

S.T.I.B.

SERVICE SPECIAL D'ETUDES

STIB-SSE
Rue Royale 76
1000 Bruxelles



TEL. : 02 / 204.29.07
FAX : 02 / 204.15.02

M.I.V.B.

SPECIALE STUDIEDIENST

MIVB-SSD
Koningstraat 76
1000 Brussel



Koningstraat / Rue Royale 80
1000 Bruxelles / Brussel

Tel : +32 2 505 75 00
Fax : +32 2 505 75 01
email : info@arcadis.com



Terhulpenesteenweg /
Ch. de La Hulpe 181/2
1170 Bruxelles / Brussel

Tel : +32 2 676 71 00
Fax : +32 2 672 83 37
email : architects@assar.com

STATION ALBERT

ALBERT STATION

NOTE EXPLICATIVE

- La station existante
- Contexte du nouveau concept intermodal
- Objets de la demande
- Nouveau concept architectural

P.U. S.V.

Ind.	Date-Datum	ARCADIS ASSAR ARCHITECTS	-	MODIFICATIONS - WIJZIGINGEN			
DESSINE - GETEKEND			ECH. - SCH.	N. B.E. ou ENTREPRISE NR. S.A. of AANNEMING	A	B	C
VERIFIE - NAGEZIEN				REPLACE le N. VERVANGT het NR.	D	E	F
APPROUVE - GOEDGEKEURD			Surface	REPLACE par le N. VERVANGT door NR.	H	I	J
			m ²	CONFORME AU PLAN N. A.D.J. OVEREENKOMSTIG AAN PLAN NR. A.D.J.	K		
PROPOSE PAR LE DIRECTEUR DU SSE/STIB VOORGESTELD DOOR DE DIRECTEUR VAN DE SSD/MIVB			PROJET ONTWERP	Numéro de plan / Plannummer C8/3116/901	L	M	N
			ADJUDICATION AANBESTEDING		P	Q	R
LE DE		Ir. Luc BIOUL	EXECUTION UITVOERING		T	U	V

TABLE DES MATIERES

1. La Station existante

- 1.1. Localisation
- 1.2. Aménagements actuels
 - L'implantation sur la Place Albert*
 - Le niveau -1*
 - Le niveau -2*
 - Nature des matériaux de parachèvements*
 - L'œuvre d'art existante*

2. Contexte du nouveau concept intermodal

3. Objets de la demande

- 3.1. Au niveau de la Place Albert
 - Vue axonométrique éclatée des liaisons par ascenseurs*
 - Vue axonométrique éclatée des liaisons par escalators et escaliers*
 - Nouveaux édicules cabines ascenseurs*
- 3.2. Au niveau -1
 - La zone Nord*
 - La zone Sud*
- 3.3. Au niveau -2
- 3.4. La sécurité incendie
 - Le désenfumage et le compartimentage*
 - Le cheminement des évacuations de secours*
 - Moyens de lutte contre l'incendie*

4. Nouveau concept architectural

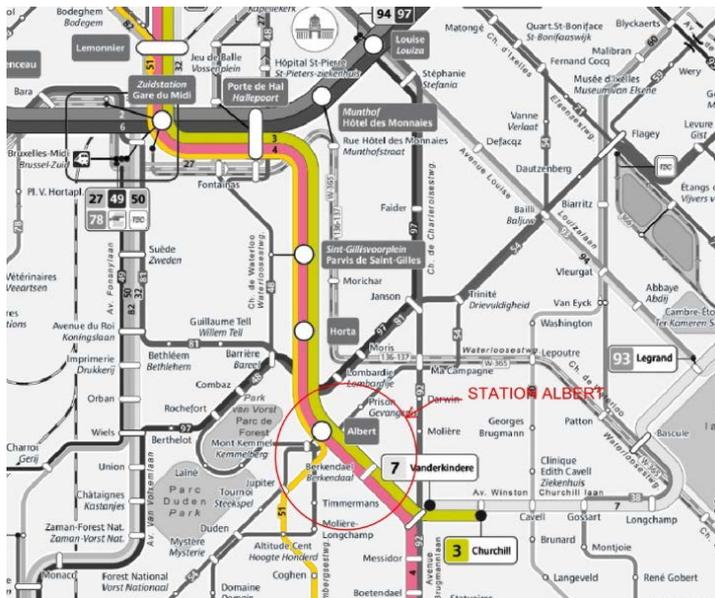
- 4.1. Conception des espaces
- 4.2. Intégration de l'œuvre d'art
- 4.3. Les choix coloristiques
- 4.4. Les matériaux
 - Les sols*
 - Les murs*
 - Les plafonds*
- 4.5. Eclairage et acoustique

1. La station existante

1.1. LOCALISATION

La station Albert est une station de type « pré-métro » de l'axe Nord/Sud de Bruxelles. Elle est située sous la Place Albert, dans la commune de Forest à la limite de Saint Gilles, à côté du parc de Forest.

Actuellement, la station est située au croisement des lignes de pré-métro 3 et 4, et de la ligne de tram 51.



Localisation de la station



Empreinte de la station dans le quartier

1.2. AMENAGEMENTS ACTUELS

Dès l'origine la station Albert avait été conçue de telle manière qu'elle puisse, dans le futur, fonctionner en situation définitive comme station de correspondance intermodale, avec 2 niveaux superposés. Nous décrivons ci-après ses aménagements en quelques mots et quelques images.

L'implantation sur la Place Albert

La station est accessible depuis la surface par 3 entrées distinctes composées d'escaliers et d'escalators sans édifice, peu confortables et peu sécurisantes pour des personnes à mobilité réduite, ou pour des parents avec landeaux. Il n'existe aucun accès via des ascenseurs pour des personnes en chaises roulantes



Accès Besme



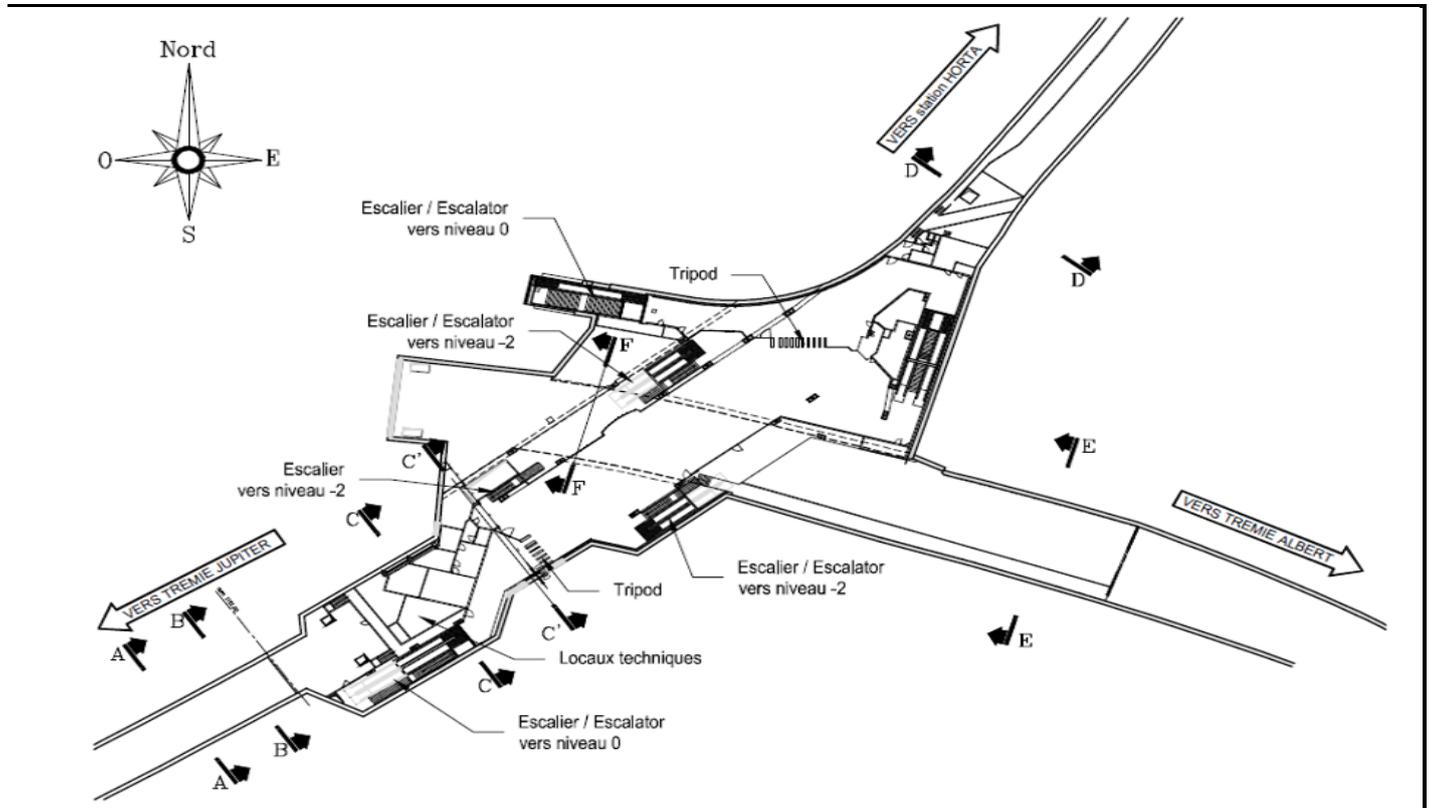
Accès Jupiter



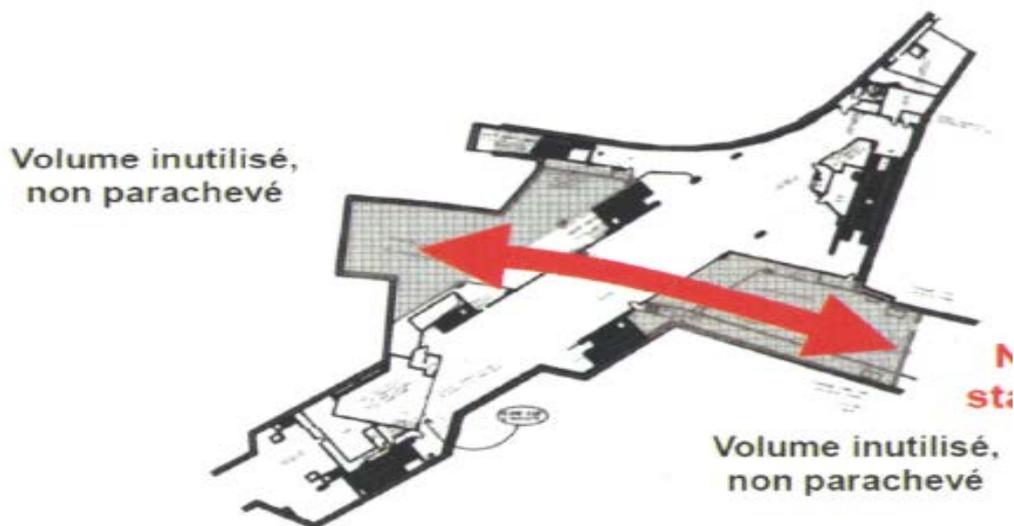
Accès Diederich

Le niveau -1

Aujourd'hui, ce niveau fonctionne avant tout comme un grand hall de transit dans lequel on y retrouve les guichets automatiques et les portiques de contrôle, à destination des quais vers le niveau -2.

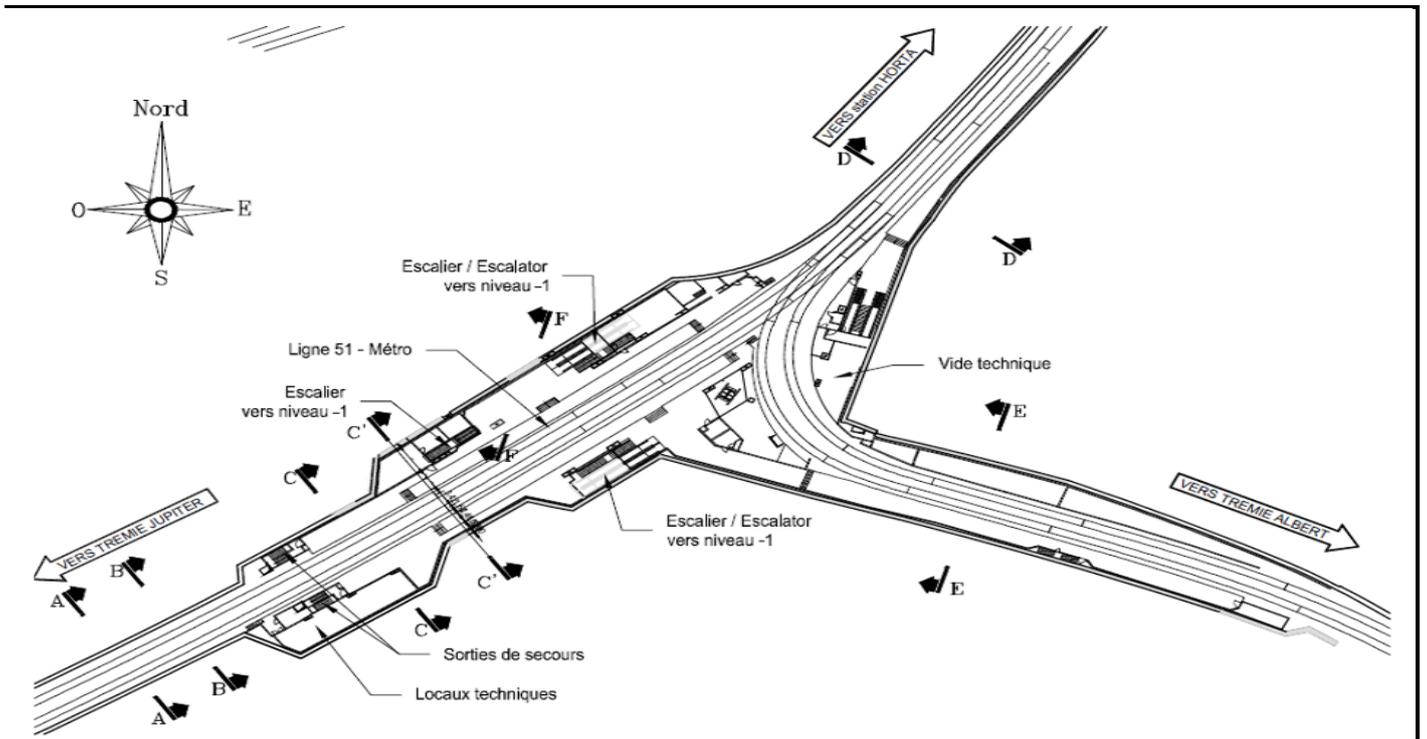


De nombreux volumes de part et d'autre de la station y sont actuellement non exploités et demeurent non parachevés, comme l'illustre le plan ci-après.

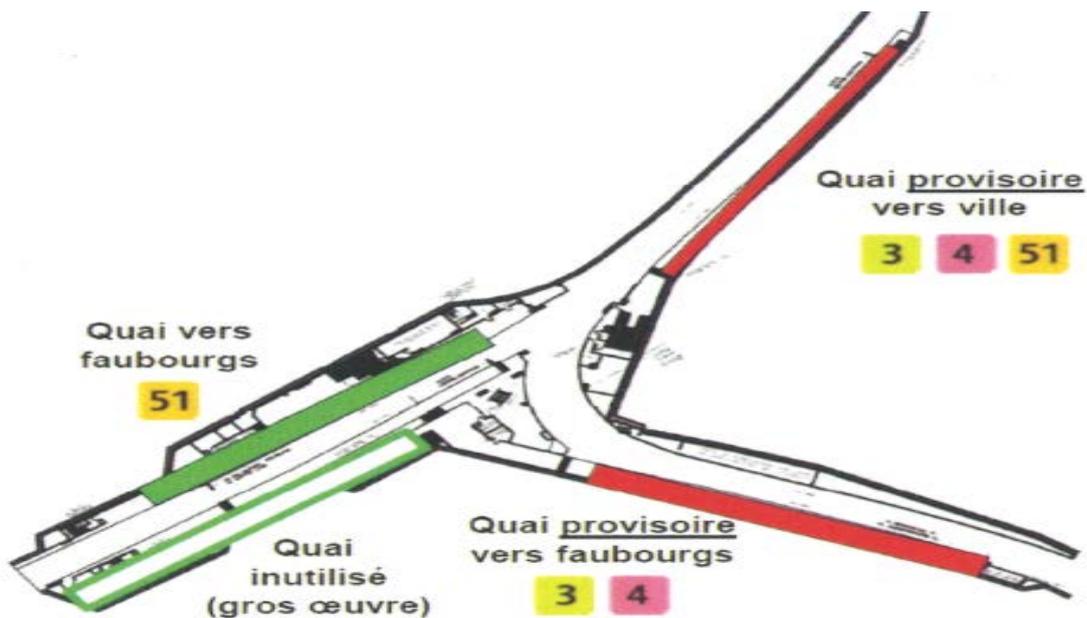


Le niveau -2

Ce niveau accueille les quais des trams 3, 4 et 51, ainsi que de nombreux locaux techniques nécessaires au bon fonctionnement logistique des véhicules de la STIB.



De plus, face au quai de la ligne du tram 51 en direction de la trémie Jupiter, se trouve son pendant actuellement inutilisé et laissé en état de gros-œuvre brut.



Nature des matériaux de parachèvements

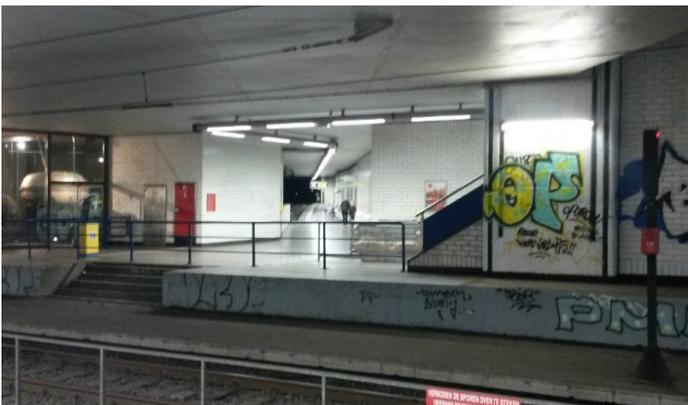
Le choix initial des parachèvements dans le projet actuel a été élaboré sur base d'une perspective temporaire dans l'attente du développement du nouveau projet intermodal. Sans véritable agencement de décoration intérieure et en l'absence de tout commerce, la station ne se prête pas véritablement à la détente. Les matériaux des parachèvements (revêtements muraux en briques faïencées blanches et revêtements de sol en grès cérame gris) et l'éclairage strictement fonctionnel ne favorisent pas non plus une mise en situation d'attente confortable pour les utilisateurs des transports en commun.

Photos prises du niveau -1



Les pertes de repères physiques des lieux et des espaces sont encore plus marquées au niveau -2 : les quais semblent absorbés dans l'obscurité fuyante des tunnels, laissés à l'expression des taggueurs.

Photos prises du niveau -2



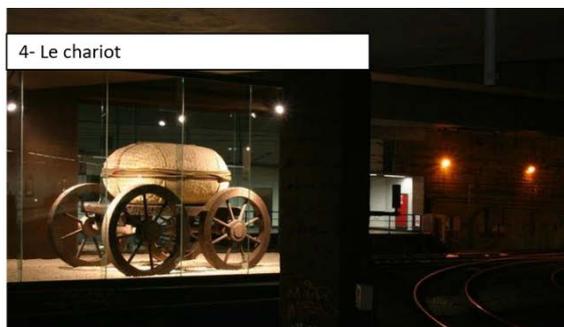
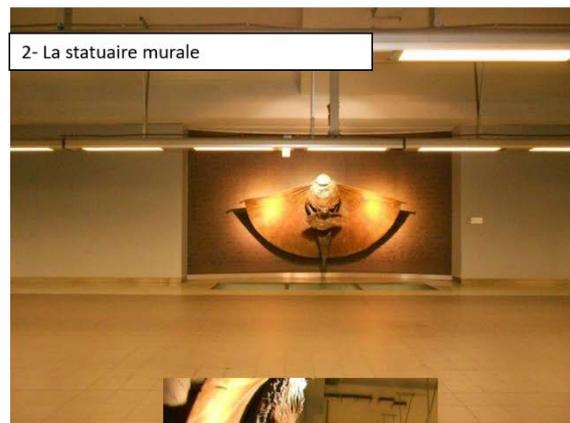
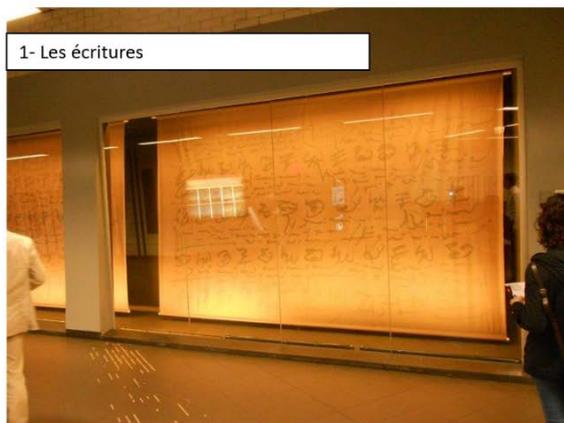
S'il fallait décrire de façon « humaine » le vécu qui ressort de la Station Albert aujourd'hui, nous dirions qu'elle souffre de son statut hybride : volumes conçus pour une station bimodale sur 2 niveaux, mais laissés en « jachère » pendant plus de 25 ans.

L'oeuvre d'art existante

La mise en scène initiale des différents fragments de cette oeuvre d'art a été étudiée dans une optique d'installation temporaire en attendant l'étude globale d'une nouvelle scénographie totalement intégrée au nouveau projet intermodal de la station. En la parcourant sur ses 2 niveaux, on y découvre les « Fragments de mémoire » de l'artiste Français Jephhan de Villiers. Ces fragments représentent une seule et unique oeuvre en 4 parties indissociables dont la charge fantasmagorique est importante. Elle est issue de rêves souterrains et se décline dans des teintes naturelles et chaudes entre ocre, cuir et terre de sienne.

« Lorsque j'ai découvert la station Albert, je rêvais d'un lieu archéologique souterrain où les vestiges d'Arbonie avaient été découverts... à l'échelle humaine », déclarait Jephhan de Villiers au sujet de son oeuvre.

(Extrait de *L'art à Bruxelles passe aussi par la STIB*, 2012)



C'est ainsi que cette oeuvre a été développée pour s'intégrer dans la réalité architecturale de la station Albert qui reflète l'exploitation partielle des espaces existants liée au pré-métro.

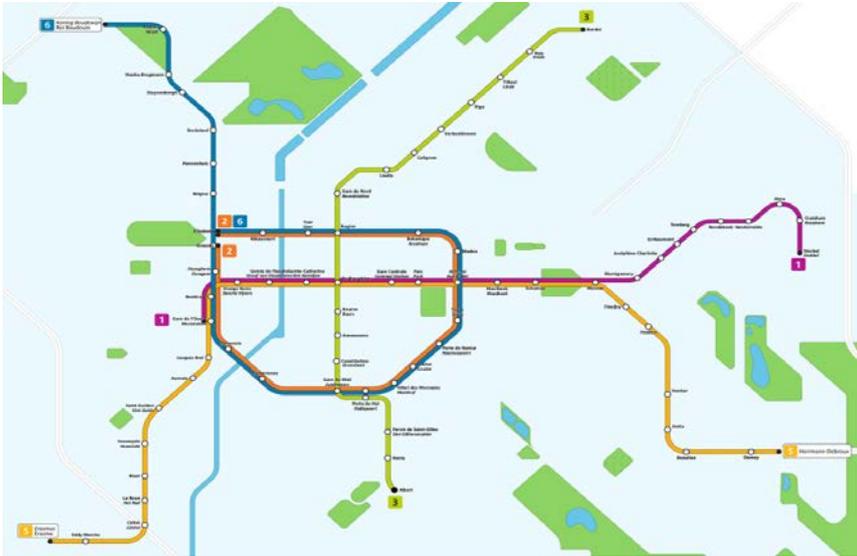
Dans le cadre de la nouvelle programmation des lieux, les auteurs de projet de la nouvelle station ont rencontré à plusieurs reprises l'artiste pour évaluer ensemble les critères favorables au maintien des 4 fragments. Plusieurs pistes ont été analysées, sans exclure la possibilité de les réimplanter dans une autre station.

Les questions auxquelles il fallait pouvoir répondre étaient aussi bien de dimension technique qu'esthétique. Des simulations d'implantation ont été proposées, des adaptations des locaux demandés par le programme spécifique de la STIB ont été nécessaires, des nouvelles réflexions en termes de design ont vu le jour.

Au terme de ces études, le comité d'experts en art public s'est prononcé favorablement à la réintégration des fragments dans le nouveau concept architectural, voire d'en développer de nouveaux.

2. Contexte du nouveau concept intermodal

La transformation de la station Albert s'inscrit dans le plan directeur de développement de l'axe Nord-Sud. La STIB prévoit de transformer cet axe en une ligne de métro, qui se prolongera au Nord de Bruxelles, avec de nouvelles stations.

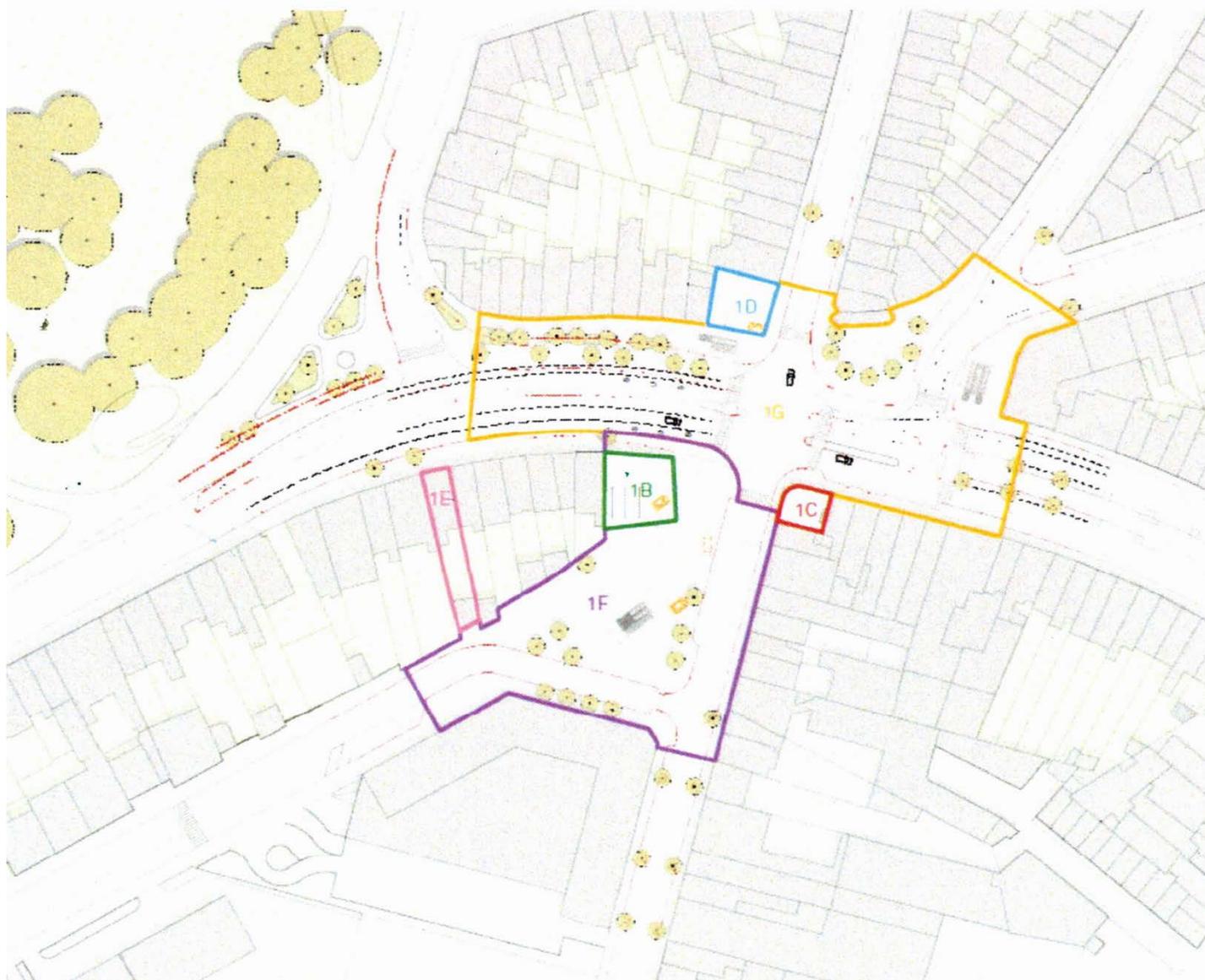


Dans un second temps, une extension vers le Sud est prévue jusqu'à Uccle. Outre l'arrivée du métro, la station Albert accueillera donc aussi plusieurs lignes de trams

Les terminus du tram 51 et du tram 4 se feront au -1 de la station. Dans un second temps, le tram 7 sera également prolongé jusqu'à Albert.

La commune de Forest, de son côté, a élaboré un master plan reprenant les diverses opérations autour de la Place Albert, dans le cadre du Contrat de Quartier « Durable ».

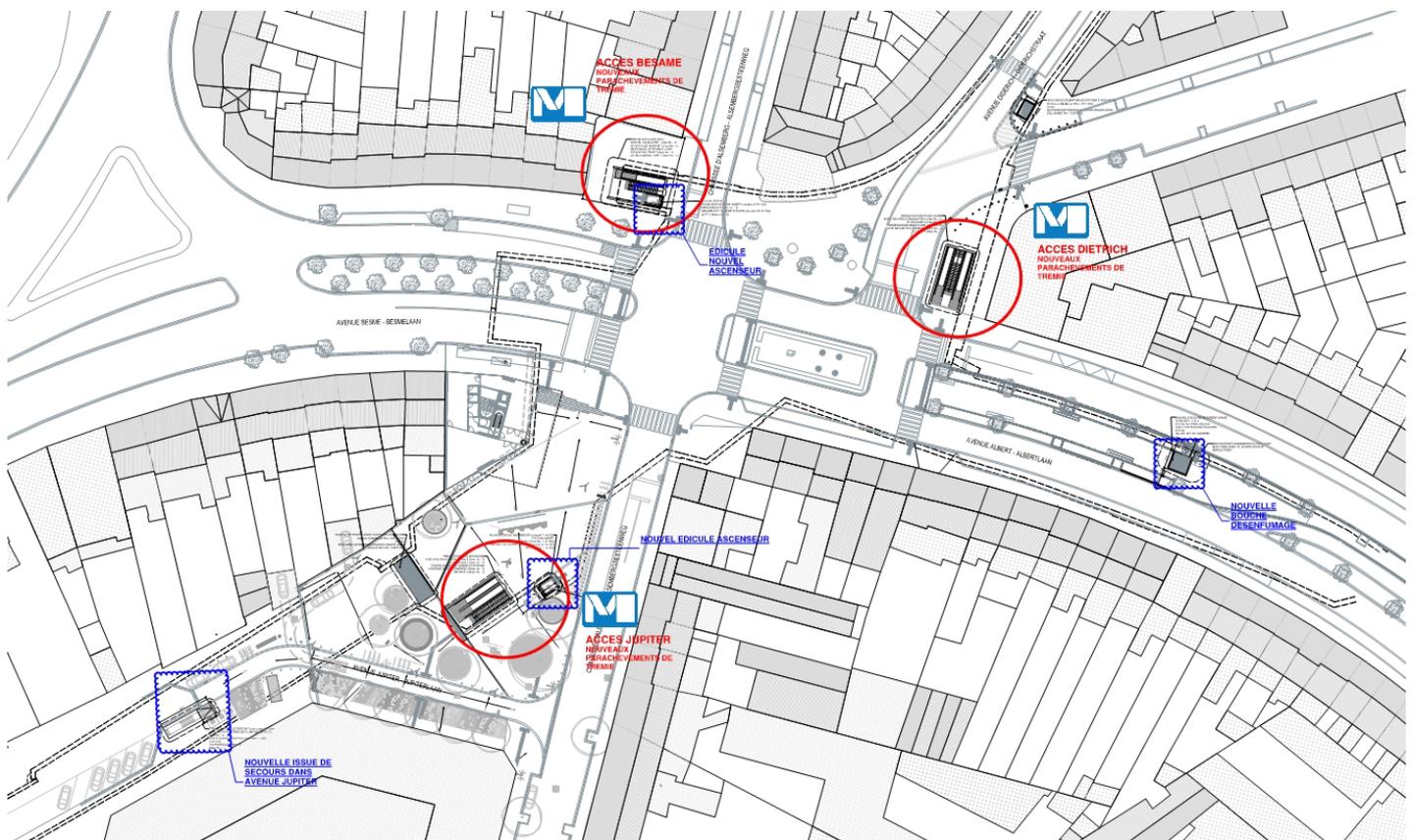
Les impacts des travaux prévus pour le réaménagement de la station Albert n'ont que très peu de répercussions en surface (1D-1F-1G) et s'intègrent dans les travaux d'aménagement du quartier.



3. Objets de la demande

Nous pouvons synthétiser les différentes interventions engendrées par le projet de la transformation de la station comme suit :

1. aménagement du niveau -1 en terminus tram,
2. réaménagement du niveau -2 de la station pour y accueillir le métro,
3. intégration de 5 nouveaux ascenseurs reliant les différents niveaux et création de nouveaux édifices extérieurs sur la Place Albert,
4. intégration d'une nouvelle sortie de secours sous l'avenue Jupiter,
5. remise en pristin état de l'avenue Jupiter,
6. aménagement en surface de nouvelles bouches de désenfumage.



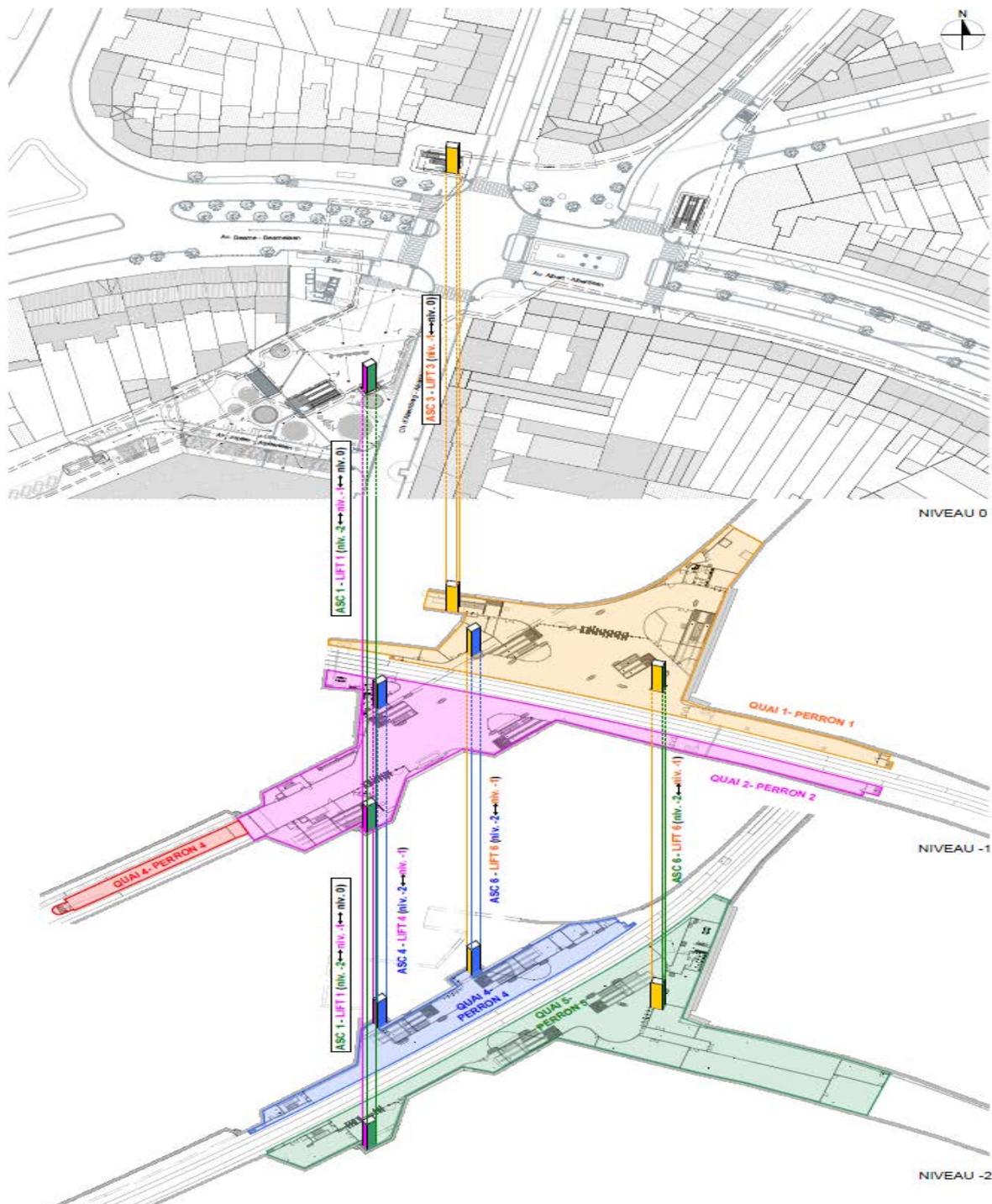
3.1. AU NIVEAU DE LA PLACE ALBERT

La transformation de la station aux 2 niveaux sous-terrain implique la mise en place d'ascenseurs, d'escaliers et d'escalators assurant les liaisons fonctionnelles pour les usagers vers chaque zone desservie.

Les 2 schémas suivants illustrent les liens prévus entre les 3 niveaux.

Vue axonométrique éclatée des liaisons par ascenseurs

Sont prévus 5 ascenseurs, dont 2 assurant la liaison à partir du niveau extérieur de la Place Albert



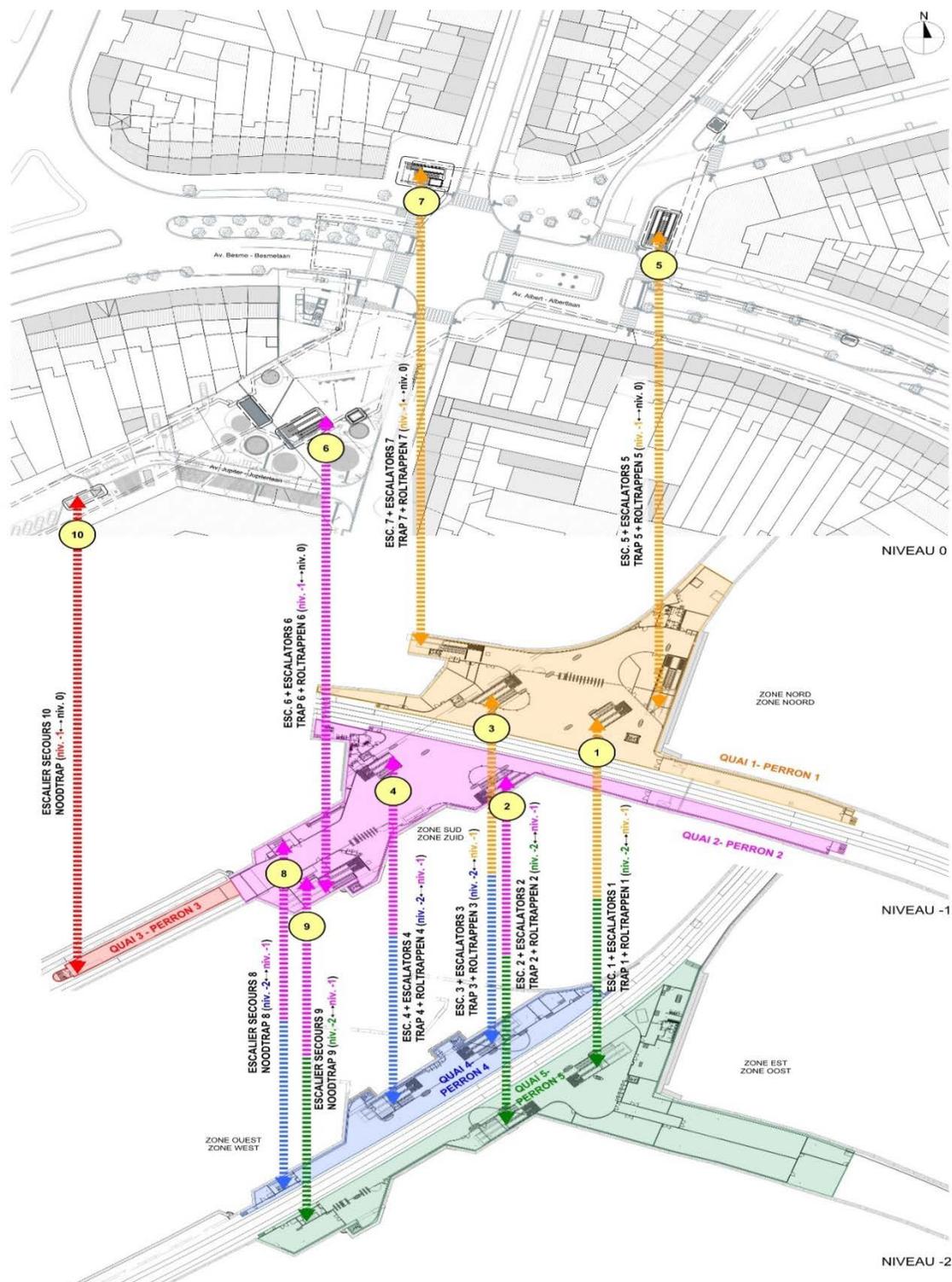
Vue axonométrique éclatée des liaisons par escalators et escaliers

Sont prévus :

3 escaliers/escalators relient le niveau extérieur au Niveau-1 (Besme – Dietrich - Jupiter), également conçus comme issues de secours ;

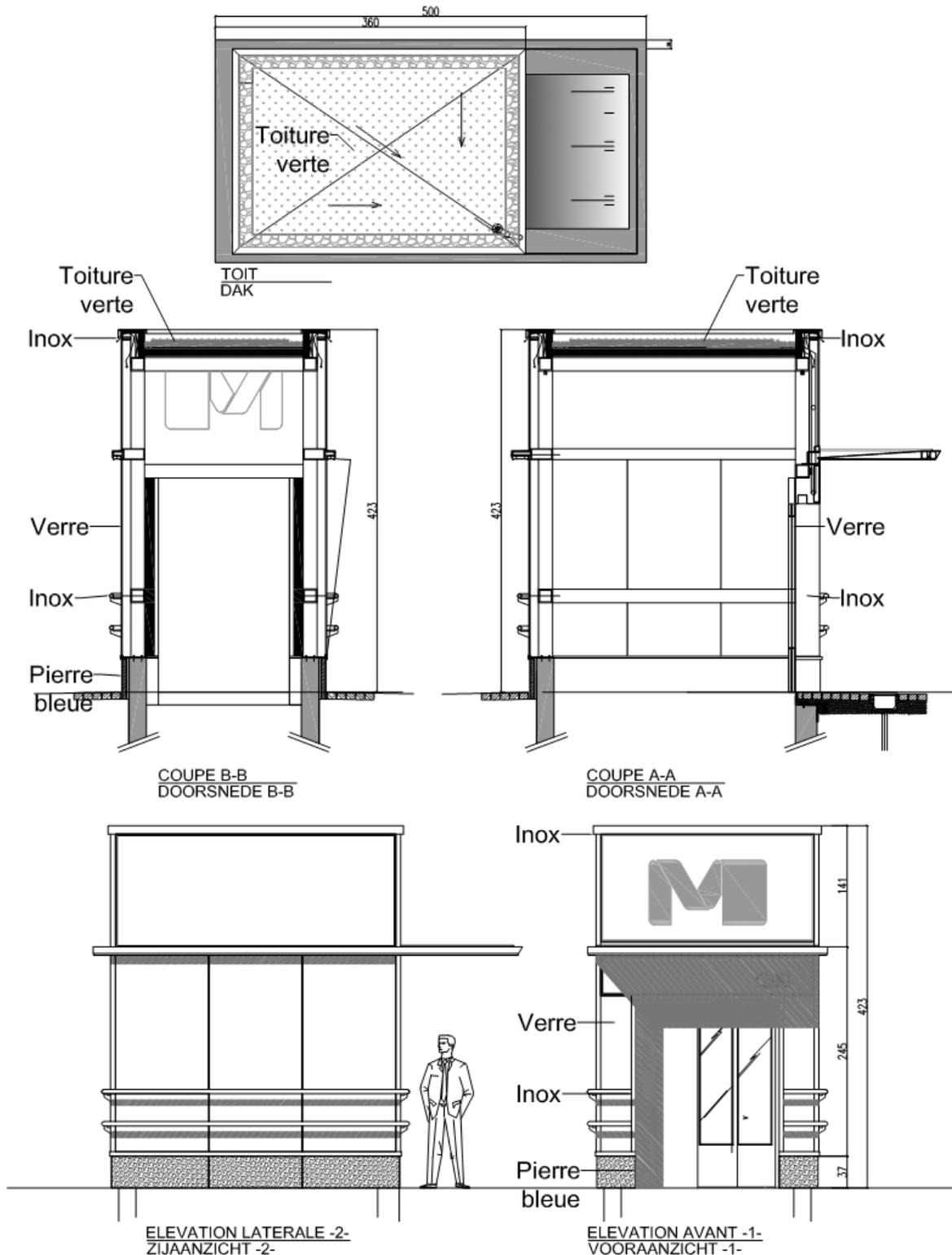
2 escaliers de secours complémentaires en interne (8 et 9) assurent l'évacuation d'urgence nécessaire entre les niveaux -2 et -1 ;

1 escalier de secours supplémentaire (10), à partir du quai n°3, assurera l'évacuation vers le niveau extérieur côté avenue Jupiter.



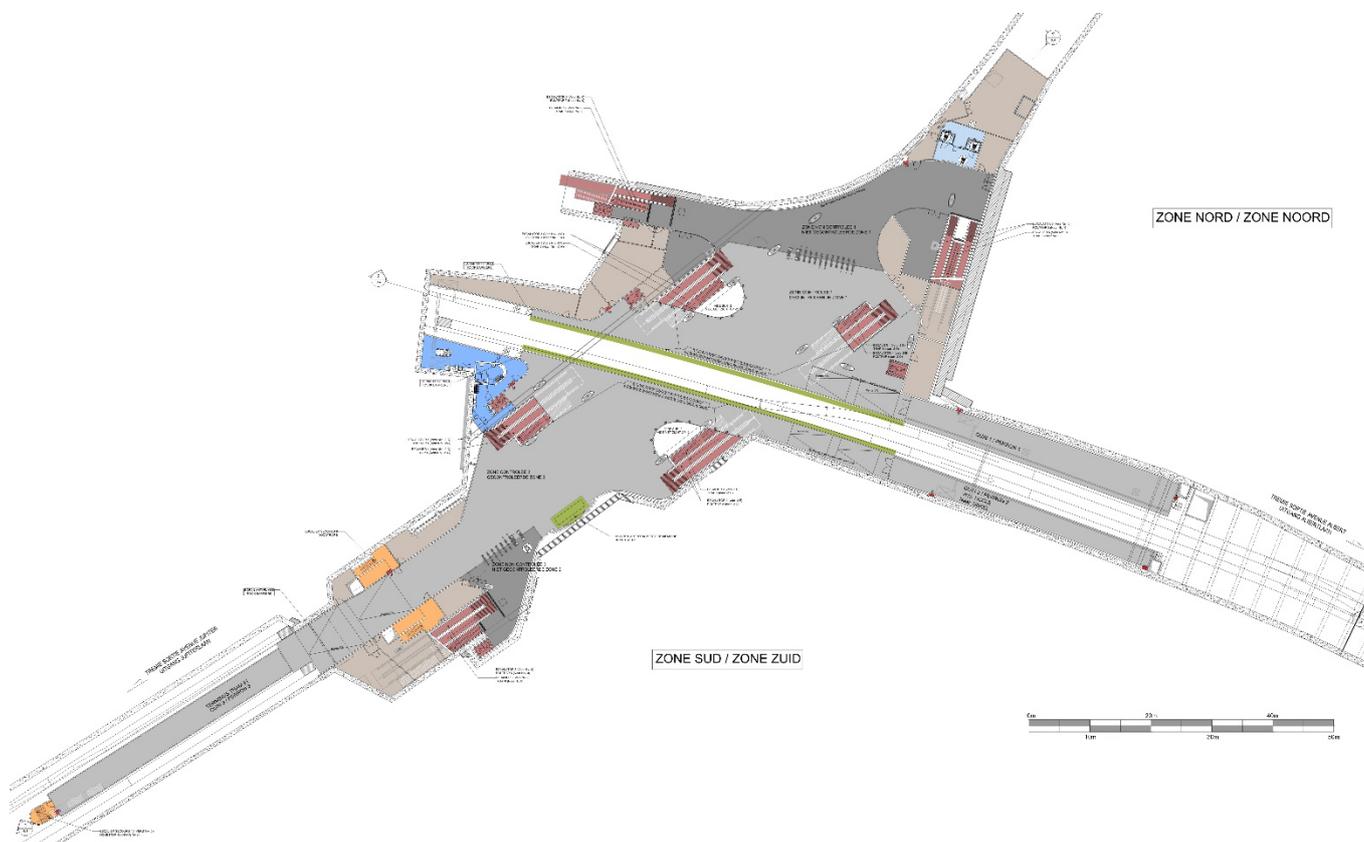
Nouveaux édicules des cabines ascenseurs

Les 2 nouveaux ascenseurs qui assureront les liaisons fonctionnelles entre l'espace public de la Place Albert et la station enterrée, seront conçus et réalisés conformément aux prescriptions habituelles de la Région telles qu'elles sont appliquées : structure par profilés métalliques, habillages des façades vues en verre sécurisé par agrafages, protection de la partie en soubassement (socle) en pierre bleue adoucie, traitement des revêtements de sols avec incrustations de type podotactiles, etc.



3.2. NIVEAU -1

Dans la nouvelle configuration, le niveau -1 est dédié aux trams (4/51 et 7 dans un second temps) avec 3 quais d'embarquement (1, 2 et 3).
Il se divise en zone Nord et zone Sud.



LOKALEN OPERATIONEEL PERSONEEL		LOCAUX DU PERSONNEL D'EXPLOITATION
OPENBARE SANITAIRE INSTALLATIES		SANITAIRES PUBLICS
LIFTEN / ROLTRAPPEN / TRAPPEN		ASCENSEURS / ESCALATORS / ESCALIERS
GECONTROLEERDE OPENBARE RUIMTE		ZONE PUBLIQUE CONTROLEE
TECHNISCHE RUIMTE		ZONE TECHNIQUE
KUNSTWERKEN		OEUVRES D'ART
NOODUITGANGEN		ISSUES DE SECOURS
NIET-GECONTROLEERDE OPENBARE RUIMTE FIETSEN / HANDELS		ZONE PUBLIQUE NON CONTROLEE VELOS / COMMERCE

La zone Nord

La zone Nord comprend la zone publique non contrôlée accessible depuis les entrées Besme et Dietrich, des commerces, un local vélos, des sanitaires publics, le guichet, les bornes de contrôle, des locaux techniques, la zone contrôlée donnant accès au quai n°1 (vers Forest) et aux quais n°4 et n°5 du niveau -2.

La zone Sud

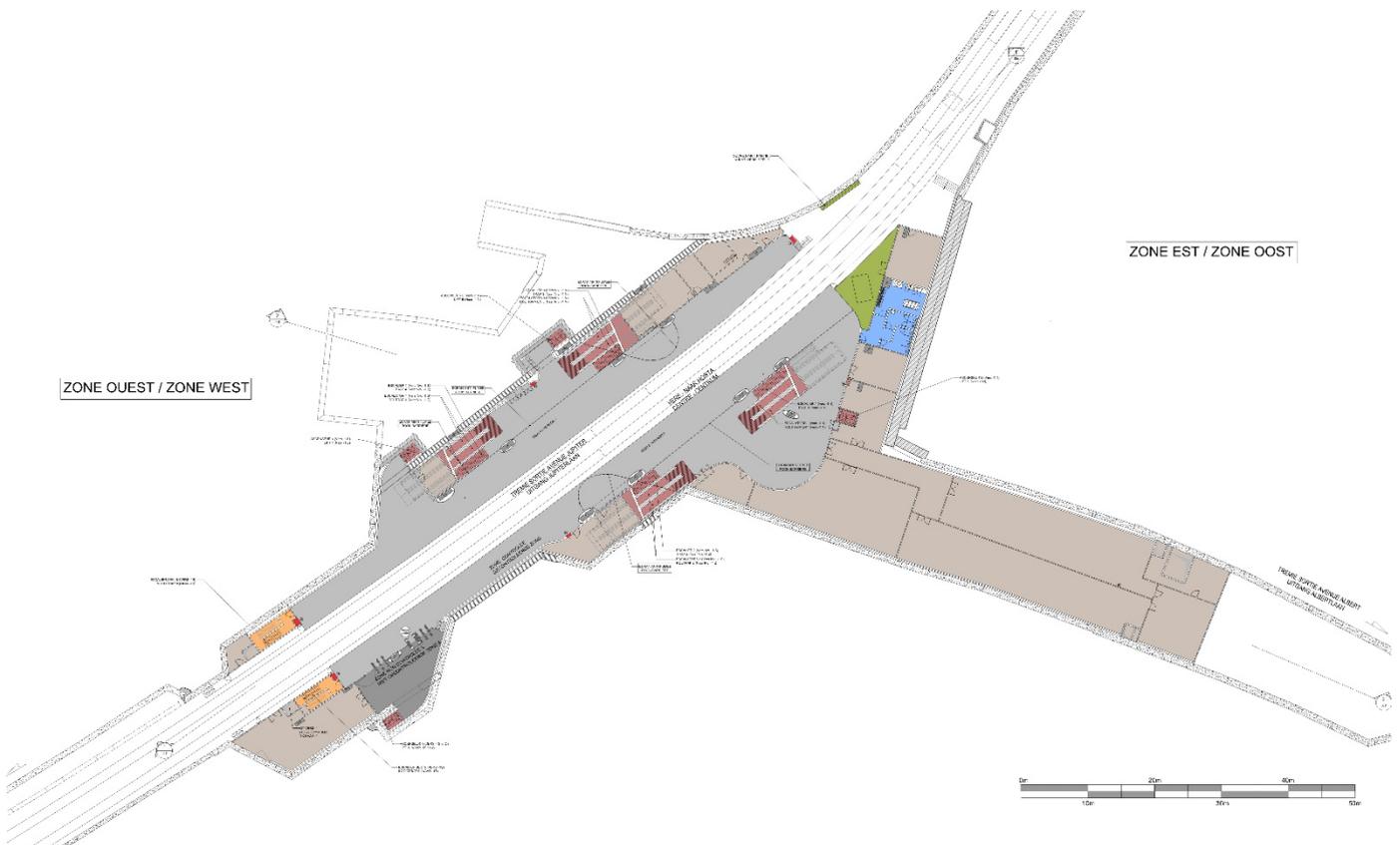
La zone Sud comprend la zone publique non contrôlée accessible depuis l'entrée Jupiter, les bornes de contrôle, la zone contrôlée donnant accès aux quais n°2 (vers Uccle) et n°3 (terminus du 51), et aux quais n° 4 et n°5 du niveau -2, des locaux techniques, les sanitaires du personnel, ainsi qu'une nouvelle issue de secours en bout du quai n°3.

3.3. NIVEAU -2

Le niveau -2 est dédié au Métro.

Il est partagé entre les zones Est et Ouest, respectivement attribuées aux quais n°4 et n°5.

Chaque quai est directement accessible par le niveau -1 ou par le niveau extérieur via un ascenseur propre, des escaliers et escalators.



LOKALEN OPERATIONEEL PERSONEEL	LOCALS DU PERSONNEL D'EXPLOITATION
OPENBARE SANITAIRE INSTALLATIES	SANITAIRES PUBLICS
LIFTEN / ROLTRAPPEN / TRAPPEN	ASCENSEURS / ESCALATORS / ESCALIERS
GECONTROLEERDE OPENBARE RUIMTE	ZONE PUBLIQUE CONTROLEE
TECHNISCHE RUIMTE	ZONE TECHNIQUE
KUNSTWERKEN	OEUVRES D'ART
NOODUITGANGEN	ISSUES DE SECOURS
NIET-GECONTROLEERDE OPENBARE RUIMTE FIETSEN / HANDELS	ZONE PUBLIQUE NON CONTROLEE VELOS / COMMERCE

La grande majorité des locaux techniques nécessaires au bon fonctionnement de la station est aménagée dans ce niveau. On y retrouve également les locaux sanitaires, vestiaires et détente du personnel du Métro.

3.4 LA SECURITE INCENDIE

La sécurité incendie a fait l'objet d'études spécifiques portant sur les 2 aspects suivants :

- le désenfumage pour chaque zone à risque et le compartimentage coupe-feu ;
- le cheminement des évacuations de secours vers les accès les plus proches.

L'ensemble de ces prescriptions a été étudié par un bureau spécialiste et présenté au Service Régional d'Incendie de la région bruxelloise.

Le désenfumage et le compartimentage

Les voies à proximité des quais sont manifestement les principales zones à risque d'incendie. C'est à partir de ces zones que les fumées doivent être extraites et évacuées de façon contrôlées vers les bouches extérieures.

Au niveau -1, le compartimentage de ces zones est assuré par des écrans fixes sous forme de parois vitrées fixes tout le long des voies Nord et Sud, afin de canaliser les fumées dans un couloir isolé des espaces publics.

Au niveau -2, le désenfumage est également canalisé dans un volume cloisonné (retombées verticales au droit de chaque trémie d'escalier et escalator) afin d'empêcher tout passage vers le niveau -1.

Le cheminement des évacuations de secours

A partir du niveau -2, l'évacuation est assurée par 6 escaliers séparés (3 par quai) en lien avec le niveau -1.

Au niveau -1, il faut distinguer les 2 zones, Nord et Sud :

- pour la zone Nord, l'évacuation des personnes à partir du quai n°1 et du flux en provenance du niveau -2 est garantie par les 2 escaliers principaux (accès Besme et Dietrich) ;
- pour la zone Sud, l'évacuation du quai n°2 est principalement assurée par la sortie principale (accès Jupiter) ; une nouvelle sortie de secours est prévue au bout du nouveau quai n°3 ; ces 2 sorties permettront de désengorger, si nécessaire, le flux en provenance du niveau -2.

Moyens de lutte contre l'incendie

Chaque zone, à chaque niveau, est équipée d'hydrants à dévidoir pour une lance de 30.00m positionnés de telle sorte que tout point de la station est atteignable par le SIAMU.

4. Nouveau concept architectural

Le projet de la nouvelle Station Albert participe au grand projet de liaison métro Nord-Sud de la STIB, avec d'importants travaux de rénovation et de modernisation.

L'objectif pour la Station Albert est de faire corps avec cette dynamique intermodale.

La nouvelle configuration de la station engendre une intensification et une complexification des flux de circulations que le projet architectural se doit de fluidifier tout en dégagant un sentiment de sécurité et en développant une personnalité propre, au service de tous ses usagers.

4.1. CONCEPTION DES ESPACES

Le fil conducteur du concept architectural obéit à quelques critères précis :

- agencer les parois par des jeux de courbes, en évitant les angles morts et les recoins ;
- ouvrir les espaces d'accueil, de circulation et d'attente ;
- aménager des zones de convivialité ;
- créer des trémies pour assurer une continuité visuelle entre les 2 niveaux de la station ;
- clarifier les flux de circulations entre les quais et les niveaux par la transparence et la couleur ;
- rehausser le sentiment de sécurité par un éclairage full LED ;
- implanter des commerces de qualité ;
- aménager un local à vélo sécurisé ;
- atténuer au maximum les nuisances sonores ;
- mettre en œuvre des matériaux de parachèvements durables et faciles d'entretien.

4.2. INTEGRATION DE L'OEUVRE D'ART

Suite à l'analyse qui en a été faite, et dont nous avons brossé les lignes essentielles dans la présente note explicative, il a donc été décidé par le comité des experts d'art public que l'oeuvre d'art existante réalisée par l'artiste Jephon de Villiers sera replacée dans la station nouvellement réaménagée.

Il faut donc concevoir l'espace comme l'écrin d'une oeuvre d'art « archéologique » dont l'histoire appartient à la station Albert depuis son origine.

La nouvelle implantation des fragments telle que reprise sur les plans du permis d'urbanisme a fait l'objet d'échanges avec l'artiste et a reçu son agrément :

- *la statuaire et les fragments de mémoire* seront replacés au niveau -1, dans une niche intégrée à proximité de l'escalier de la zone Sud ;
- *le chariot* a été positionné en bout de quai, au niveau -2, dans un écrin vitré visible par tous les usagers ;
- *les écritures*, quant à elles, seront retravaillées afin de s'inscrire dans un langage technologique plus contemporain ;
- un nouveau fragment d'oeuvre répondant à la découverte du chariot sera réalisé : une image photographique représentant l'exode du peuple d'Arbonie ;
- *les nouvelles écritures* : dans ce nouveau cadre général, nous proposons que les parois vitrées qui assurent le compartimentage feu le long des voies du niveau -1 et séparent la zone Nord de la zone Sud servent de support à de nouvelles écritures sérigraphiées tout en préservant la transparence des espaces.

La substance de l'oeuvre se situe dans ses effets fragmentaires de découverte archéologique, que le « voyageur » sera amené à découvrir chemin faisant entre les 2 niveaux de la station.

4.3. LES CHOIX COLORISTIQUES

La décision de réintégrer l'œuvre d'art dans le nouveau projet de la station oriente le concept architectural et imprime une répercussion directe sur les choix des couleurs et des matériaux.

Les « *fragments de mémoires* » sont issus de fragments archéologiques qui évoquent la terre, les terreaux et la glaise. Matières, fragments et textures se déclinent dans ces palettes souterraines : un vert mousse et un ocre brûlé ponctuent les piliers porteurs qui axent et liaisonnent les quais et les niveaux. La couleur participe à la lisibilité des connexions entre zones et niveaux.



4.4. LES MATERIAUX

Les matériaux développés dans la station prennent en compte les pratiques des lieux publics, à haut trafic, soumis aux vibrations. Ils sont en sus, pérennes, contemporains, faciles d'entretiens et adaptés aux surfaces courbes qui sont un des points forts du concept architectural.

Les sols

Revêtement de type Terrazzo à gros fragments dans un liant polyuréthane teinté dans la masse, pour usage public intensif. La granulométrie des ponçages définit le côté anti-dérapant requis. Les fragments de marbres et granits multicolores présents dans le liant seront suffisamment présents pour en percevoir le côté décoratif.

Il est prévu de créer des zones claires avec incrustations sombres et des zones sombres avec incrustations claires, et remontées du revêtements sur les faces verticales des parois courbes. Ce revêtement s'adapte aux incrustations de formes organiques qui ponctuent les espaces. Des réparations locales peuvent être aisément réalisées et ensuite reponcées.

Les marches des escaliers seront réalisées en terrazzo monobloc à liant de ciment, avec bandes antidérapantes incrustées.

Des moyens de guidances de type podotactiles seront intégrés dans le revêtement pour assurer l'accessibilité des lieux aux personnes mal voyantes.

Des bancs « organiques » seront réalisés en béton léger et recouverts en couche mince de terrazzo à liant de synthèse afin d'assurer un effet monolithique en liaison avec le sol.

Terrazzo liant clair granulométrie moyenne



Terrazzo liant anthracite grosse granulométrie



Les locaux sanitaires annexes seront réalisés en dalles de grès cérame teintées dans la masse .

Pour les sols des locaux techniques on prévoit des peintures et résines de sol spécifiques.

Les murs

Les faces verticales des trémies d'accès entre la place extérieure et le niveau -1 de la station, seront revêtues d'un parement en lamelles de croutes de pierre naturelle- type petit granit. Afin d'assurer une continuité entre les différentes surfaces, ce parement minéral sera également utilisé pour habiller les socles des édicules et les parapets.

L'aspect brut de cette mise en œuvre évoque les entrées de galeries souterraines.

Stone skin mural. Croute de Pierre naturelle



Dans la station, les murs des zones publiques (essentiellement courbes) seront recouverts d'un enduit de pierre et résine synthétique.

Ces enduits seront appliqués sur les maçonneries émaillées existantes préalablement recouvertes d'un treillis métallique d'accrochage. L'enduit en lui-même est renforcé de fibre de verre et teinté dans la masse. Les qualités mécaniques de ce produit sont excellentes pour un tel usage (excellente résistance aux impacts et aux frottements, facilité d'entretien de nettoyage et de réparation, application d'un vernis satiné anti-graffiti).

Des textes signalétiques colorés pourront, par ailleurs, être incrustés dans la matière.



Toutes les colonnes seront habillées de tôles d'acier émaillé et vitrifié qui confère au matériau une résistance et une homogénéité inégalées.

Les murs des locaux de détente pour le personnel seront carrelés.

Les murs des locaux techniques seront peints.

Tous les vitrages (Cloisons coupe-feu, gardes corps, etc) accessibles, seront de type trempé-feuilleté et protégés en usine d'un film adhésif de protection anti-griffe.

Une étude spécifique des vitrages sera effectuée avec l'artiste pour le support des « écritures »

Les plafonds

Les dalles en béton des plafonds des zones publiques seront recouvertes d'un matériau naturel, respectueux de l'environnement et éco-durable, projeté sur les surfaces brutes apparentes. La teinte retenue sera neutre.

Le long des murs courbes un soffite en plaques de plâtre à haute résistance mécanique sera mis en œuvre afin d'intégrer un éclairage ponctuel qui mettra en exergue la structure et la teinte des murs. Ce soffite sera recouvert d'une peinture protectrice dont le coloris sera décliné dans des teintes écruées.

Les plafonds des locaux sanitaires et détente seront réalisés en lamelles d'acier.

4.6. ECLAIRAGE et ACOUSTIQUE

Ces 2 points sont étudiés de manière à développer un sentiment de sécurité ambiant.

L'intensité lumineuse, la température de couleur et le confort acoustique sont complémentaires à l'atmosphère créée par la mise en œuvre des parachèvements.

Tous les appareils d'éclairage seront contrôlés par une centrale de gestion de type Dali (ou similaire) permettant la préprogrammation de scénarii lumineux suivant les activités en cours.

L'éclairage général est prévu par des tubes IP54 LED, posés en « mikado », avec rythme répétitif, de lumière chaude (3000K), en appliques sur les plafonds des espaces de dégagements.

Dans les soffites latéraux qui épousent les murs courbes, sont encastrés des wall washers LED à large diffusion qui font ressortir les enduits muraux mais créent également une ambiance d'éclairage indirect chaleureux.

Le long des quais, on prévoit la mise en place d'un système linéaire suspendu en traitillé, alternant des éléments pour l'éclairage LED (Lumière froide) et des éléments pleins, intégrant des baffles acoustiques mais également des modules vides pour l'implantation des techniques complémentaires (auditives et olfactives) similaire à ce qui a été réalisé à la station Art Loi.

Dans le revêtement Terrazzo du sol du niveau -1, seront intégrés des profilés LED de balisage afin de marquer la trace de l'axe Nord-Sud du métro au niveau -2.