

Rebecq, le 11 janvier 2026

Objet : Avis sur l'enquête publique relative au projet de dépôt de bus et de zone d'activités économiques à Rebecq

Réf. Commune de Rebecq : 2025/PU/1 et DPA : 10020564/MLI.sgu

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Echevin.e.s,

J'ai bien pris connaissance du dossier relatif au projet de dépôt de bus et de développement d'activités économiques PME sur la commune de Rebecq.

Il est important de préciser d'emblée que je ne suis pas opposé au principe du dépôt de bus ni au développement d'activités économiques. En revanche, le dossier tel que présenté soulève de nombreuses questions, manque de clarté sur plusieurs points essentiels et certaines orientations proposées me paraissent, par ailleurs, contestables.

Constat général sur le dossier

De manière générale, le dossier est **difficile à analyser**. Il est volumineux, **mal structuré et comporte plusieurs incohérences**. Certaines annexes sont annoncées mais difficiles à identifier, les documents sont parfois scannés sans table des matières claire, et il est très compliqué de s'y retrouver entre le dossier initial et ses compléments.

- Les fichiers pdf sont des images (parfois illisibles) dans lesquels on ne peut pas faire de recherche textuelles, ce qui est particulièrement utile avec des fichiers de plus de 400 pages
- les noms de fichiers sont rarement clairs et évocateurs au regard de le contenu, ce qui complexifie grandement l'analyse citoyenne
- certains fichiers sont redondants
- alternance dans le même document de pages "portrait" et "paysage" rendant la lecture des plus pénibles.

Plusieurs **erreurs ou approximations factuelles** apparaissent également. Par exemple, un espace est qualifié de « petit parc » alors qu'il s'agit en réalité d'un terrain naturel de Natagora. Le dossier affirme qu'il n'y aurait aucune espèce protégée à proximité, tout en mentionnant, quelques lignes plus loin, la présence à moins de 100 m d'un site de grand intérêt biologique, ce qui est contradictoire par définition. L'intérêt écologique du site pour certaines espèces comme les batraciens a d'ailleurs été confirmé par l'aménagement récent d'un crapauduc sous le chemin de la Chaussée.

Il me semble indispensable qu'un résumé lisible mais non réducteur soit accessible au plus grand nombre, si on veut respecter l'esprit de ce qu'est ou doit être une enquête publique digne de ce nom, c'est à dire représentative.

Étude de mobilité

Le dossier fait référence à une étude de mobilité (annexe 7), présentée comme essentielle. Cette étude est très particulièrement difficile à identifier et à analyser dans l'ensemble des documents fournis.

Sur le fond, plusieurs problèmes apparaissent :

- La méthodologie repose sur des observations réalisées **un seul jour**, ce qui ne permet pas d'évaluer correctement les variations quotidiennes des flux.
- Les estimations de déplacements liés aux PME (visiteurs, employés) semblent largement **sous-évaluées**, se baser sur la surface, en déduire le nombre d'employés et par là même le nombre de déplacements me semble des plus hasardeux tant que ne sont pas connues les destinations finales des cellules PME
- L'analyse est menée **comme si le chemin de la Chaussée était un cul de sac** et que l'entièreté des flux générés seraient absorbés par la nationale uniquement alors que dans son analyse du réseau routier, l'étude de mobilité précise bien que l'accès autoroutier le plus rapide passe par le Chemin de la Chaussé, des voiries de liaison permettant de traverser le village (dont la bien nommée rue de l'École, présentant déjà maintenant des problèmes de mobilité) et l'échangeur n°24 de la E429.
- **Aucune analyse des incidences cumulées** n'est réalisée, alors que le projet se situe à proximité d'autres activités importantes et projets connus et ayant eux même des incidences avérées sur la mobilité (**disparition / remplacement de la Drève Léon Jacques** en cours de traitement par les fonctionnaires régionaux)

En l'état, la méthodologie utilisée ne permet pas de justifier les conclusions avancées quant à l'absence d'impact significatif sur la mobilité.

Il convient donc de fournir une étude de mobilité complète incluant observations sur plusieurs jours, analyse des rues avoisinantes et incidences cumulées avec les projets connus aux abords.

Si l'option d'une entrée/sortie du projet sur le chemin de la Chaussée est maintenue, cet axe doit être intégré dans l'étude de mobilité.

Implantation et accès au site

Le Schéma de Développement Communal prévoit une zone d'activité économique **le long de la chaussée de Mons**. Or, même si le site est physiquement proche de cette chaussée, l'accès principal est prévu via le chemin de la Chaussée, au plus près des habitations.

Il n'existe pourtant pas, à ma connaissance, de contrainte foncière empêchant un accès direct depuis la chaussée de Mons. Un chemin public existe entre le site et la chaussée de Mons. Un accès par cette voie serait plus cohérent avec les documents de planification, réduirait les nuisances pour les riverains et limiterait les risques de congestion locale et/ou dans le centre de Quenast..

Je demande que soit revu l'accès principal au site pour privilégier la chaussée de Mons afin de réduire les nuisances proches des habitations ainsi que les congestions locales.

Biodiversité et environnement

Le dossier ne permet pas d'évaluer correctement les impacts sur la biodiversité :

- Les interrogations concernant la présence d'**espèces protégées** ne sont pas levées.
- Les zones naturelles voisines (terrain naturel propriété de Natagora, **site de Grand Intérêt Biologique n°SGIB 2865**, célèbre localement pour abriter, entre autres, le Hibou Grand-Duc (Bubo bubo) ne font pas l'objet d'une analyse suffisante.
- Les incidences environnementales sur la faune et la riveraineté de l'**éclairage artificiel** (luminaires extérieurs) n'ont pas été analysées dans le dossier.
- Les mesures annoncées (bandes végétalisées, plantations) restent très générales : aucune précision sur les essences, les surfaces, ni la **gestion à long terme** n'est disponible.

Il est donc impossible, en l'état, de se prononcer sur l'absence d'incidences environnementales significatives.

La parcelle comprend un **cours d'eau non navigable**. Au vu des documents accessibles, il m'est impossible de savoir si le projet respecte les **contraintes réglementaires et incidences** liées à cette présence.

Par ailleurs, je me réjouis de voir que certains emplacements de parking seront construits avec des **dalles engazonnées**. Je me permets d'attirer votre attention sur l'inadéquation environnementale (dégradation et usure rapide, morceaux de plastique dispersés dans l'environnement, etc) de pareilles dalles si elles sont en plastique, un matériau durable dans tous les sens du terme est souhaitable.

Il est indispensable d'étudier de manière appropriée les incidences du projet sur la biodiversité et les zones naturelles avoisinantes

En tout état de cause, préciser clairement quelles mesures seront prises pour limiter ou compenser les impacts du projet sur les écosystèmes, la biodiversité, les zones naturelles, les couloirs écologiques et le paysage environnant est nécessaire. Notamment celles pour préserver la population de batraciens et la fonctionnalité écologique de la zone humide et ses abords.

Architecture et Paysage

L'architecture prévue pour le dépôt apparaît fonctionnelle, présente une qualité très limitée et son intégration dans le paysage environnant n'est pas garantie.

Une végétalisation du site bien pensée devrait contribuer à créer un dialogue plus harmonieux avec l'environnement.

Merci de veiller à l'aménagement des abords et de préciser les essences d'arbres et végétaux choisis ainsi que leur implantation précise pour atténuer l'impact visuel au fil des saisons du projet depuis les voies et habitations voisines, et de favoriser un dialogue harmonieux avec l'environnement et contribuer à un remaillage cohérent du paysage.

Eau, égouttage et risques hydrauliques

Le projet prévoit une récupération importante des eaux pluviales, des bassins d'infiltration et un prétraitemet des eaux de lavage. Toutefois, plusieurs points restent flous :

- Que se passe-t-il en cas de **fortes pluies** lorsque les bassins sont pleins ?
- Les **capacités du réseau d'égouttage et d'épuration** existants sont-elles suffisantes pour absorber les nouvelles quantités d'eau rejetées par le projet ?
- Quelle est la position formelle de l'organisme compétent en matière d'assainissement (InBW) ?

Il convient de préciser préalablement les données techniques et références utilisées pour calculer le dimensionnement des ouvrages de gestion intégrée des eaux pluviales (indiquer quelle pluviométrie, intensités de pluie et périodes de retour qui ont été prises en compte ainsi que les sources de ces données).

Il est nécessaire de s'assurer de la capacité des ouvrages de gestion intégrée des eaux pluviales à gérer les événements pluviaux extrêmes et à limiter les risques de débordement ou d'inondation sur le long terme.

Énergie et transition énergétique

Le projet prévoit des panneaux photovoltaïques et une cabine électrique mais le réseau public est-il réellement capable de supporter la puissance annoncée et ainsi éviter d'amplifier le problème bien connu des décrochages d'onduleur du réseau? Dans l'affirmative, pourquoi ne pas d'emblée doter les toitures (surfaces déjà artificialisées) des espaces PME de tels équipements ?

Le projet prévoit l'implantation d'une **cabine HT de 2000 kVA**, destinée à une future électrification de la flotte de bus. À court terme, la puissance ne sera pas utilisée à pleine capacité (demande TEC non encore formulée). Je me demande donc si le projet est réellement tourné vers les **motorisations futures** ou reste-t-il structurellement dépendant des **carburants fossiles** (400 000 litres de mazout routier annuels prévus) ? Qu'est-il prévu pour les (futurs) véhicules à hydrogène ?

Bruit, vibrations et qualité de vie

Le dossier affirme que les nuisances sonores et vibratoires seront limitées, car les activités les plus bruyantes sont éloignées des habitations. Toutefois il ne tient pas compte de l'**impact des nombreux mouvements de bus sur les voiries avoisinantes**. L'affirmation selon laquelle le projet n'aurait aucun impact vibratoire est donc discutable.

Je regrette que le dossier ne mette en évidence de manière détaillée les **bénéfices concrets du projet pour les habitants de Rebecq**. Le dossier affirme aussi bien une amélioration de l'offre TEC, la création d'emplois locaux ainsi que la réduction du trafic sans pour autant les détailler. Je souhaiterais que soient précisés :

- les avantages directs ou indirects sont prévus pour la population locale ;
- si des engagements existent en matière d'emploi local, de services, de transport en communs, de mobilité douce ou d'intégration paysagère ;
- comment le projet s'inscrit dans une vision à long terme du développement communal.

Espace PME

Le projet prévoit des surfaces pour des petites et moyennes entreprises mais aucune étude sérieuse n'est jointe pour évaluer la demande réelle pour ce type d'infrastructure à cet endroit.

Accueillir de l'activité économique est souhaitable en principe mais construire sans preuve de besoins risque de créer des espaces sous-utilisés et peu pertinents.

Je demande que soit intégrée une analyse de la demande pour les surfaces destinées aux PME pour évaluer non seulement l'opportunité d'accueillir ce type d'activité mais aussi afin de déterminer de manière justifiée le dimensionnement des infrastructures, notamment le nombre d'unités prévues ainsi que le type de PME visé; l'une n'étant pas l'autre.

Conclusion

Je suis favorable, sur le principe, à l'implantation d'un dépôt de bus et au développement d'activités économiques sur Rebecq.

En revanche, le dossier présenté est trop flou, contradictoire et incomplet pour que je puisse approuver les modalités de mise en œuvre. Accès au site, mobilité, biodiversité, gestion des eaux, impacts sur le paysage et la qualité de vie des riverains, nature et dimensionnement de l'activité nécessitent des précisions et ajustements concrets.