerfvuil belandt via water en wind in zee waar het op grote schaal schade toebrengt aan vissen, vogels en andere zeedieren.

Ook al doet onze gemeente de nodige inspanningen om zwerfvuil te bestrijden met openbare vuilnisbakjes, handhavingsacties en bewustmakingscampagnes. Ervaring leert echter dat deze geen structurele resultaten opleveren. We blijven opruimen, het vuil blijft terugkomen, eerder, sneller en meer.

### ***Een bijkomende actie die kan worden ondernomen in de strijd tegen zwerfafval is de invoering van statiegeld.***

Tellingen door de Intercommunale IOK in 2014 geven aan dat 40% van het volume zwerfvuil bestond uit drankverpakkingen. Studies van o.a. CE Delft geven aan dat door de invoering van statiegeld de hoeveelheid blikjes en flesjes significant zullen afnemen. Op basis van best beschikbare gegevens concludeerden ze dat de afname in de range van 70 tot 90% zou liggen.

Rekening houdend met bovenstaande tellingen kunnen we concluderen dat bij de invoering van statiegeld het zwerfafval met zo'n 40% zou kunnen afnemen.

Dat statiegeld op plastic flessen en blikjes werkt bewijzen 37 landen en regio's waar het al ingevoerd is. Deze landen halen recyclagecijfers voor drankverpakkingen van meer dan 90% en tonen aan dat statiegeldsystemen kostenefficiënt en juridisch solide zijn. Het is een structurele oplossing voor zwerfvuil, een duurzaam circulair model voor het beheer van grondstoffen en is bovendien een eerlijke oplossing voor zwerfafval door de kosten weg te halen bij burgers en lokale overheden en te leggen bij het verpakkende bedrijfsleven die er ook de winsten voor hebben opgestreken.



In het laatste half jaar werden vijf bevestigingen gevoerd door o.a Test Aankoop, over de invoering van statiegeld. 60 tot 80% van de correspondenten toonden zich pro statiegeld.

Veel gemeenten hebben zich dan ook aangesloten bij [de Statiegeldalliantie](#). Al meer dan 200 Vlaamse en Nederlandse organisaties, verenigingen, lokale overheden en bedrijven hebben zich aangesloten. Onder hen bv. [Limburg.net](#) (de Limburgse afvalintercommunale), Test Aankoop, de steden Maastricht, Amsterdam, Gent, Hasselt, de gemeentes Poperinge, Gooik, de provincies Noord-Brabant en de provincie Limburg. (aan te vullen: <https://statiegeldalliantie.org/2017/11/de-partners-van-de-statiegeldalliantie/#G>)

De partners van de Statiegeldalliantie willen:

- Een structurele oplossing voor de vervuiling van straten, berm, stranden en zeeën door plastic flessen en blikjes;
- Een eerlijke oplossing voor zwerfafval door de kosten ervan weg te halen bij de burgers en lokale overheden en het verpakkende bedrijfsleven ervoor verantwoordelijk te maken
- Een echt duurzaam circulair model voor het beheer van grondstoffen

De Statiegeldalliantie vraagt aan de regeringen van Vlaanderen, Brussel en Wallonië om het statiegeldsysteem in te voeren voor blikjes en grote en kleine plastic flessen in 2018. Meer info op <https://statiegeldalliantie.org/>.

**Mijn vragen zijn de volgende,**

1. Hoeveel ton zwerfvuil haalt de netheidsdienst van de gemeente jaarlijks op en wat is de jaarlijkse kostprijs van deze ophaling?
2. Is de gemeente bereid om zich aan te sluiten bij de Statiegeldalliantie in de strijd tegen zwerfafval? Samen vragen we de regering om een structurele en eerlijke oplossingen door te voeren in de vorm van statiegeld op alle drankverpakkingen, PET-flessen en blikjes. Indien niet, wat is de reden om zich niet aan te sluiten?