

Chapitre 10 - Déchets

Table des matières

10. DÉCHETS.....	1
10.1. Liste de sources et références bibliographiques	1
10.2. Méthode d'évaluation	1
10.2.1. Délimitation de l'aire géographique.....	1
10.2.2. Description de la méthode d'évaluation retenue et des difficultés rencontrées lors de la collecte des informations	1
10.3. Objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement	2
10.4. Aspects pertinents de la situation environnementale et caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées	2
10.4.1. Situation existante de droit	2
10.4.2. Situation existante de fait	4
10.4.3. Situation probable en cas de non mise en œuvre du plan	5
10.5. Evaluation des incidences en phase 1.....	6
10.5.1. Estimation des quantités et des types de déchets produits.....	6
10.5.2. Incidences du projet en termes de gestion des déchets.....	10
10.6. Evaluation des incidences en phase 2.....	12
10.6.1. Incidences liées à la gestion des déchets	12
10.6.2. Transport des déchets ménagers par la voie d'eau.....	15
10.6.3. Incidences du projet sur les frais de gestion des déchets.....	19
10.6.4. Implantation de points de compostage au sein du périmètre	20
10.6.5. Conclusions et recommandations	21
10.7. Analyse des incidences en phase 3	22
10.7.1. Prescriptions relatives à la mise en œuvre du Plan Déchets de la Région	22
10.7.2. Gestion des déchets.....	22
10.7.3. Recommandations	23
10.8. Mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire et compenser les incidences négatives notables sur l'environnement	24
10.9. Prise en compte de variantes.....	24
10.10. Conclusions	25

10. Déchets

10.1. Liste de sources et références bibliographiques

- Législation en matière de déchets, Brussels Waste Network, 2012
- Plan de prévention et de gestion des déchets, Bruxelles Environnement, 2010
- Plan d'actions Agenda 21 de la Commune d'Anderlecht, www.anderlecht.be
- Plan Régional de Développement Durable, www.prdd.be
- Site internet de Bruxelles Mobilité, ww.arp-gan.be
- Plan Communal de Développement d'Anderlecht, Volume I, (version du 03/11/2013)

10.2. Méthode d'évaluation

10.2.1. Délimitation de l'aire géographique

Conformément au cahier des charges, l'aire géographique se limite au périmètre de projet de PPAS.

10.2.2. Description de la méthode d'évaluation retenue et des difficultés rencontrées lors de la collecte des informations

Conformément au cahier des charges, le relevé de la situation existante décrit sommairement les dispositions existantes en termes de récolte des déchets, telles que :

- Ramassage des différentes fractions et fréquence ;
- Présence de points d'apport centralisé des déchets.

En phase 1, il est procédé à l'évaluation globale de la quantité de déchets produits selon les trois scénarii proposés. La possibilité d'une programmation d'enlèvement par voie d'eau a également été analysée.

En phase 2, les incidences liées à la gestion des déchets pour les logements, les activités productives, les commerces et les bureaux sont analysées. De plus, l'implantation de points de compostage au sein du périmètre est également étudiée.

En phase 3, l'analyse des prescriptions au regard du Plan Déchets est réalisée. Une attention particulière est portée sur la gestion des déchets verts et des déchets à l'intérieur des bâtiments.

10.3. Objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement

Au niveau du PPAS, Les objectifs en matière de déchets sont :

- La réduction des déchets à la source en favorisant notamment le compostage, le recyclage et l'éco-consommation ;
- La collecte des déchets : garantir et faciliter le tri sélectif

Objectif 10.1: Encourager à diminuer la production de déchets

Objectif 10.2: Garantir le tri sélectif

10.4. Aspects pertinents de la situation environnementale et caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées

10.4.1. Situation existante de droit

10.4.1.1. Contexte réglementaire

Les réglementations suivantes sont d'application dans le domaine des déchets :

- Ordonnance du 14 juin 2012 relative aux déchets ;
- Règlement de l'agglomération bruxelloise du 19 décembre 2008 relatif à l'enlèvement par collecte des immondices ;
- Arrêté du 18 juillet 2002 relative à l'obligation de reprise de certains déchets ;
- Arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 19/09/1991 réglant l'élimination des déchets dangereux (modifié par Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16/09/99) ;
- Arrêté du 10/04/2008 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux conditions applicables aux chantiers d'enlèvement et d'encapsulation d'amiante ;
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16/03/1995 relatif au recyclage obligatoire de certains déchets de construction ou de démolition ;
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18/04/2002 concernant la mise en décharge des déchets ;
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18/07/2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur élimination ;
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 juin 2012 déterminant les règles de mise en œuvre de l'obligation de tri pour les producteurs ou détenteurs de déchets autres que ménagers ;
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25/04/2002 établissant la liste des déchets et des déchets dangereux.

L'ordonnance relative aux déchets de la Région de Bruxelles-Capitale est le texte de référence en ce qui concerne la gestion des déchets produits par les ménages, les commerces, les industries ou toute autre activité économique. Ce texte légal définit les différentes politiques à mettre en place en matière de prévention à la production de déchets. Parmi les autres obligations énoncées dans cette ordonnance, on peut noter la responsabilité de la gestion des déchets au détenteur des déchets, l'interdiction d'abandonner des déchets dans un lieu public ou privé en dehors d'un emplacement autorisé ou sans respecter les dispositions réglementaires, l'interdiction d'enfouir ou d'incinérer ces déchets,...

Le règlement de l'agglomération bruxelloise du 19 décembre 2008 relatif à l'enlèvement par collecte des immondices traite notamment les points suivants :

- Organisation de la collecte par Bruxelles-Propreté pour les habitants d'immeubles à appartements et les collectivités ;
- Usage des sacs habituels ;
- Conteneurs répondant aux normes DIN ;
- Organisation de la collecte de verre alimentaire.

10.4.1.2. Documents d'orientation

A. Plan Régional de Développement

La neuvième priorité du PRD traite plus particulièrement de la prévention et de la gestion des déchets et vise notamment à :

- Favoriser la prévention des déchets ;
- Développer le transport des déchets par la voie d'eau ;
- Augmenter la participation aux collectes sélectives.

B. Plan Régional de Développement Durable

Un des points du PRDD vise spécifiquement la prévention et la gestion des déchets. Outre les actions identiques au PRD, on souligne notamment les actions prioritaires suivantes :

- Développer des infrastructures de collecte de déchets accessibles à tous dans les quartiers ;
- Favoriser la gestion des déchets organiques, en encourageant notamment le compostage ;
- Mettre en place une stratégie de partenariat avec le monde des entreprises ;
- Etudier la faisabilité d'un système souterrain de collecte de déchets.

C. Quatrième Plan Régional Déchets

Ce plan rend obligatoire le tri pour tous les producteurs de déchets (ménages et autres).

10.4.2. Situation existante de fait

10.4.2.1. Collecte de déchets ménagers

La collecte des déchets est assurée par Bruxelles-Propreté deux fois par semaine pour les déchets tout-venant et une fois par semaine pour les déchets recyclables (PMC, Papier, Verre).

Le ramassage des déchets par Bruxelles Propreté couvre déjà actuellement l'ensemble de la zone, y compris la zone d'industrie urbaine (Digue du Canal, rue des Goujons, rue Dante, rue du Sel, rue de la Petite-Ile, rue Pierre Marchant, Boulevard Industriel).

Concernant le ramassage du verre, les bulles à verre au sein de la zone sont localisées sur la figure ci-dessous.

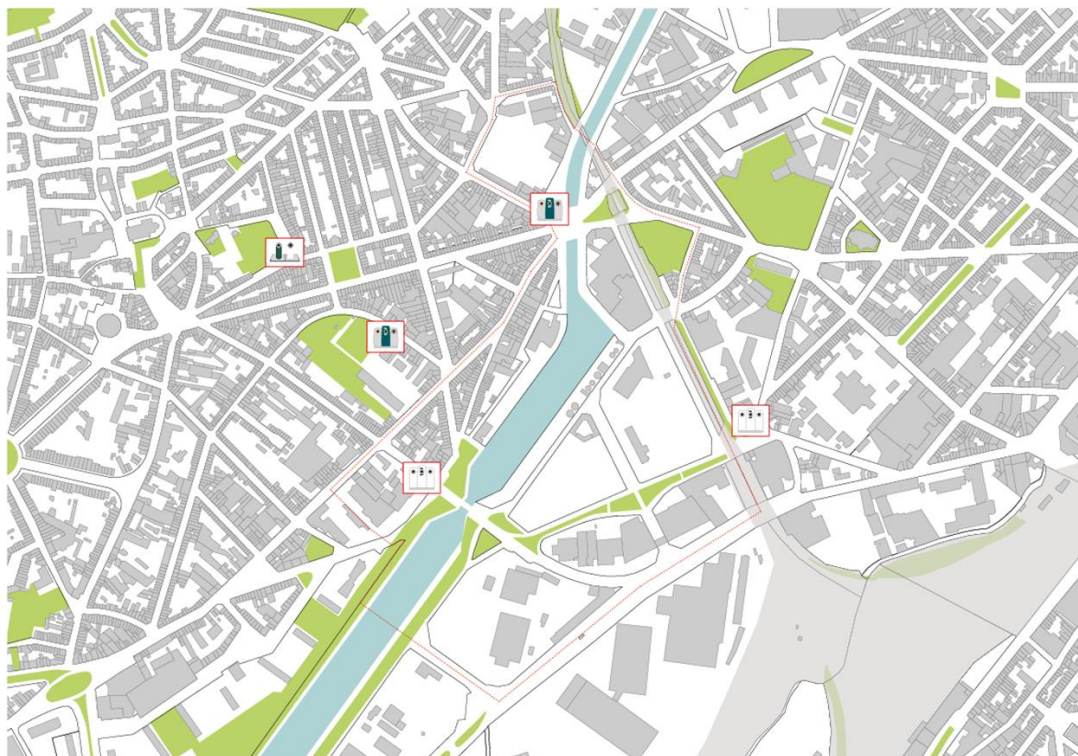


Figure 1 : Localisation des bulles à verre au sein de la zone (ARIES, 2015)

La politique régionale vise l'implantation d'une bulle à verre pour 1000 habitants.

Sur base des informations issues du site web de Bruxelles-Propreté, on peut localiser 5 bulles à verre au sein et aux alentours du périmètre de PPAS :

- 2 bulles à verre blanc : Rue Pierre Marchant et rue des Goujons ;
- 2 bulles à verre blanc et couleurs : rue Victor Rauter et Avenue Raymond Vander Bruggen
- 1 bulle à verre enterrée : rue du Village

10.4.2.2. Production de déchets ménagers

La production moyenne de déchets ménagers en Région de Bruxelles-Capitale s'élève à **400 kg** par habitant et par an (pour les déchets triés et non triés)¹. Parmi ceci, la production de déchets non triés, c'est-à-dire les ordures ménagères résiduelles collectées dans les sacs blancs, s'élève à **280 kg** par habitant et par an.

Les déchets ménagers se décomposent en plusieurs flux :

- Les déchets « tout venant », collectés en porte-à-porte dans les sacs blancs ; (Ordures ménagères résiduelles)
- Les déchets triés et collectés en porte-à-porte, tels que les emballages (sacs bleus), les papiers-cartons (sacs jaunes) et les déchets verts (sacs verts et collectes de sapins de Noël);
- Le verre, collecté dans les bulles à verre ;
- Les déchets des parcs à conteneurs et déchetteries régionales : encombrants, déchets d'équipements électriques et électroniques, déchets verts, verre, petits déchets chimiques... (les déchets dangereux sont également collectés par les 'points verts' mobiles ou permanents) ;
- Les déchets repris par les associations (vêtements ou objets).

L'augmentation de la production de déchets ménagers nécessitera des adaptations pour assurer la collecte et la gestion de ces déchets.

10.4.3. Situation probable en cas de non mise en œuvre du plan

En cas de non mise en œuvre du plan, la très probable urbanisation du site aura lieu au travers des demandes de PL et PU. Ces procédures couvriront vraisemblablement des périmètres plus restreints que la totalité du site. Elles seront soumises aux dispositions légales en vigueur (Règlement Régional d'Urbanisme, etc.) accompagnées ou non d'initiatives en matière d'environnement.

Une partie de ces procédures feront l'objet d'une analyse des incidences sur l'environnement, mais aucune garantie n'est apportée concernant une étude de ces impacts à l'échelle du site.

Le présent RIE représente l'occasion d'analyser les incidences dans ce domaine à l'échelle de l'ensemble du site en prenant en compte les zones potentiellement non intégrées aux futures demandes de permis.

¹ Source : IBSA, Juin 2014

10.5. Evaluation des incidences en phase 1

10.5.1. Estimation des quantités et des types de déchets produits

La quantité et les types de déchets produits dépendent de l'affectation des bâtiments. Dès lors, les estimations ont été réalisées selon les différentes fonctions prévues par les 3 scénarii en se référant principalement aux données figurant au « Chapitre 2 – Domaine économique et social ».

A noter que la fonction d'hôtel et/ou séniorerie prévue dans le cadre du scénario tendanciel n'a pas été prise en compte dans l'évaluation vu que sa faible superficie n'aura pas d'influence majeure en termes de flux de déchets.

Par ailleurs, à ce stade de l'étude, il n'a pas été possible d'évaluer la quantité de déchets générés par certains types d'équipements (hall de sport, centre culturel,...) et par les activités productives étant donné la grande hétérogénéité potentielle de ces activités.

10.5.1.1. Production de déchets par les futurs habitants

Le Bruxellois produit en moyenne 400 kg/an de déchets ménagers, soit plus d'un kilo par jour et par personne selon une estimation pour l'ensemble des déchets collectés en rue et dans les parcs à conteneurs.

Le tableau ci-dessous reprend la quantité de déchets produit par an par personne pour les différents types de déchets produits.

Type de déchets	Quantité (kg/an/pers)
Déchets ménagers (sac blanc)	162
Papiers + cartons	79
PMC	46
Verres	31
Autres	82
Total	400

Tableau 1: Quantité de déchets produits par an par habitant pour les différents types de déchets produits. Source : Bruxelles Environnement

En considérant que la population qui occupera les logements du site adoptera des pratiques conformes à la moyenne régionale ; ces données permettent d'estimer en première approche la production de déchets liées aux logements prévus par les différents scénarii.

	Scénario tendanciel Quantité (tonnes/an)	Scénario Masterplan Quantité (tonnes/an)	Scénario Plan Canal Quantité (tonnes/an)
Déchets ménagers	1129	1542	1065
Papiers + cartons	551	752	520
PMC	321	438	303
Verres	2	295	204
Autres	572	781	539
TOTAL	2789	3807	2631

Tableau 2 : Quantité de déchets produits (tonnes/an) par habitant pour les différents types de déchets selon les 3 scénarii.

Au vu de ce tableau, la proportion de déchets augmente proportionnellement au nombre d'habitants engendrés par le développement de la zone.

10.5.1.2. Production de déchets par les futurs employés

Le tableau ci-dessous reprend les quantités annuelles produites par employé (équivalent temps-plein) selon les données fournies par Bruxelles Environnement.

Type de déchets	Quantité (kg/an/pers)
Déchets « tout-venant »	150
Papiers + cartons	80
PMC	9
Verres	2
Autres (déchets dangereux,...)	8
Total	249

Tableau 3 : Quantité de déchets produits par an par employé pour les différents types de déchets produits. Source : Bruxelles Environnement

Ces chiffres sont ensuite appliqués aux différents scénarii sur base de l'estimation du nombre d'employés total qui a été réalisée préalablement dans le chapitre socio-économique :

	Scénario tendanciel Quantité (tonnes/an)	Scénario Masterplan Quantité (tonnes/an)	Scénario Plan Canal Quantité (tonnes/an)
Déchets ménagers	641	798	548
Papiers + cartons	342	426	292
PMC	38	48	33
Verres	9	11	7
Autres	34	43	29
TOTAL	1064	1325	910

Tableau 4 : Quantité de déchets produits (tonnes/an) par employé pour les différents types de déchets selon les 3 scénarii.

10.5.1.3. Production de déchets par les commerces

Le type de commerces n'étant, à ce stade, pas encore défini, l'analyse se base sur les quantités de déchets produits par une surface commerciale de type « shopping center » qui regroupe aussi bien des commerces produisant principalement des déchets d'emballages que des commerces produisant principalement des déchets organiques (HORECA). Ce type de commerce semble raisonnablement applicable au trois scénarii proposés étant donné la mixité commerciale qu'il propose et qu'actuellement cela constitue la seule donnée actuellement disponible.

Les hypothèses d'estimation se basent sur les seules données disponibles actuellement disponible les chiffres de l'étude d'incidences du Woluwé Shopping Center, réalisée par le bureau Agora (2008). Ces estimations ne concernent que les deux flux généralement observables pour les commerces, à savoir

- Ordures ménagères assimilées : 0,19 kg/m²/semaine ;
- Déchets recyclables papier + carton : 0,09 kg/m²/semaine ;

Aux flux ci-dessus doivent donc s'ajouter, notamment, les déchets PMC et les « petits déchets dangereux » dont la production n'a pas été estimée car nettement moins importants que les deux autres dimensionnés ci-dessus. Les emballages des produits vendus (films plastiques emballant les palettes livrées etc.) ne sont généralement pas valorisables comme PMC.

Les autres types de déchets (Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques, verre, bois, etc) sont jugés négligeables en termes de flux. Une gestion spécifique devrait toutefois leur être appliquée.

Ces hypothèses sont ensuite appliquées aux différents scénarii pour estimer la quantité de déchets produits par commerces:

	Scénario tendanciel Quantité (tonnes/an)	Scénario Masterplan Quantité (tonnes/an)	Scénario Plan Canal Quantité (tonnes/an)
Déchets ménagers	671	553	285
Papiers + cartons	318	262	135
TOTAL	989	815	419

Tableau 5 : Quantité de déchets produits (tonnes/an) par commerce pour les différents types de déchets selon les 3 scénarii.

Il est important de noter que la quantité de déchets dépend fortement du type de commerce qui s'implantera. Cette estimation n'est donc à considérer qu'à titre de grandeur permettant de visualiser, en première approche, l'ampleur de la production annuelle.

10.5.1.4. Production de déchets par les équipements

La totalité des équipements prévus n'étant à ce stade pas entièrement connus, l'évaluation de la production de déchets se base sur les structures les plus susceptibles de voir le jour (écoles, crèches,...) et ne prend donc pas en compte l'entièreté des équipements.

Bruxelles Environnement estime à environ 15 kg la quantité de déchets tout-venant produit par an par un élève dans l'enseignement général. Pour l'enseignement technique, une part plus importante de déchets de construction ou « à obligation de reprise » est engendrée par les ateliers ainsi que les déchets chimiques de laboratoire. La grande hétérogénéité des activités dans l'enseignement technique ne permet toutefois pas de donner des valeurs même indicatives.

Sur base de cette estimation et des données utilisées préalablement dans le chapitre socio-économique, on peut évaluer globalement la quantité de déchets produit par l'enseignement de type général.

	Scénario tendanciel Quantité (tonnes/an)	Scénario Masterplan Quantité (tonnes/an)	Scénario Plan Canal Quantité (tonnes/an)
Déchets tout-venant	28	39	27

Tableau 6 : Quantité de déchets produits (tonnes/an) par élève pour les différents types de déchets selon les 3 scénarii.

En ce qui concerne les crèches, les langes constituent la majeure partie des déchets. Selon Bruxelles Environnement², l'utilisation des langes jetables entraîne plus de 280 kg de déchets par enfant et par an.

En appliquant ce chiffre aux différents scénarii selon l'estimation du nombre d'enfants par crèche, on obtient les quantités de déchets suivantes :

	Scénario tendanciel Quantité (tonnes/an)	Scénario Masterplan Quantité (tonnes/an)	Scénario Plan Canal Quantité (tonnes/an)
Déchets tout-venant	11,5	21	36

Tableau 7 : Quantité de déchets produits (tonnes/an) par enfant pour les différents types de déchets selon les 3 scénarii.

² Bruxelles Environnement - Infos Fiches-Déchets – Pourquoi utiliser des langes lavables ? Mars 2010

10.5.1.5. Bilan de la production de déchets

Le tableau synthétique ci-dessous reprend la quantité totale de déchets produit par les 3 scénarii selon les différentes fonctions.

	Scénario tendanciel Quantité (tonnes/an)	Scénario Masterplan Quantité (tonnes/an)	Scénario Plan Canal Quantité (tonnes/an)
Logements	2789	3807	2631
Activité portuaire	/	/	/
Commerce	1064	1325	910
Activité économique (non inclus l'activité productive)	706	956	307
Equipement	39,5	60	63
Total	4881,1	6008,2	4023,2

Sur base de ce tableau, les logements constituent à ce stade la principale source de déchets dans le périmètre du PPAS.

Logiquement, le scénario Masterplan engendre la plus grande production de déchets, notamment suite à sa part importante de logements.

10.5.2. Incidences du projet en termes de gestion des déchets

10.5.2.1. Pour le logement

A. Collecte par l'Agence régionale de Bruxelles Propreté

Les différents déchets générés par le logement devront faire l'objet d'une collecte sélective périodique par les véhicules de l'Agence régionale de Bruxelles-Propreté (ABP). Celle-ci se devra dès lors de prévoir le passage des camions de collecte au sein des nouvelles zones urbanisées et d'y consacrer les investissements nécessaires pour la gestion de ces déchets. La collecte de ces déchets impliquera inévitablement des besoins en hommes et en équipements supplémentaires.

B. Installations fixes

De plus, la mise en œuvre du projet générera également un besoin accru au niveau des bulles à verre au sein du périmètre. Il apportera également une contribution spécifique au niveau du parc à conteneur destiné aux déchets de construction et aux encombrants et des 'points verts' destinés aux petits déchets dangereux accessibles aux habitants. Ces équipements devront donc faire face à cette augmentation.

C. Collecte par voie d'eau

L'hypothèse d'enlèvement des déchets ménagers par la voie d'eau pourrait être une alternative à étudier. Cette alternative permettrait potentiellement de réduire les nuisances causées par les camions de collecte (pollution, congestion au niveau du trafic, nuisances sonores,...).

Ce mode de gestion impliquerait la mise en place d'infrastructures additionnelles par rapport à la collecte de « porte à porte » habituelle :

- Pour centraliser les déchets (collecte pneumatique, dispositifs de stockage transitoire,...) ;
- Pour charger/décharger les déchets à transporter au sein du Canal (grues de chargement...) et des infrastructures similaires pour le déchargement à d'autres endroits ;
- La circulation de bateaux sur le canal.

Par ailleurs, les coûts et le bilan environnemental liés aux nouvelles infrastructures et à leur maintenance devraient être comparés aux coûts liés au mode de gestion classique afin d'évaluer si ce mode de gestion est réellement intéressant pour la collectivité.

A compléter.

10.5.2.2. Pour les commerces, les bureaux et les activités productives

L'enlèvement des déchets produits par les commerces, les bureaux et les activités productives devra se faire selon des filières spécifiques, en fonction de leur nature. En effet, dans certains cas, la fourniture de certains produits s'accompagnera d'une obligation incombant au producteur de reprise des déchets produits. Dans les autres cas, l'activité concernée devra prévoir un contrat d'évacuation des déchets qu'elle produit avec une société agréée.

10.6. Evaluation des incidences en phase 2

10.6.1. Incidences liées à la gestion des déchets

10.6.1.1. Pour les logements

A. Stockage au sein des bâtiments

Les immeubles de logements devront prévoir l'implantation de locaux spécifiques au stockage des déchets (conformément aux prescriptions du RRU). Ces locaux devront disposer de dimensions suffisantes pour permettre le stockage des déchets générés par l'ensemble des occupants du bâtiment ainsi que pour permettre un tri efficace. Les locaux déchets devront être accessibles à tous les occupants de l'immeuble qu'il dessert.

B. Collecte des déchets

B.1. Point de collecte

Les différents déchets générés par le logement devront faire l'objet d'une collecte sélective périodique par les véhicules de l'Agence régionale de Bruxelles-Propreté (ABP). Celle-ci se devra dès lors de prévoir le passage des camions de collecte au sein des nouvelles zones urbanisées et d'y consacrer les investissements nécessaires pour la gestion de ces déchets (besoins en hommes, équipements supplémentaires).

Pour optimiser les déplacements sur le site et la collecte de déchets, il faudra prévoir, de manière générale, des locaux de stockage par bloc de logements. Etant donné les fortes nuisances (bruits et odeurs) créées par la levée des déchets, leur accès devront être créés aux endroits les plus distants possibles des logements et de manière à limiter l'entrave au trafic. Un accès aisé par les véhicules de collecte accélérera la procédure et un horaire adéquat du ramassage réduira les nuisances sonores durant les heures de repos. Ceux-ci seront probablement installés au niveau des parkings souterrains, à proximité de la rampe d'accès au parking de manière à favoriser la sortie des conteneurs les jours de collecte des déchets. Dans le cas où les logements ne disposent pas de parkings souterrains, les locaux seront localisés au niveau du rez-de-chaussée.

Pour l'ensemble des scénarii, la collecte de déchets est donc envisagée selon le principe que les camions de collecte circulent sur les voiries résidentielles qui desservent les logements. A ce stade, l'organisation des collectes ménagères prises en charge par l'ABP ne devrait pas poser de problème spécifique par rapport aux voiries locales à créer. Notons toutefois qu'en ce qui concerne le scénario 3, les logements sont accessibles via des rues internes uniquement accessibles aux modes actifs. Pour ce scénario, l'évacuation devra si possible être prévue au niveau des activités productives. Il est également recommandé de faire valider les parcours en soumettant le projet de voiries à l'ABP (proximité et taille des arbres, rayons de braquage).

B.2. Mise en place de bulles à verre

Il est prévu qu'environ entre 8000 à 8600 habitants³ s'installent sur le site. Nous avons vu que la Région vise l'objectif d'un groupe de bulles à verre pour 600 habitants et qu'un site d'implantation abrite deux bulles à verre (verre clair et verre de couleurs).

Vu la densité attendue du projet et l'absence de bulles à verre en rive droite, il est recommandé de prévoir au minimum l'implantation de 13 sites de bulles à verre au sein du périmètre de PPAS, permettant alors de desservir environ 8000 habitants. Ces bulles à verre viendront s'ajouter aux conteneurs existants au sein des locaux déchets des immeubles de logements ainsi qu'aux équipements existants en rive gauche du périmètre.

Notons qu'un site de bulles à verre occasionne généralement les nuisances suivantes :

- nuisances sonores liées aux bris de verre (dépôts parfois tardifs en soirée malgré l'interdiction d'utiliser les bulles à verre après 22h) ;
- dépôt sauvage de déchets à proximité des bulles (caisses permettant le transport du verre, verre hors-dimensions, autres déchets en tout genre) qui peut avoir des incidences visuelles non-négligeables.

Pour ces raisons, il convient de prévoir une localisation :

- à une distance raisonnable des logements (afin d'éviter les nuisances sonores) et stratégique pour diminuer les trajets en voiture (proximité des commerces et/ou des équipements collectifs, des nœuds de transport en commun, etc.) ;
- qui s'intègre le mieux possible visuellement et qui bénéficie d'une bonne visibilité.

De plus, bien qu'il soit utile de pouvoir se rendre aux bulles à verre en voiture pour déplacer ces charges, une mise à disposition d'emplacements de stationnement pourrait favoriser l'usage de la voiture de manière importante. À la place, la localisation devrait permettre de s'y rendre de manière régulière (pour diminuer les charges à transporter) et permettre de combiner cet usage avec d'autres (accès aux commerces, nœuds de transport en commun, etc.)

En outre, l'étude recommande d'envisager le placement de bulles à verre enterrées en profitant des travaux d'infrastructure qui seront réalisés sur le site. Bruxelles Propreté généralise maintenant cette disposition pour toutes les nouvelles implantations. En effet, de telles bulles à verre présentent un meilleur confort sonore et permettent un aménagement plus esthétique qui évite les zones isolées visuellement. Ces qualités permettent de limiter fortement le dépôt sauvage de déchets.

³ L'estimation du nombre d'habitants a été faite selon les mêmes hypothèses prises lors de la phase I de programmation (proportion II) (voir chapitre Socio-économique ou chapitre Mobilité).

B.3. Système de collecte pneumatique automatisée

La collecte pneumatique des déchets de manière automatisée est une alternative au système classique de collecte des déchets. Les sacs poubelles sont introduits par les utilisateurs dans des bornes puis menées à un centre de tri via un réseau de conduites enterrées. Ce système permet de ne plus devoir collecter les déchets par camion et de réduire les nuisances liées au stockage des déchets et à leur transport au niveau de chaque unité d'habitation (le transport est mutualisé). Le tri des déchets se fait à la source : des bornes distinctes sont prévues pour chaque flux de déchets ('tout-venant', PMC, ...) et sont vidées tour à tour. Ce système nécessite à la place une infrastructure technique centralisée abritant le stockage des déchets et la machinerie nécessaire à leur acheminement.

Le tableau ci-dessous présente succinctement les avantages et inconvénients des deux approches :

	Avantages	Inconvénients
Collecte individuelle usuelle	Simplicité technique Modèle de gestion bien maîtrisé	Emprise des locaux de stockage Circulation des camions sur l'ensemble du site
Collecte par réseau pneumatique	(Quasi) absence de locaux déchets à l'échelle de chaque bâtiment (mais local déchets à l'échelle du site) Circulation des camions déchets limitées à la périphérie du site Consommation énergétique du système plus faible au regard de celle de la collecte en camion	Modèle technique à importer, Méthode de gestion à mettre en place Coût élevé Nuisance « déplacée » vers le lieu de collecte centralisé (trafic routier, odeurs, etc.)

Tableau 8 : Présentation succincte des avantages/inconvénients de chaque modèle de collecte (ARIES, 2015)

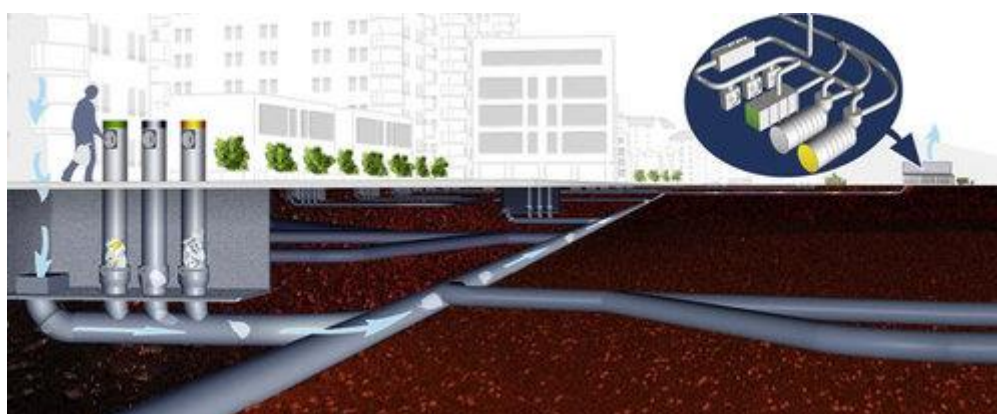


Figure 2 : Schéma souterrain d'un système de collecte pneumatique automatisée. Source : Association internationale des tunnels et de l'espace souterrain, 2015

Au vu de ses éléments, il pourrait être intéressant d'analyser de manière plus détaillée la faisabilité technique et financière de la mise en place de ce système de collecte en rive droite du périmètre du PPAS par rapport à un système de collecte classique.

10.6.1.2. Pour les activités productives, les commerces, les bureaux

Comme indiqué en phase I, les déchets produits par les commerces, les bureaux et les activités productives seront gérés par des filières spécifiques. En effet, selon AGRBC du 21 juin 2012 déterminant les règles de mise en œuvre de l'obligation de tri pour les producteurs ou détenteurs de déchets autres que ménagers, tous les producteurs ou détenteur de déchets autres que les ménages (entreprises, commerçants, indépendants, associations,...) qui produisent par semaine au moins 30 litres de déchets résiduels ou 50 litres de PMC ou 30 litres de papiers-cartons, doivent respecter les obligations suivantes :

- Avoir un contrat de collecte auprès d'un collecteur agréé ;
- Utiliser des sacs ou conteneurs identifiés au logo de ce collecteur ;
- Trier les papiers-cartons ;
- Trier les PMC, les bouteilles et les flacons en verre transparent blanc et de couleur ainsi que les déchets de jardins.

La cadence d'enlèvement des déchets variera en fonction des besoins de chaque activité et devra être organisée de manière à réduire les nuisances sonores pour les activités sensibles environnantes telles que le logement.

10.6.2. Transport des déchets ménagers par la voie d'eau

La grande majorité des déchets implique, dans le cadre de leur traitement, d'être transportés, à l'exception des biodéchets qui peuvent être compostés directement par les ménages. A l'heure actuelle, la route assure une part majoritaire du transport des déchets tout en ayant une faible efficacité énergétique et environnementale.

Etant donné la situation du périmètre du PPAS le long du canal Charleroi-Bruxelles, il s'avère pertinent d'étudier l'hypothèse d'enlèvement des déchets ménagers par la voie d'eau.

Dès lors, le présent point expose, dans un premier temps, le fonctionnement général de la gestion des déchets par voie d'eau et analyse ensuite l'applicabilité de ce mode de gestion au périmètre du PPAS Biestebroeck.

Ce mode de gestion impliquerait la mise en place d'infrastructures additionnelles par rapport à la collecte de « porte à porte » habituelle :

- Pour centraliser les déchets;
- Pour charger/décharger les déchets à transporter au sein du Canal et des infrastructures similaires pour le déchargement à d'autres endroits ;
- La circulation de bateaux sur le canal.

La centralisation des déchets constitue une étape préliminaire essentielle au transport par voies d'eau. Les volumes importants transportés par bateau impliquent en effet un rassemblement des déchets en un lieu unique de chargement. Cette étape peut faire l'objet d'un ramassage traditionnel des déchets ou d'un système de collecte pneumatique qui permet de limiter les nuisances visuelles et olfactives mais qui s'accompagne d'investissements importants.

Pour charger/décharger les déchets, différentes techniques de conditionnement et de manutention sont adaptées aux différents types de déchets :

- Le **transport en vrac** est adapté au transport des déchets ne générant ni envois, ni nuisances olfactives, ni impact visuel fort. C'est une technique simple et économique, surtout si les camions peuvent décharger directement leur chargement dans les barges.
- Le **transport conditionné** peut prendre différentes formes telles que conteneurs, balles ou paquets compactés ou encore sacs renforcés de types 'big-bag'. Ses avantages principaux sont la réduction des volumes à transporter (via compaction), la limitation des nuisances olfactives et visuelles, le stockage aisé pour permettre des transports groupés et la traçabilité des flux.

Pour la manutention, différentes possibilités existent parmi lesquelles les portiques, les grues ou encore les 'reach-stacker'. Le chargement gravitaire des bateaux depuis les camions constitue également une possibilité. Le choix du système devra tenir compte du type de déchet, du conditionnement et de la volonté d'avoir un système fixe ou mobile. La figure suivante reprend pour différentes catégories de déchets le type de conditionnement et de système de manutention les plus adéquats.

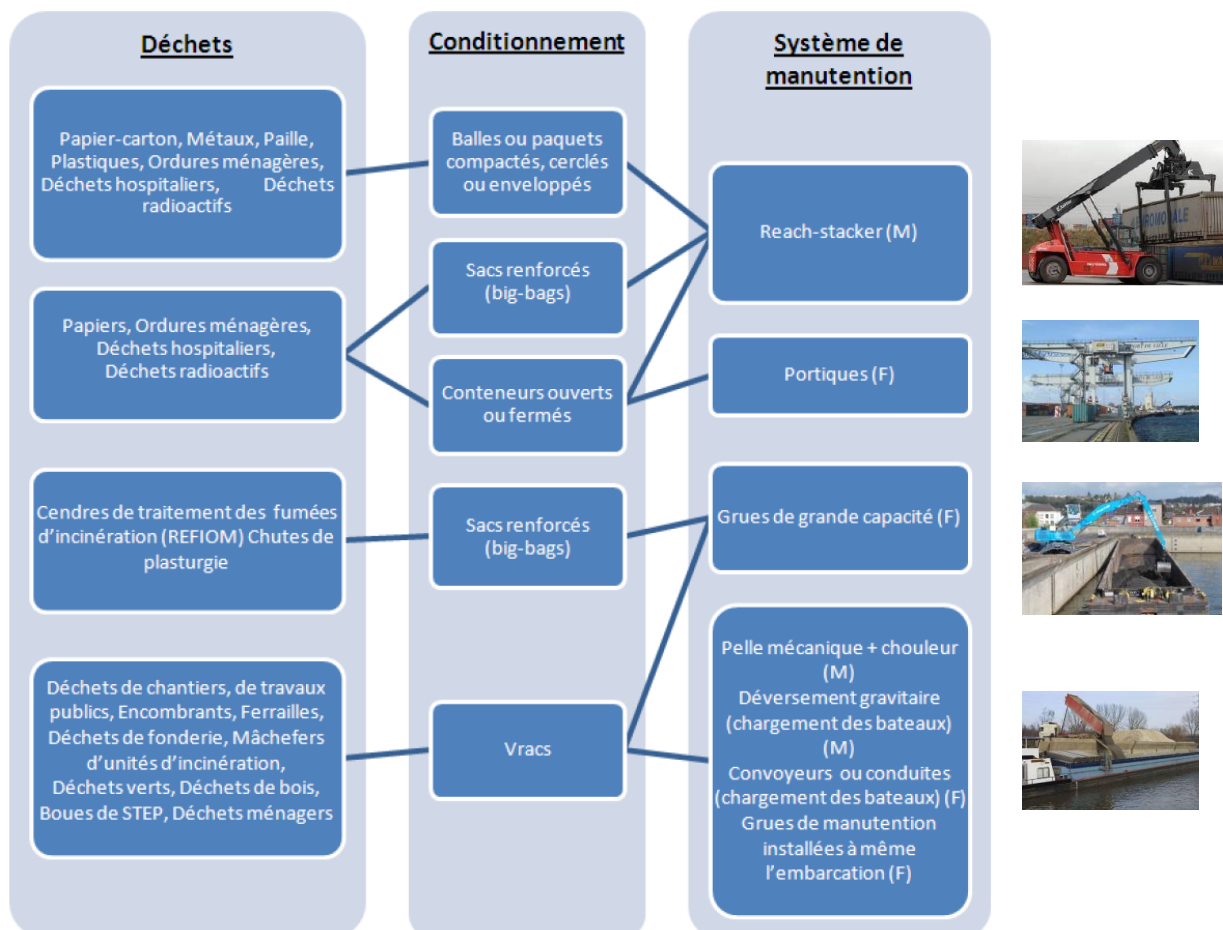


Figure 3 : Conditionnement et système de manutention adaptés, par type de déchet

Source : ADEME, 2012.

Le matériel disponible pour le transport de déchets par voie d'eau offre une large gamme de gabarits allant des péniches traditionnelles (250 tonnes, 40 mètres de long environ) aux grands porte-conteneurs (jusqu'à 500 conteneurs, plus de 3000 tonnes). Les voies navigables sont classées au niveau européen en fonction de leur accessibilité aux différentes catégories de bateaux. Le canal Charleroi-Bruxelles est repris en catégorie IV, ce qui signifie qu'il est accessible aux convois allant jusqu'à 1350 tonnes.

Par ailleurs, les coûts et le bilan environnemental liés aux nouvelles infrastructures et à leur maintenance devraient être comparés aux coûts liés au mode de gestion classique afin d'évaluer si ce mode de gestion est réellement intéressant pour la collectivité. Les principaux avantages et inconvénients identifiés pour le transport fluvial sont repris dans le tableau suivant.

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Fiabilité et ponctualité : pas de facteur de retard à prévoir ; • Transport massifié : 1 bateau de 1500 tonnes = 50 camions ; • Sécurité : 100 à 300 fois plus sûr que le transport routier ; • Nuisances sonores, olfactives et visuelles moindres ; • Désengorgement du réseau routier ; • Consommation énergétique faible : réduction de 3 à 6 fois par rapport au transport routier ; • Réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport au transport routier ; • Coûts externes (accidents, bruits, polluants, coûts climatiques, infrastructure, saturation) les plus bas 	<ul style="list-style-type: none"> • Pré et post-acheminement engendrant des ruptures de charge • Installations spécifiques pour la manutention (investissements) • Rentabilité économique non assurée

Le transport des déchets par les voies d'eau a déjà fait l'objet de plusieurs initiatives, couronnées ou non de succès. Certaines d'entre elles sont présentées succinctement afin d'identifier les facteurs clés de réussite.

- *Transport fluvial des bouteilles en plastique usagées collectées dans l'agglomération de Rouen.*

Depuis 2010, la voie fluviale est utilisée pour acheminer les bouteilles en plastique usagées issues du tri sélectif vers une unité de recyclage. Le périmètre du projet englobe 600.000 habitants générant un flux annuel de 1500 tonnes de bouteilles. Celles-ci sont compactées dans des balles de 1m³, lesquelles sont chargées dans des conteneurs transportés par barge permettant de transporter 220 tonnes de plastique à la fois. Les barges parcourent alors 130 kilomètres jusqu'à l'unité de recyclage. La diminution des émissions de gaz à effet de serre lié au passage du transport routier au transport fluvial a été estimée à 18 tonnes/an.

□ *Transport fluvial de vieux papiers sur la Seine*

Une rotation hebdomadaire permet d'acheminer des bobines de papier neuf vers les imprimeries parisiennes et de repartir avec les journaux et magazines usagés vers l'usine de recyclage. Cette logistique porte sur un volume total annuel de 75.000 tonnes. Les gains énergétiques et environnementaux ont été estimés à 40% et 550 tonnes d'équivalents CO₂ par an par rapport au transport routier.

□ *Transport du calcin par voie fluviale à Lille*

Entre 2003 et 2007, le verre collecté dans la métropole lilloise était acheminé par barge de 1500 tonnes environ entre le centre de tri et une usine verrière, située à 55 kilomètres en aval. Le flux annuel de 400.000 tonnes environ était pris en charge par 70 trajets de barge environ. L'arrêt définitif de ce trafic s'explique par l'existence d'un parcours de préacheminement (du centre de tri au port) et d'un parcours de post-acheminement (du port à l'usine) engendrant des surcoûts importants.

Les facteurs clés de réussite pour le transport fluvial par rapport à un transport routier peuvent être résumés comme suit :

- Un trajet suffisamment long pour justifier le transport fluvial et amortir l'impact du coût des deux ruptures de charge.
- Des tonnages importants permettant une certaine régularité dans les envois.
- Un type de déchet unique afin de mettre en œuvre un seul type de conditionnement et un seul système de manutention.
- Des transports routiers de pré et post-acheminement minime, ce qui suppose des localisations proches de voies d'eau navigables.
- L'équilibrage des flux en transportant des déchets dans un sens et des produits neufs dans l'autre sens.
- Une source de déchets aussi concentrée que possible.

Dans le cas du périmètre du PPAS Biestebroeck, peu des facteurs favorables au recours au transport par voies d'eau sont rencontrés.

Premièrement, le trajet fluvial entre le point de chargement et la destination finale (déchetterie de Bruxelles nord / incinérateur de Neder-Over-Hembeek) est limité à 7 kilomètres ce qui est très peu au regard du temps consacré au chargement et au déchargement des déchets. Cette distance est en tout cas bien inférieure à celle des expériences de transport par voies d'eau réussies présentées ci-dessus.

Ensuite, les quantités de déchets générées au sein du périmètre sont extrêmement limitées. Suivant les hypothèses posées en phase 1 de programmation, elles seraient d'environ 5870 tonnes annuelles (ou 112 tonnes hebdomadaires), se répartissant comme suit : 1700 tonnes de déchets ménagers, 1400 tonnes de papiers et de cartons, 500 tonnes de PMC, 300 tonnes de verre et 2000 tonnes de tout-venant. La contenance des barges étant habituellement comprise entre 150 et 5000 tonnes, les envois seraient très peu fréquents ce qui pose question pour le stockage des déchets et les nuisances olfactives et visuelles. Ainsi, il semble que le volume minimal pour justifier le transport par voie d'eau n'est pas atteint avec le périmètre considéré.

De plus, les déchets sont de plusieurs types (ménagers, verres, PMC, ...), dont les techniques de conditionnement et de manutention ainsi que les destinations finales divergent. Tous ces déchets peuvent donc difficilement être transportés simultanément. Pris individuellement, les déchets ménagers représentent 33 tonnes hebdomadaires et il faut donc une période d'un mois avant de remplir une péniche de taille raisonnable.

Enfin, faute de matières premières ou produits finis à transporter de la déchetterie vers Biestebroek, les barges circuleront probablement à vide pour le retour, ce qui n'est évidemment pas idéal.

10.6.3. Incidences du projet sur les frais de gestion des déchets

L'urbanisation du périmètre impliquera des coûts relatifs à la gestion des déchets. Ces coûts se répartiront suivant les intervenants suivants :

- La Région (via l'ABP) :
 - Mise en place des collectes sélectives et la gestion en aval des déchets collectés (centre de tri/ évacuation/élimination,...) ;
 - Prise en charge de la gestion de la déchetterie régionale (encombrants, petits déchets dangereux,...) ;
- La commune : nettoyage des voiries communales et collecte des poubelles publiques implantées le long de ces voiries/espaces verts ;
- Exploitants du site (non-résidentiels) : collecte par des prestataires privés (ou contrat spécifique avec l'ABP) pour la collecte des déchets générés par les commerces et les entreprises implantées sur le site.

A noter que la répartition des coûts entre la Région et la Commune est définie dans un contrat. Le détail de ce contrat n'est pas présenté ici, il peut modifier certains aspects présentés de manière simpliste ci-dessus.

10.6.4. Implantation de points de compostage au sein du périmètre

Au sein du périmètre, la mise en place de lieux de compostage en nombre suffisant pour les déchets alimentaires et les déchets verts permettrait de limiter le volume de déchets à incinérer et de créer un amendement naturel. Ainsi, les résidus organiques sont considérés non plus comme des déchets mais comme une ressource. A Bruxelles, la quantité de déchets compostables varie entre 40 et 75 kg par habitant et par an. Le volume à prévoir pour la création et maturation du compost est d'environ 1,5 m³ pour 10 foyers⁴.

A l'échelle d'un quartier, le compostage collectif peut prendre différentes formes (compostage en tas, en bac composteur, en silo, vermicompostage ...) et être à l'initiative de citoyens, des communes, des écoles, ... Toutes ces initiatives de compostage sont intéressantes tant qu'elles sont bien gérées : le compost doit être remué, aéré et arrosé, et un apport de coproduits riches en carbone (par exemple des copeaux de bois) doit être assuré régulièrement. Des volontaires ou des professionnels (gardien d'immeuble, ...) devront être responsables de ces tâches.



Figure 4 : Exemple d'un site de compostage collectif (Source : www.tco.re, 2015)

La localisation de ces zones de compostage et leur aménagement (superficie, signalétique, gestion des accès, etc.) devra faire l'objet d'études plus détaillées lors des procédures de permis de lotir/permis d'urbanisme.

⁴ Je composte, ça change tout!, www.miniwaste.eu, 2015

Vade-mecum "Vers des quartiers zéro déchet", Bruxelles Environnement, Février 2015

Compostage collectif, www.lettri.com, 2015

Impact du compostage individuel sur les quantités de déchets collectés, IRSTEA Rennes, 2012

10.6.5. Conclusions et recommandations

La différence entre chaque scénario de spatialisation au niveau des nuisances dues aux déchets se situent essentiellement au niveau des quantités. En effet, en augmentant la superficie des fonctions, on augmentera obligatoirement la quantité de déchets générés. Cela aura un impact sur la taille des locaux, sur la fréquence de ramassage et par leur durée dans le temps. Dans ce sens, le scénario 2 est le scénario qui générera potentiellement le plus de déchets.

Par ailleurs, selon les logiques de spatialisation, la collecte des déchets pourrait être plus ou moins contraignante. En effet, dans le cas du scénario 1, la mixité horizontale des îlots permettra de différencier la collecte des déchets ménagers au sein des rues résidentielles et la collecte des déchets non ménagers au sein des rues au caractère plus économiques, de manière à limiter réciproquement les nuisances. Pour le scénario 3, la présence de logements en intérieur d'îlots pourrait légèrement contraindre la collecte des déchets.

Critères d'évaluation ⁵	Scénario tendanciel	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Accessibilité des logements pour les camions de collecte				

Les recommandations suivantes peuvent être formulées dans le cadre de la gestion des déchets :

- Implantation de locaux spécifiques pour le stockage des déchets conformément au RRU – implantation par blocs de logements ;
- Collecte des déchets via des camions de collecte ;
- Mise en place de bulle à verre enterrées ;
- Implantation de point de compostage collectif.

⁵ Pour faciliter la comparaison et la lecture du tableau, un code couleur a été établi et permet d'identifier les effets négatifs/positifs/neutres des scénarios, à savoir :



Selon cette évaluation, un critère sera donc « Défavorable /Neutre/Favorable » vis-à-vis d'un critère donné. L'évaluation « Exclusion » est appliqué quand le critère est de nature à exclure le scénario (car particulièrement défavorable).

10.7. Analyse des incidences en phase 3

10.7.1. Prescriptions relatives à la mise en œuvre du Plan Déchets de la Région

Le Plan Déchets comporte de nombreuses prescriptions qui sont principalement à mettre en œuvre par l'autorité régionale. Cependant, certaines prescriptions peuvent être appliquées au sein du PPAS, à savoir : garantir et faciliter le tri sélectif dans les grandes entités de logements en offrant des locaux avec des conteneurs de taille suffisante et facile d'accès. Il s'agit également de préconiser l'aménagement de conteneurs enterrés qui présentent l'avantage d'être plus hygiéniques, esthétiques et de limiter les nuisances sonores et olfactives ou encore de favoriser le compostage de quartier.

Au niveau des chantiers, le Plan Déchets invite à favoriser la réutilisation des déchets de construction tels que les aménagements intérieurs de bureaux, les châssis, les éléments de constructions (poutres, pierres, éléments, en bois,...). Le cas échéant, les déchets seront triés pour un meilleur recyclage, soit sur chantier, soit en décharge, suivant les possibilités.

Au niveau de la prévention à la production de déchets de construction, le Plan Déchets invite à anticiper cette problématique le plus en amont possible. Au sein du PPAS, il s'agira, dans la mesure du possible, de construire des espaces flexibles qui pourront facilement évoluer au travers du temps et de favoriser l'utilisation de matériaux à faible énergie grise, facilement démontable pour une réutilisation ou recyclable.

10.7.2. Gestion des déchets

10.7.2.1. Gestion des déchets verts

L'organisation de composts collectifs pourrait être envisagé dans les zones d'espace public à proximité directe des logements et éventuellement sur les toitures des activités productives accessibles au public. Ces composts permettraient le recyclage et la valorisation des déchets végétaux ainsi que des restes alimentaires.

Tant la taille des espaces publics que les dispositions du PPAS le permettent. En effet, les prescriptions littérales précisent à cet égard que les espaces verts sont de manière générale aménagés pour remplir un rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique, ce qui laisse la porte ouverte à cette possibilité.

Notons néanmoins que la localisation de ces composts collectifs devra permettre de concilier une proximité avec les logements tout en permettant une distance suffisante pour éviter les désagréments éventuels liés à l'odeur des composts.

10.7.2.2. Gestion des déchets à l'intérieur des bâtiments

En ce qui concerne le stockage des déchets à l'intérieur des bâtiments, le PPAS n'apporte pas de précision spécifique. Pour les logements, ce sont donc les normes du RRU qui sont d'application et qui encadrent le stockage des déchets à l'intérieur des nouveaux immeubles. Pour les bâtiments de logement, le RRU prévoit :

« *Tout immeuble neuf à logements multiples comporte un local permettant d'entreposer les ordures ménagères.*

Ce local réunit les conditions suivantes :

- 1° Pouvoir être fermé ;*
- 2° Etre aisément accessible par les habitants de l'immeuble ;*
- 3° Permettre aisément le déplacement des ordures ménagères vers la voie publique ;*
- 4° Avoir une capacité suffisante, compte tenu du nombre de logements, afin notamment de permettre le stockage sélectif des ordures ménagères. »*

Le PPAS impose donc implicitement pour les immeubles de logements l'intégration d'espaces permettant une bonne gestion des déchets, pour favoriser le tri des déchets en vue du recyclage.

Pour les bâtiments accueillant d'autres fonctions (activités productives, commerces,...), des espaces de stockage adaptés devront être intégrés au bâtiment. Les conditions propres à ces espaces de stockage devront être définies lors des procédures ultérieures (permis de lotir, permis d'urbanisme/permis de lotir,...).

10.7.3. Recommandations

Les recommandations suivantes complètent celles émises lors de la phase 2 de spatialisation.

- De manière générale, prévoir des locaux poubelles adaptés au tri des déchets (taille, accès, situation) et limitant au maximum les nuisances sonores, visuelles et olfactives;
- Les poubelles implantées sur l'espace public devront être installées aux endroits les plus fréquentés (parcs, arrêts de TC, écoles, cheminements piétons,...) ;
- Veiller à prévoir suffisamment de lieux de collecte des déchets recyclés, comme les bulles à verre, en fonction des nouveaux occupants prévus sur le site ;
- Aménager si possible des conteneurs enterrés, notamment pour les bulles à verre, en fonction des nouveaux occupants prévus sur le site ;
- Les dimensions des voiries doivent être suffisantes pour permettre le passage des camions poubelles ;
- Au niveau du chantier, veiller à réutiliser au maximum les déchets de démolition des constructions sur le site et à recycler les déchets qui ne peuvent être réutilisés sur place.

10.8. Mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire et compenser les incidences négatives notables sur l'environnement

Ce point reprend, sous forme de tableau synthétique, l'ensemble des mesures à prendre dans le cadre de la mise en œuvre du PPAS dans le domaine des déchets, c'est-à-dire les mesures faisant parties des objectifs mais ne pouvant pas être intégrées formellement dans un PPAS et devant donc être prises en compte lors des demandes ultérieures.

	Incidences identifiées	Mesures
10. DECHETS	Gestion des déchets	
	L'urbanisation du périmètre générera une quantité importante de déchets	10.1 Prévoir des locaux poubelles adaptés au tri des déchets (taille, accès, situation) et limitant au maximum les nuisances 10.2 Les poubelles implantées sur l'espace public devront être installées aux endroits les plus fréquentés (parcs, arrêts de TC, écoles, cheminements piétons...); 10.3 Aménager si possible des conteneurs enterrés, notamment pour les bulles à verre, en fonction des nouveaux occupants prévus sur le site ;
	Collecte des déchets	10.4 Veiller à prévoir suffisamment de lieux de collecte des déchets recyclés, comme les bulles à verre, en fonction des nouveaux occupants prévus sur le site ; 10.5 Les dimensions des voiries doivent être suffisantes pour permettre le passage des camions poubelles.
	Chantier	
	Déchets liés au chantier	10.6 Veiller à réutiliser au maximum les déchets de démolition des constructions sur le site et à recycler les déchets qui ne peuvent être réutilisés sur place

10.9. Prise en compte de variantes

La présentation des variantes des phases de programmation et de spatialisation est réalisée au *CHAPITRE 5 « Présentation des variantes et scénarios »*.

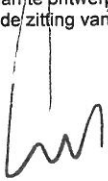



Les incidences de ces variantes ont été analysées aux points précédents.

10.10. Conclusions

En toute logique, l'urbanisation du site induira des incidences négatives en matière de production de déchets. Les déchets ménagers générés par la mise en œuvre du projet devront faire l'objet de collectes sélectives par l'Agence régionale de Bruxelles-Propreté (ABP) tandis que les déchets commerciaux devront être collectés auprès d'opérateurs agréés.

La mise en œuvre du projet générera également un besoin accru au niveau des bulles à verre au sein du périmètre. Il apportera également une contribution spécifique au niveau des parcs à conteneur destinés aux déchets de construction et aux encombrants et des 'points verts' destinés aux petits déchets dangereux accessibles aux habitants. Ces équipements devront donc faire face à cette augmentation.

Par ailleurs, la collecte des déchets par la voie d'eau ne s'avère pas dans ce cas-ci pertinente notamment au vu de la faible quantité totale des déchets générés par rapport à la capacité des péniches et au vu de la diversité des déchets produits.

<p>BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST GEMEENTE ANDERLECHT PROJECT VAN TOTALE OPHEFFING VAN HET RESTERENDE DEEL VAN HET BBP "BIESTEBROEK" BR 07/12/2017 (MER + ONTEIGENINGSPLAN) EN OPRICHTING VAN HET BBP "BIESTEBROEK II" MET EEN MER Gemeentelijk nummer: PPAS_E2 Gewestelijk nummer: AND_0059_002</p>	<p>REGION DE BRUXELLES-CAPITALE COMMUNE D'ANDERLECHT PROJET D'ABROGATION TOTALE DE LA PARTIE SUBSISTANTE DU PPAS "BIESTEBROECK" AG 07/12/2017 (RIE + PLAN D'EXPROPRIATION) ET ÉLABORATION DU PPAS "BIESTEBROECK II" AVEC UN RIE Numéro communal : PPAS_E2 Numéro régional : AND_0059_002</p>
<p>PLAN Opgemaakt door de Projectauteur</p> <p style="text-align: center;">BUUR</p> <p>BUUR part of Sweco -rue d'Arenberg - Arenbergstraat, 13 / 1000 Bruxelles – Brussel / T 02.383.06.40 www.buur.be</p>	<p style="text-align: right;">PLAN Dressé par l'auteur de projet</p> <p style="text-align: center;">aries CONSULTANTS</p> <p>Aries Consultants Rue des Combattants 96B / 1301 Bierges T 010.43.01.10 www.ariesconsultants.be</p>
<p>Gezien en voorlopig goedgekeurd door de Gemeenteraad: de Gemeenteraad geeft het College van Burgemeester en Schepenen opdracht het ontwerpplan te ontwerpen aan een openbaar onderzoek op de zitting van 26.01.2024</p>  <p>In opdracht, Le Bourgmestre, De Burgemeester, Fabrice CUMPS</p>	<p>Vu et adopté provisoirement par le Conseil communal : le Conseil communal charge le Collège des Bourgmestre et Échevins de soumettre le projet de plan à enquête publique en séance de 28.01.2024</p>  <p>Par Ordonnance : La Secrétaire communale ff., De wdn Gemeentesecretaris, Nathalie COPPENS</p>
<p>Het College van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat onderhavig ontwerpplan ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van 21.01.2024 tot 22.01.2024</p>  <p>In opdracht, L'Échevine du Développement Urbain et de la Mobilité, De Schepenen van de Stedelijke Ontwikkeling en van de Mobiliteit, Susanne MÜLLER-HÜBSCH</p>	<p>Le Collège des Bourgmestre et Echevins certifie que le présent projet de plan a été déposé à l'examen du public à la maison communale du 21.01.2024 au 22.01.2024</p>  <p>Par Ordonnance : La Secrétaire communale ff., De wdn Gemeentesecretaris, Nathalie COPPENS</p>
<p>Gezien en definitief goedgekeurd door de Gemeenteraad op de zitting van</p>	<p>Vu et adopté définitivement par le Conseil communal en séance du</p>
<p>Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van</p> <p style="text-align: center;">De Minister-President</p>	<p>Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale du</p> <p style="text-align: center;">Le Ministre-Président</p>