

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme

Commission de Concertation

Séance du 23 février 2005

Objet n°4

Demande de certificat d'urbanisme : dossier 0302

Demandeur : S.N.C.B.

Situation : rue du Bourdon, rue des Griottes, avenue des Tilleuls, avenue des Sophoras, avenue des Mûres et avenue des Hospices

Avis

- Considérant que l'enquête publique porte sur le contenu du rapport final de l'étude d'incidences relative à la demande de certificat d'urbanisme concernant la mise à quatre voies de la ligne 124 entre le passage inférieur de la rue des Bigarreux et la limite de la Région de Bruxelles-Capitale et l'augmentation de la vitesse nominale à 160 km/h (sur le tracé complet de la ligne 124) mais aussi sur les amendements apportés au projet par le demandeur ;
- Considérant qu'un accord de coopération a été signé entre l'Etat et les Régions, dénommé **Convention RER**, approuvé par le conseil des Ministres du 4 avril 2003 ;
- Considérant que la Convention RER prévoit :
 - Une fréquence de desserte minimale de 4 trains RER par sens et par heure en heures de pointe et en semaine.
 - Une fréquence de desserte minimale de 2 trains RER par sens et par heure en heures creuses et le week-end.
 - Le maintien de tous les arrêts existants et la création et/ou la réouverture de points d'arrêts supplémentaires.
 - Une amplitude de desserte élargie, avec une arrivée avant 6h00 du matin dans un des trois pôles principaux de Bruxelles (la jonction Nord-Midi, le quartier européen et l'aéroport), et un dernier départ au plus tôt entre 22h00 et 23h00.
 - La réduction du temps d'attente aux arrêts.
 - La recherche d'une complémentarité optimale entre les différents modes de transports et la mise en œuvre de mesures complémentaires pour offrir une efficacité optimale ;
- Considérant que le PRAS situe la demande en zone de chemin de fer traversant des quartiers situés en zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone d'habitation et en zone mixte ;
- Considérant que le projet déroge aux PPAS n°5, 6 et 46 bis en ce qu'il déborde sur des zones affectées à d'autres fonctions que le chemin de fer ;
- Considérant que le permis de lotir n°467 (délivré le 03.06.04) tel qu'il a été délivré n'entrave plus le projet ;
- Considérant que la demande est conforme aux priorités énoncées par le PRD;
- Considérant la Convention environnementale « Bruit et Vibrations » (du 24.01.01) entre la Région-Bruxelles Capitale et la SNCB ;
- Considérant l'adhésion de la Belgique au Protocole de Kyoto ;
- Vu les résultats de l'enquête publique, le grand nombre de courriers et l'argumentaire y développé.

A. Considérant les principales conclusions de l'étude d'incidences résumées comme suit :

Vitesse des trains sur le futur réseau RER :

La vitesse nominale de 160km/h (c'est à dire la plus haute vitesse autorisée sur la ligne 124) ne sera jamais effective en Région de Bruxelles-Capitale.

Les trains rapides iront, en progressant par paliers, jusqu'à 130km/h ; et la vitesse des trains lents RER variera de 60 à 85 km/h.

Prise en compte des alternatives trans-régionales au projet de la SNCB pour la ligne 124 :

Les 3 alternatives trans-régionales ne rencontrent pas les objectifs de la convention RER tels que décidés par les gouvernements fédéral et régional en concertation avec la SNCB.

L'évaluation des incidences des alternatives 0 (maintien situation existante) et 1 (2 voies améliorées) a cependant été faite comme prévu au cahier des charges.

Une étude approfondie des incidences de l'alternative 2 (un second tracé longeant l'autoroute E19 pour les trains rapides) n'était pas exigée pour l'étude d'incidence en région bruxelloise (elle a été faite en région wallonne).

Etude des alternatives au projet pour la Région de Bruxelles-Capitale

L'étude analyse les impacts de **l'alternative 3** (non réalisation de l'arrêt Moensberg sur la ligne 124 et maintien à 2 voies du tronçon Moensberg-Linkebeek).

Elle ne se prononce ni en faveur ni en défaveur de cette alternative. Mais, si elle est retenue, elle préconise le maintien des 4 voies jusqu'au croisement des 2 lignes afin de placer les aiguillages nécessaires à la remise à 2 voies (sources de nuisances sonores et vibratoires) plus loin des zones habitées.

L'étude conclut au fait que **l'alternative 3bis** (maintien de la ligne 124 à 2 voies en région bruxelloise avec un nouvel arrêt au Moensberg) ne peut être retenue parce qu'elle occasionne des contraintes d'exploitation trop importantes.

Quant à **l'alternative 4** (solutions techniques pour réduire l'emprise du projet), l'étude conclut à l'intérêt d'envisager une réduction possible de la longueur et du nombre des quais à l'arrêt Moensberg.

L'étude a donc visé à améliorer l'intégration des travaux dans l'environnement dans le cas des deux hypothèses estimées compatibles avec les objectifs fixés au RER :

- soit le projet SNCB : mise à 4 voies jusqu'au pont des Bigarreux avec nouvelle halte au Moensberg assurant la correspondance entre les 2 lignes ;
- soit l'alternative 3 : maintien de 2 voies au delà du croisement des 2 lignes sans réalisation de la nouvelle halte Moensberg.

Evaluation des incidences du projet tel qu'introduit :

▪ **En matière de mobilité :**

L'étude conclut que la réalisation d'un arrêt Moensberg à deux niveaux, permettant la correspondance entre les lignes 124 et 26 apportera une amélioration qualitative et quantitative de l'offre de transport en commun.

Des recommandations concernent le réaménagement des haltes Moensberg et Linkebeek (voir ci-dessous).

- **En matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire**

La réalisation du projet ne nécessite aucune expropriation.
Le projet prévoit une extension importante de la halte Moensberg et une amélioration sensible de la halte de Linkebeek.

- **En matière d'environnement sonore**

Les niveaux de bruit seront supérieurs à la situation actuelle pour une moitié des points de mesures faites dans l'aire géographique du projet. Cependant les mesures de protection acoustiques prévues dans le projet sont suffisantes pour réduire les niveaux sonores en dessous des objectifs fixés par la convention entre la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale là où des travaux d'infrastructure sont prévus.

Le chargé d'étude préconise la pose de dispositifs anti-bruits améliorés (sur la ligne 124) et supplémentaires (sur la jonction et la ligne 26). Ces aménagements devraient permettre de conserver des niveaux de bruit équivalents voire inférieurs à la situation actuelle.

- **En matière de vibrations**

L'étude démontre que la situation vibratoire actuelle est insatisfaisante et que le projet, faute de solutions efficaces, ne mènera qu'à une dégradation.

Plusieurs recommandations techniques précises sont faites pour remédier à cette situation.

- **En matière socio-économique**

Le chargé d'étude insiste sur la nécessité que des mesures d'accompagnement soient prises en même temps que la réalisation du projet RER. Faute de quoi le transfert modal espéré ne sera pas garanti et l'objectif du RER ne sera donc pas rencontré.

- **En matière de chantier**

L'emprise du chantier sera strictement limitée au domaine ferroviaire et/ou au domaine public.

Seuls les travaux localisés sur Uccle vont générer des nuisances pour les riverains. Il n'y aura pas de passages de camions en provenance des chantiers situés plus au sud.

Diverses recommandations sont faites pour limiter au maximum les nuisances. L'étude insiste également sur l'importance d'une information faite aux riverains en cours de chantier et sur la nécessité d'un reboisement après chantier.

Recommandations qui concernent plus particulièrement l'aménagement des deux haltes du Moensberg et de Linkebeek

Les recommandations du chargé d'étude sont très nombreuses et précises.

- **Pour l'arrêt du Moensberg :**

- Augmentation de la capacité du parking intermodal
- Modifications relatives aux accès
- Equipements à améliorer (sanitaires) et nécessité d'un contrôle social
- Maintien de l'arrêt de bus STIB au pont du Bourdon
- Aménagement d'un bassin de rétention et d'infiltration des eaux
- Réalisation d'un PPAS régulant le développement futur de la zone du chemin de fer.

- **Pour l'arrêt de Linkebeek :**

- Déplacement de la zone de parking (sur dalle) au nord de l'avenue des Hospices
- Augmentation de la capacité de parking et modification de l'accès
- Arrêts de bus au niveau du pont de l'avenue des Hospices
- Réaménagement du carrefour rue de la Station-rue du Château-square Maas

B. Considérant qu'en ce qui concerne les alternatives :

Les alternatives trans-régionales ne peuvent pas être retenues car elles ne permettent pas une exploitation capable de rencontrer les objectifs de la Convention RER

L'alternative 3, par contre, permet un respect de cette Convention à la condition d'une mise à 4 voies à partir de la zone (faiblement peuplée) située au sud du croisement entre les lignes 124 et 26. Mais elle impose la suppression d'une halte Moensberg sur la ligne 124 et donc l'opportunité intéressante des correspondances entre les deux lignes. C'est pourquoi elle n'est pas retenue par la Commission de concertation.

L'alternative 3 bis, telle que prônée par le « collectif 124 » des riverains, ne peut être retenue pour différentes raisons techniques : elle impose un allongement de la durée du temps de parcours total des trains ICIR, ce qui ne répond pas aux exigences de la Convention RER ; elle entraîne également une réduction de la marge de manœuvre en cas d'incidents et d'imprévus, qui compromet la souplesse d'exploitation.

L'alternative 4 devrait être partiellement prise en compte dans la mesure où une réduction du nombre et de la longueur des quais de l'arrêt Moensberg réduirait l'emprise des travaux en même temps que les coûts, sans compromettre l'exploitation du RER ; ce qui permettrait d'éloigner l'aiguillage de remise à 2 voies des jardins et façades arrières des habitations de la rue du Bourdon.

C. Considérant qu'en ce qui concerne les amendements au projet introduits par le demandeur après la clôture de l'étude d'incidences, les remarques suivantes doivent être formulées :

- Le demandeur a tenu compte des recommandations intégrées, c'est-à-dire celles qui considèrent les impacts cumulés de différents domaines de l'étude d'incidence, en en retenant une bonne partie, consacrée à l'aménagement des haltes de Moensberg et Linkebeek ainsi qu'à la pose des systèmes anti-bruit dans la zone où des travaux ont lieu. Ces aménagements comprennent l'augmentation du nombre de places de parcage - tous utilisateurs confondus - ainsi que la refonte des deux carrefours de part et d'autre du pont enjambant la ligne 124 à Linkebeek.
- Cependant, il apparaît une contradiction entre la volonté écrite de la part de la SNCB de suivre les recommandations quant à la pose de murs anti-bruit sur les jonctions et sur la ligne 26 et ce qui est renseigné sur les plans amendés où la ligne 26 est oubliée à l'exception d'un des deux ponts enjambant la rue Engeland.
- Pour l'aménagement de l'arrêt Moensberg, la création d'un bassin de rétention et d'infiltration n'a pu être retenu car le gabarit de passage au-dessus de la L 26 ne permet pas la traversée par les caniveaux hydrauliques. Cet argument est pertinent et la proposition de création de deux bassins d'orage sous les quais de la L 26 sont de nature à remplacer le bassin de rétention de manière efficace.
- La Commission regrette que la passerelle (longeant la voie du côté de la rue du Bourdon) recommandée par le chargé d'étude, à la place du cheminement en zigzag prévu à partir de l'avenue des Tilleuls, n'ait pas été retenue par le demandeur dans son projet amendé. En effet, la sécurité passive y serait plus présente dans la mesure où sa longueur est moins importante que celle du projet et qu'elle donne une vue directe sur les quais et parking, accentuant ainsi l'impression de surveillance sociale. De plus, elle ne comporterait pas de virages et plateaux intermédiaires plus difficilement négociables par les PMR.
- Quant à la présence de sanitaires, elle se justifie si la halte se développe en véritable arrêt multi-fonctionnel car ils seraient alors plus sécurisés par la surveillance sociale

inhérente à cette infrastructure. Il appartient dès lors au demandeur de ne pas se contenter de la création d'une simple halte, mais d'envisager un développement annexe à la fonction première, développement qui ne nécessite pas de PPAS dès l'instant où les infrastructures projetées sont connexes à la fonction de chemin de fer.

- En ce qui concerne le poste de sectionnement, le demandeur rejette l'idée de maintenir ce poste dans la zone où il se trouve actuellement car il dévaloriserait l'aménagement futur du site.

Nous pensons tout au contraire qu'il sera judicieux d'étudier l'intégration d'un tel poste dans un plan d'aménagement de la zone de la halte, ce qui devrait œuvrer à une unité architecturale globalisant cette halte ainsi que le poste de sectionnement et les divers aménagements possibles de l'endroit. Cette politique permettra de conserver intactes les vues vers le cimetière depuis la rue du Bourdon et de l'avenue des Tilleuls, respectant ainsi son environnement esthétique.

- Pour l'aménagement des passages supérieurs de l'avenue des Tilleuls et de la rue du Bourdon, la SNCB tient au modèle de garde-corps qu'elle utilise d'habitude, au nom de l'unité et de la cohérence esthétique.

Le modèle de parapet suggéré par le chargé d'études, faisant entre autres référence à la passerelle Prisma de Paris-La Défense, nous apparaît plus approprié pour diverses raisons :

- esthétique contemporaine qui s'accorde aux recommandations du « plan lumière communal » pour la mise en valeur de tels ouvrages d'art ;
- meilleur éclairage de l'aire de foulée des piétons ;
- raccord au sol linéaire et facilités tant pour la mise en œuvre des trottoirs que pour leur entretien et nettoyage ;
- bonne expression de la fluidité de la circulation dans le sens du pont.

Remarque : Il s'indique cependant de veiller à la grandeur de la maille du treillis pour éviter l'installation et la prolifération de la mousse.

Les clôtures des propriétés SNCB au Moensberg ont été proposées en treillis rigides à maille rectangulaire posée horizontalement. Il serait plus intéressant de garder une cohérence pour des choses distantes les unes des autres de quelques dizaines de mètres que de chercher une cohérence entre des ponts situés à +/- 6km (distance à vol d'oiseau entre le Moensberg et la traversée de la ligne 161 sur Ixelles).

- En ce qui concerne la remise en état des espaces verts après le chantier et la végétalisation des murs verts, la SNCB s'en remet à un plan de gestion des talus qui doit encore être approuvé. Cette attitude est totalement inacceptable et il sera indispensable, pour s'assurer d'une reprise cohérente de la végétation et d'une réimplantation équilibrée de la faune, de suivre scrupuleusement les recommandations du chargé d'étude et celles du plan de gestion à l'étude en région bruxelloise.

- En ce qui concerne les nuisances sonores :

Les modélisations des situations existante et projetée faites par la chargé d'étude ne peuvent être remises en cause.

Le chargé d'étude a intégré TOUTES les mesures effectuées sur le terrain, que ce soit dans le cadre de l'article 10 de l'Ordonnance Bruit ou dans celui de l'étude d'incidences. Il a ensuite validé un modèle informatique sur ces mesures. Il a pris en compte non seulement tous les types de trains existant dans les schémas d'exploitation de la SNCB (en se basant sur la méthode de calcul des Pays-Bas), mais aussi les phénomènes de réflexion et les différentes situations des habitations de la zone, en ne favorisant aucune situation particulière.

Il a déduit de la modélisation un calcul de moyennes (« valeurs équivalentes ») suivant la méthode recommandée par la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

D'autre part, le demandeur a intégré la plupart des recommandations de l'étude d'incidences en matière de bruit.

Le problème se pose cependant toujours de l'absence d'une protection des riverains qui habitent en dehors de la zone concernée par les travaux et qui seront exposés eux-aussi à une augmentation des fréquences des trains.

Un courrier a été adressé par le Collège communal aux ministres concernés (en octobre 2004), pour leur signaler l'aspect difficilement acceptable de cette différence de traitement. Par ailleurs, la Convention Bruit et Vibrations prévoit en son article 6 l'application du principe d'évaluation des incidences liées aux modifications du trafic ferroviaire ainsi que le respect des normes acoustiques.

Enfin, un complément d'information s'avèrera nécessaire dans la demande de permis en ce qui concerne les dispositifs anti-bruit (dimensionnement, caractéristiques, intégration paysagère).

- En ce qui concerne les vibrations, le demandeur n'a pas tenu compte des recommandations de l'étude d'incidences (mis à part les appareils d'aiguillage et la suppression des joints), reportant ainsi la résolution des problèmes de transmission des vibrations mis en exergue par le chargé d'étude.

La SNCB envisage de répondre aux problèmes qui se poseront ponctuellement par des interventions sur l'infrastructure en cours de réalisation. Cette approche doit être accompagnée des bonnes pratiques et dispositions particulières (à intégrer dès la conception du projet) de manière à prévenir et limiter la formation et la propagation des vibrations au passage des convois ferroviaires. A cet égard, il apparaît notamment nécessaire de désolidariser les murs de soutènement des dalles de béton de fondation des lignes de chemin de fer.

- La problématique du chantier a été complètement ignorée dans le projet amendé, alors que les recommandations du chargé d'étude concernant ce domaine font partie intégrante de l'étude d'incidence.
- Dès lors que ces deux derniers chapitres primordiaux ont été traités de manière très lacunaires, aucune garantie ne ressort du projet, ni de ses amendements, qui soit à même de rencontrer les principales inquiétudes des riverains des deux lignes.

D. Considérant qu'en ce qui concerne le projet du point de vue de l'exploitation :

L'exploitation du RER n'entre pas dans le cadre de la demande mais elle y est intimement liée. Tout en souscrivant aux objectifs du RER de décongestionner la circulation en ville, il est utile de faire les remarques suivantes relatives à la cohérence de l'infrastructure prévue avec son utilisation future.

- **Le RER sera particulièrement utile aux Ucclois en tant que mode alternatif de déplacement**
Ils bénéficieront de 2 lignes en correspondance, permettant d'atteindre très rapidement deux zones importantes du centre-ville (Midi et quartier européen). Une répartition judicieuse des haltes sur la territoire communal (Stalle, Calevoet, Moensberg, Lycée français, Saint Job, Vivier d'Oie) ainsi que des fréquences élevées et de larges plages horaires en soirée et en week-end, contribueront à atteindre le potentiel de fréquentation espéré.

- **L'étude d'incidence a cependant raison de souligner le risque d'effets pervers du RER à l'échelle régionale si ne sont pas prises les mesures d'accompagnement nécessaires à son impact positif pour la région bruxelloise**

Les mesures à prendre sont de deux ordres : rendre le réseau RER le plus attractif possible et dissuader les navetteurs de se déplacer en automobile.

C'est pourquoi la Commission soutient la recommandation très ferme du chargé d'étude de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement EN MEME TEMPS que le RER. Ce qui n'est pas prévu ni même envisagé dans le projet de la SNCB.

E. Conclusion

- Considérant l'objectif du RER de réduire la congestion automobile urbaine ;
- Considérant son impact positif global sur l'environnement bruxellois ;
- Considérant le fait qu'une amélioration de l'offre de transports en commun stimulera la demande ;
- Considérant le grand intérêt que présente le RER pour les Ucclois ;
- Considérant par conséquent la nécessité d'une répartition judicieuse des haltes RER sur le territoire de la commune d'Uccle ;
- Considérant la nécessité d'assurer au mieux la fonction des deux haltes en tant que pôles intermodaux de déplacement ;
- Considérant l'opportunité de correspondances offerte par le projet de nouvelle halte de Moensberg ;
- Considérant que la gare de Linkebeek est actuellement située en dehors de la zone MTB, ce qui impose aux utilisateurs de la ligne 124 issus des quartiers ucclois proches soit d'accepter de payer un tarif plus élevé à partir de la halte de Linkebeek, soit de rejoindre en voiture la halte de Calevoet ;
- Considérant le fait que l'alternative 3 implique de renoncer à l'arrêt Moensberg sur la ligne 124 ;
- Considérant le fait que l'alternative 3bis implique des contraintes d'exploitation inacceptables (allongements du temps de parcours des trains rapides, temps d'arrêt inadaptés, manque de flexibilité en cas de perturbation sur la ligne...)
- Considérant les solutions techniques possibles pour réduire davantage les nuisances du projet pour les riverains ;
- Considérant la nécessité de prévoir des mesures d'accompagnement en même temps que le projet ;

AVIS FAVORABLE sur la demande de certificat d'urbanisme pour le projet tel qu'amendé par la SNCB, sous réserve de le modifier de manière à répondre aux conditions suivantes dans la demande de permis :

Pour la réduction des nuisances sonores et vibratoires :

- Préciser et adapter, sur base d'études acoustiques complémentaires, le dimensionnement et les caractéristiques des dispositifs anti-bruit, en veillant à leur intégration paysagère.
- Réduire la longueur des quais de la halte Moensberg de manière à pouvoir déplacer les aiguillages de remise à 2 voies afin de les éloigner des façades arrières des habitations de la rue du Bourdon.
- Revoir la conception du projet de manière à y intégrer tous les aménagements nécessaires à la réduction drastique des vibrations. Ce qui suppose, notamment, la

désolidarisation de la dalle de béton sous les voies des murs de soutènement des talus.

- Prendre les mesures nécessaires pour mieux assurer la protection des riverains au delà de l'aire géographique des travaux. Ce qui signifie, en application de la Convention environnementale Bruit et Vibrations, présenter une évaluation d'impact du changement d'exploitation lié au RER sur les lignes 26 et 124 au delà de la zone concernée par le projet, et garantir la réalisation des mesures nécessaires au respect des normes de cette convention.
- Etablir une convention spécifique Bruit et Vibrations pour la zone concernée par le projet.

Pour l'intégration urbanistique du projet :

- Intégrer les fonctions annexes au chemin de fer au projet de nouvelle halte Moensberg de manière à améliorer l'impact paysager et à inclure la future halte dans un réseau d'activités assurant un contrôle social à même de réduire le sentiment d'insécurité dégagé par la halte seule.
- Utiliser le modèle de parapet suggéré par le chargé d'étude au lieu du modèle proposé par la SNCB.
- Diminuer l'emprise du projet en réduisant la longueur des quais de la ligne 124 à la halte Moensberg.
- Prévoir des escaliers en plus de la rampe pour accéder aux quais depuis l'avenue des Tilleuls et un accès piéton au quai Moensberg sud à partir de l'avenue des Tilleuls.
- Préciser que le bâtiment multi-fonctionnel prévu sur la dalle de la halte Linkebeek devra être construit et géré par la SNCB.
- Prendre en compte les demandes de la Commune de Linkebeek relatives à l'aménagement de la halte et de ses abords (mobilier urbain, éclairage, accès aux quais les moins rectilignes possibles et adaptés aux cyclistes et PMR, mur anti-bruit des deux côtés du viaduc, par d'arrêt de bus rue de la Station kiss and ride plus long du côté de l'avenue des Mûres).
- Augmenter la capacité des parkings vélo des deux haltes.
- Assurer par la SNCB l'entretien, et l'irrigation si nécessaire, de la végétation plantée sur les murs anti-bruit.
- Garantir une gestion harmonieuse des espaces verts du site, en privilégiant les fonctions écologiques et paysagères.

Pour le chantier :

- Assurer la cohérence globale du Maillage Vert en limitant au maximum l'emprise du chantier et en prenant les mesures nécessaires proposées permettant de rétablir les couloirs de liaison cruciaux à l'échelle de la Région.
- Raccourcir au mieux le trajet du charroi vers l'entrée/sortie de la ville en passant par la rue du Bourdon et la chaussée de Drogenbos.
- Bâcher et arroser les camions sortants et nettoyer régulièrement les voiries aux sorties de chantier.
- Limiter strictement les travaux de nuit ou le dimanche aux seuls travaux nécessitant une interruption du trafic ferroviaire.
- Distribuer régulièrement une information toutes-boîtes aux riverains directs du chantier afin de garantir une communication optimale entre les différentes parties.
- Etudier la possibilité d'assurer une partie du charroi d'approvisionnement du chantier par voie ferrée sans entraver la libre circulation du trafic ferroviaire.

Pour l'exploitation :

- Rendre les haltes RER les plus accueillantes possible, de manière à stimuler la demande et assurer un contrôle social (ce qui implique, entre autre, la réouverture des guichets).
- Réaliser rapidement la halte du Vivier d'Oie (pour laquelle un permis a été délivré) et étudier la possibilité d'une halte au Lycée français.
- Assurer des fréquences élevées et des plages horaires élargies en soirée et le week-end.
- Mettre en pratique les mesures d'accompagnement prévues par la Convention RER dans son article 4 en matière d'intégration de l'offre de transports en commun dans les 3 régions (y compris l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie).
- Prendre les mesures d'accompagnement nécessaires pour dissuader les navetteurs de se déplacer en automobile.

L'A.A.T.L direction de l'Urbanisme

- Ne reprend pas la 7ème condition (relative au modèle de parapet).
- Précise, pour la 10ème (relative au bâtiment multi-fonctionnel), que ce bâtiment n'est pas obligatoire.

Ajoute les conditions suivantes :

- Descendre le poste de sectionnement de manière à ce qu'il n'hypothèque pas la vue remarquable existante sur la vallée de la Seine.
- Ne pas placer d'îlots en chaussée rue du Bourdon à la hauteur de la halte Moensberg, à cause du danger qu'ils représentent pour la circulation.