

Groupe de travail Austerlitz

Réunion du 10 mars 2015

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Direction de l'Urbanisme		François HÔTE, Anne GOMEZ
Mairie du 13 ^{ème} arrondissement		Bénédicte PERFUMO
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personnalité extérieure		Bertrand AVRIL
BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Yann RENAUD
REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
ADA 13		Françoise SAMAIN
APF		Philippe LESCURIEX
La Plateforme		Claude BIRENBAUM
Association des usagers des transports du 13 ^{ème}		Jacques STAMBOULI
SPPEF		Philippe MORIS
CONSEILS DE QUARTIER		
Conseil de quartier n° 8		Claude GALLAIRE
Conseil de quartier n° 4		Frédérique LECOQ
SEMAPA		
Directrice Générale Adjointe		Sandrine MOREY
Directrice de la Communication		Nathalie GRAND
Architecte-urbaniste		Christophe BAYLE
Dessinatrice		Salomé BOYER
Adjoint au Directeur des Infrastructures et de la Construction		François VALOUR
Ingénieur		Sabrina ZHU

AUTRES INSTITUTIONS		
AFA Architectes		Lang DEO VAN, Bernard GAUD
Snøhetta		Pauline THIERRY
SRA Architectes		Clémence SAUBOT
AREP		Bruno DECK, Raphaël RICOTE
SNCF Gares&Connexions		Véronique DERAMBURE
Redman		Reza ESKANDANI

La séance est ouverte à 17 heures 40.

I. Présentation du projet A2 par les équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre

Pauline THIERRY architecte, représente l'agence Snøhetta, qui est l'équipe lauréate de la consultation pour le projet A2. L'agence mère est basée en Norvège, à Oslo. C'est elle qui pilote le projet A2. Elle est secondée sur le projet par l'agence SRA, basée à Paris.

Snøhetta est une agence d'architecture mais aussi de paysagisme, de design intérieur et bientôt de design industriel. L'agence regroupe donc différents champs de compétences. Pour chaque projet, plusieurs professions peuvent intervenir : architecte, paysagiste, architecte d'intérieur... Un autre point notable est que les salariés sont d'une vingtaine de nationalités différentes.

Les projets sont travaillés de manière globale. Ils résultent d'une concertation entre les différents intervenants, il ne s'agit pas du dessin d'un maître qui est interprété. De plus, chacun a le droit d'exprimer ses idées sur tous les aspects. Ainsi, un architecte peut donner son point de vue sur la partie paysagère.

Un projet emblématique gagné par l'agence est l'opéra d'Oslo, construit sur l'eau. Il rencontre un vrai succès auprès du public aujourd'hui. Il joue à guichet fermé et l'audience s'est rajeunie. L'espace extérieur est entièrement public, ouvert en permanence, y compris le toit qui a été élaboré avec des artistes. Le bâtiment a reçu de nombreux prix. L'agence a également travaillé sur le mémorial de Ground Zero à New York.

En France, Snøhetta a mené un projet à Marseille voici une dizaine d'années. Plus récemment, elle a répondu à des commandes publiques, par exemple pour Lascaux.

Concernant le bâtiment du Monde, le processus a été rapide. Trois semaines après la visite du site, il a fallu rendre une intention de projet (et non pas un projet). Les premiers dessins doivent donc encore être affinés.

Pour créer le volume, le premier parti pris a été d'avoir un bâtiment unitaire. Ensuite, les hauteurs réglementaires ont été appliquées, conduisant à abaisser certains angles. Enfin, le volume a été sculpté en y soustrayant des éléments sphériques. Le retrait de façade et le soulèvement de la partie inférieure permettent de créer une grande place d'usage public. Il a aussi fallu s'adapter aux contraintes, notamment celles de la SNCF, le bâtiment s'inscrivant le long des voies ferrées. Au final, la sculpture du bâtiment conduit à un bâtiment-pont unitaire. Ce qui est présenté aujourd'hui reste cependant un process qui n'est pas encore finalisé.

Dans tous les projets de l'agence, l'ambition environnementale est forte. De nombreux sujets (vents, ensoleillement, confort intérieur, vues...) ont été intégrés très en amont. De plus, tous les aspects du développement durable sont pris en compte, pas uniquement la dimension énergétique. L'attention est aussi portée sur les liens avec l'environnement urbain, les transports en commun, etc.

Un point important était que le bâtiment soit contextualisé et intégré à Paris.

Le plan-masse montre que l'emprise du bâtiment est minime. L'objectif est de laisser le plus de place possible à l'espace public, où l'équipe du Monde pourrait entrer en

interaction avec son lectorat. L'objectif est de créer un espace qualitatif au pied du bâtiment (auditorium, espaces verts...) ainsi que des commerces (cafés, boutiques...).

La voûte fera l'objet d'une intervention artistique, avec des spécialistes des médias interactifs. Le sujet est en train d'être étudié.

La démarche de Snøhetta est transparente. Les bureaux sont organisés autour de deux noyaux de circulation. Les planchers hauts sont percés pour être traversés par la lumière naturelle.

Le projet est complexe. L'agence doit traiter avec une douzaine d'entités utilisatrices différentes. L'objectif est de parvenir à un consensus et de définir pour chacune un espace et son positionnement par rapport aux autres. L'un des grands enjeux est de réussir la localisation des *super desks*, les bureaux centraux qui gèrent l'information. Toutes ces contraintes ont été théorisées pour réaliser un bâtiment adapté.

Concernant la façade, elle sera entièrement traitée par le même matériau; le verre. Elle offrira plusieurs niveaux de transparence et d'opacité.

En toiture, deux terrasses sont prévues. Il conviendra aussi d'étudier s'il est possible de produire de l'énergie grâce à des panneaux photovoltaïques. Les conditions d'ensoleillement semblent propices. Des espaces végétalisés pourraient également prendre place.

François HÔTE constate que le projet est complexe. Il demande si chaque entité du groupe aura son organisation spécifique.

Monsieur ESKANDANI confirme que chaque entité du groupe Le Monde a sa propre organisation, entre l'internet, les quotidiens et les hebdomadaires. Les fonctions support sont importantes. Elles pourront être mutualisées suivant les nécessités de regroupement en zones de points chauds (là où l'information arrive) ou de points froids (là où elle est traitée).

Pauline THIERRY souligne que les journalistes vivent une révolution culturelle, avec la fusion du papier et du web. Les journalistes sont désormais producteurs de contenu pour tous les supports. Ce bâtiment est l'occasion de se projeter dans le futur. Il est difficile de reproduire les organisations actuelles.

Claude GALLAIRE signale qu'il avait été prévu que le bâtiment soit un signal pour les personnes arrivant par le pont Charles-de-Gaulle, or l'immeuble risque d'être masqué par celui de la Caisse des Dépôts.

Pauline THIERRY assure que la partie qui monte du bâtiment sera bien visible depuis le pont.

Claude GALLAIRE note que cette fonction de signal est importante et ne doit pas être négligée.

Clémence SAUBOT signale que l'architecte des Bâtiments de France a fait la même remarque. Cette fonction de signal sera bien prise en compte.

Jacques STAMBOULI note que sur la vue présentée, le bâtiment semble très froid. Aucun végétal n'apparaît. Quant à l'espace sous « le pont », il dépend de la volonté de la Ville d'en faire un espace public.

Concernant la consommation d'énergie, les chiffres indiqués conduisent à penser que le plan climat parisien ne sera pas respecté.

Par ailleurs, le bâtiment est relativement haut (R+7), il cachera la grande halle d'Austerlitz. C'est pourtant elle qui fait sens. Cette gare est très importante. Le buffet, détruit, doit être reconstruit, cette fonction étant nécessaire dans une gare.

En conclusion, il lui semble normal que le quartier de la gare accueille des bureaux mais cela doit se faire à échelle humaine.

François HÔTE précise que les visuels présentés sont des maquettes de volumes et non pas des images de projet abouti.

Pauline THIERRY répond que ces vues ont en effet été réalisées à la demande des ABF et de Monsieur Brentrup pour voir les volumétries. Les végétaux n'apparaissent donc pas. Snøhetta est cependant aussi une agence paysagère. Cet aspect sera donc bien pris en compte. L'emplacement possible des arbres est en train d'être examiné, sachant que l'immeuble est construit sur une dalle.

Monsieur ESKANDANI répond que sur les consommations énergétiques, le plan climat de Paris sera respecté. L'objectif est d'aller chercher éventuellement le passeport Excellence HQE et de descendre en dessous d'une consommation d'énergie primaire de 50 kWh par mètre carré et par an.

Pauline THIERRY indique que la question du rapport de ce bâtiment avec la Grande Halle Voyageurs a été abordée avec l'ABF, et qu'un travail reste à réaliser sur la façade et sa matérialité pour assurer la meilleure intégration possible.

François HÔTE note que les conditions de gestion de la place devront être définies. Son statut sera celui d'un espace privé ouvert au public.

Monsieur ESKANDANI signale que des commerces seront implantés en partie basse, pour animer cet espace. Par ailleurs, compte tenu des événements tragiques de janvier, la tendance n'est pas à une ouverture 24 heures sur 24.

Frédérique LECOCQ signale que les trottoirs devant les bureaux sont très encombrés par les deux roues motorisés. Elle souhaite qu'il soit prévu un espace pour le stationnement des deux roues, sans ternir la beauté du bâtiment.

Pauline THIERRY assure que la réglementation sera respectée. Des emplacements deux roues seront bien prévus et intégrés au mieux.

Monsieur ESKANDANI ajoute que des places seront louées dans le parking de la Caisse des Dépôts en face, puisqu'il n'est pas possible d'en avoir sous la dalle.

Frédérique LECOCQ souligne que les salariés de la Caisse des Dépôts n'y vont pas eux-mêmes.

Bertrand AVRIL note que l'utilisateur de deux roues ne souhaite pas forcément se garer dans un parking souterrain, surtout s'il est payant.

François HÔTE rappelle le souhait général de la Ville de ne pas multiplier les parkings aux abords des lieux bien desservis par les transports en commun.

Monsieur ESKANDANI signale que les 1 400 journalistes qui seront accueillis dans le bâtiment se déplacent certainement beaucoup en deux roues.

Bertrand AVRIL estime que la place ressemble au bel espace sous le Quai Branly (musée des Arts premiers). Il demande quelle est la dimension de la voûte.

Pauline THIERRY répond qu'elle fera 8 mètres de haut pour une portée de 65 mètres.

Françoise SAMAIN demande si beaucoup de salariés du Monde utilisent les transports en commun ou les deux roues, et si l'entreprise a une politique en matière de transports.

Pauline THIERRY indique qu'une réunion sera rapidement organisée avec les journalistes du Monde pour mieux les connaître.

Monsieur ESKANDANI explique que la population de journalistes est particulière : elle utilise très peu la voiture, et elle a des horaires atypiques... Ce n'est pas une population classique de bureaux.

Françoise SAMAIN revient sur la place. Dans le XIII^{ème} arrondissement, beaucoup d'espaces privés ont été ouverts au public mais les résultats n'ont pas été concluants. Des problèmes d'entretien se posant, ils ont fini par fermer. La préconisation est donc d'avoir des espaces publics et non pas des espaces privés ouverts au public.

Elle s'enquiert des vents sous le pont.

Pauline THIERRY répond que cet aspect est en cours d'étude.

Bertrand MEARY demande si le fait que cet espace ne soit pas réellement public est une volonté du Monde ou de la Ville.

François HÔTE précise que le terrain est clairement privé.

Claude BIRENBAUM demande quels sont les éléments pour lesquels Mr Brentrup a demandé des modifications.

Pauline THIERRY indique qu'il a demandé de retravailler l'orientation et l'inclinaison de la façade donnant sur la cour Seine de la gare afin d'améliorer la relation entre le bâtiment et la gare. Les autres points abordés (respiration offerte sur l'avenue Pierre Mendès-France, alignement par rapport à la chapelle de la Pitié Salpêtrière, percée visuelle sous l'arche) ont reçu un accueil favorable de Mr Brentrup.

François Hôte s'enquiert des échéances de réalisation.

Monsieur ESKANDANI indique que le dépôt du permis de construire est prévu fin mai 2015, le début des travaux début 2016 et la livraison fin 2017.

II. Présentation du projet de marquise cour Seine

Véronique DERAMBURE rappelle que l'opération Austerlitz est découpée en cinq étapes. L'étape 1, qui concerne la cour Seine, se poursuit avec la reprise des baies de la cour Seine jusqu'à cet été. La façade est en mauvais état. Pour l'instant, seules les menuiseries sont restaurées, ce sera ensuite le tour de la marquise historique.

Des opérations de l'étape 2 sont aussi en cours : le désamiantage de l'ancien restaurant d'entreprise avant sa démolition, ainsi que la rénovation de la première travée de la grande halle. Le Permis de Construire portant sur les bureaux SNCF à réaliser dans la GHV a été délivré en décembre dernier, et la consultation d'entreprises est en cours.

Une autre opération qui commencera en avril est le désamiantage du parking sous la grande halle avant sa démolition.

Claude BIRENBAUM constate que cette gare sera la seule à ne pas disposer de parking.

Véronique DERAMBURE assure que des parkings sont bien prévus à terme mais le phasage des travaux contraint à fermer le parking actuel plus tôt que prévu.

Des consultations sont actuellement menées dans le cadre de l'étape 3 pour choisir un opérateur pour l'ensemble immobilier A7 et A8, ainsi que le futur opérateur des commerces et celui du parc de stationnement. Ensuite, l'étape 4 verra la rénovation du reste de la grande halle jusqu'au quai transversal, qui se fera par étapes et durera jusqu'à fin 2019. Enfin, les études pour les espaces au-dessus du quai transversal et des voies viennent de débiter.

Bruno DECK est l'architecte responsable de la maîtrise d'œuvre des étapes 1 et 4, il présente le projet de marquise historique.

Il présente le portique (ou marquise) qui s'inscrira dans la perspective du pont Charles de Gaulle. Aujourd'hui, toutes les menuiseries côté cour Seine sont en train d'être restaurées dans leur état d'origine. L'opération se poursuivra par la restauration de la marquise historique, très altérée dans les années 1970 par l'ajout d'un étage de bureaux. Le pignon sera lui aussi restitué dans son état d'origine. Quant à la cheminée de désenfumage de la gare de RER en applique de la grande halle, elle sera détruite (le carneau d'évacuation des fumées a été dévoyé vers l'escalier côté Pont Charles de Gaulle).

La nouvelle marquise marquera l'entrée de la gare côté cour Seine. Elle permettra aussi de couvrir l'espace de transit des voyageurs. Elle exprimera à l'extérieur ce qui se passe à l'intérieur, en libérant en extrémité le mouvement de la sous-face de la dalle. Elle se présentera sous la forme d'un voile fin en béton, le même qu'en sous-face pour s'inscrire dans la continuité. Elle reposera sur trois poteaux. Le cœur de la gare se trouvera déplacé. Cette marquise permettra de marquer la nouvelle gare d'Austerlitz.

La sous-face de la dalle, par-dessus les voies, suit un mouvement d'ondulation permettant un cantonnement et une évacuation de l'air sur les côtés car au-dessus se trouvent les immeubles, ne permettant pas d'évacuer les fumées. .

Le dialogue sera fort entre la gare ancienne, qui va retrouver son aspect d'origine, et la partie nouvelle. Un dispositif de grilles « catalanes » délimitera cette partie nouvelle de la gare. La cour n'accueille plus de voitures hormis les taxis.

En arrivant par le pont Charles-de-Gaulle, la marquise émergera légèrement de manière à ne pas masquer la grande halle. Un dispositif d'éclairage est en train d'être développé pour que l'espace sous la marquise soit immédiatement visible depuis le pont Charles de Gaulle.

La nouvelle marquise représente une surface de 800 mètres carrés.

François HÔTE demande comment sera assurée la connexion avec le bâtiment du Monde.

Bruno DECK explique que des surcoques viendront à la rencontre de ce bâtiment. Un travail en commun devra être mené sur la jonction, notamment sur le dispositif de recueil des eaux de pluie.

Claude BIRENBAUM demande s'il est certain que personne ne pourra grimper sur la marquise.

Bruno DECK le confirme.

Claude BIRENBAUM rappelle que des pavés de verre étaient prévus dans la marquise.

Bruno DECK indique que cette hypothèse a été abandonnée.

Claude BIRENBAUM demande enfin si les poteaux seront les mêmes que ceux situés à l'intérieur sur les quais.

Bruno DECK répond qu'ils seront identiques, hormis l'effet de corolle qui ne sera pas repris.

Claude GALLAIRE demande si un éclairage est prévu pour le jour également.

Bruno DECK confirme que la marquise sera éclairée en-dessous.

Jacques STAMBOULI apprécie les formes de la marquise. L'endroit est très ensoleillé. La terrasse du buffet était très agréable pour cela. Il demande où cette fonction sera reprise. Il souhaite également savoir à quel moment le trafic ferroviaire va augmenter, justifiant ainsi cette entrée.

Véronique DERAMBURE souligne que la SNCF n'est pas seule à décider. Les décisions sont avant tout politiques. Aujourd'hui, il n'existe pas encore de visibilité sur l'évolution du trafic.

Concernant le buffet, des commerces prendront place dans la grande halle lorsqu'elle sera réaménagée.

Jacques STAMBOULI estime qu'il serait logique que le parvis haut accueille des arrêts de bus, à la place de ceux qui s'arrêtent plus loin sur l'avenue Pierre Mendès-France. Le parvis serait ainsi utilisé par les voyageurs.

François HÔTE juge l'observation pertinente.

Claude GALLAIRE rappelle qu'il avait été proposé d'installer un buffet dans le pavillon de l'horloge mais il n'en est plus question.

Par ailleurs, la marquise rénovée donne envie d'avoir des terrasses de cafés, ou au moins des bancs.

Véronique DERAMBURE signale que la marquise historique abrite des flux importants de voyageurs qui rejoignent le métro. Les bancs feraient donc obstacle.

Quant au pavillon de l'horloge, il devrait accueillir des bureaux pour les cheminots.

Philippe MORIS note que la marquise sera en béton, donc elle ne recevra pas de lumière naturelle. L'espace n'est pas convivial, il est simplement un lieu de passage froid du fait de la matière, même si le mouvement est joli.

Par ailleurs, pour réellement voir la grande halle, la marquise devrait encore être abaissée.

Bruno DECK explique que la marquise a été abaissée au maximum mais il fallait trouver un équilibre par rapport à la vision et aux volumes qu'elle offre. L'espace ne peut pas être trop écrasé.

François HÔTE note que la transparence sera grande à travers la gare. Les lots A7-A8 veilleront à la préserver.

Bruno DECK indique qu'auparavant, les voies étaient situées sous la grande halle. Celle-ci a ensuite servi d'espace technique pour amener les trains jusqu'à la gare d'Orsay. Puis les voies se sont étalées, venant buter sur le buffet qui fermait la cour. De plus, ce dernier entraînait une césure dans le paysage avec l'avenue Pierre Mendès-France.

La gare d'Austerlitz est aujourd'hui en devenir. Elle sera bientôt complètement remodelée dans sa forme et dans ses usages multiples.

Françoise SAMAIN demande à quoi servira la nouvelle marquise.

Bruno DECK explique qu'elle couvrira le cheminement entre les nouvelles voies, qui se trouvent en biais en en retrait, et le quai transversal. Elle abritera de la pluie les voyageurs allant prendre leur train.

Françoise SAMAIN demande ce qu'est une grille catalane.

Bruno DECK explique que ce nom provient du dessin du métal, inspiré des motifs de la volute. Une fois fermées, les grilles suivront les ondulations de la marquise. Elles formeront un dessin graphique qui apparaîtra la nuit.

Françoise SAMAIN suppose que ces grilles prendront de la place dans la cour.

Bruno DECK répond que c'était déjà le cas auparavant.

Françoise SAMAIN demande comment se fera le passage entre la gare nouvelle et la gare sous la halle.

Bruno DECK répond que ce sera par le cheminement sous la marquise. Celle-ci s'aboutera sur la poutre basse de la halle. Depuis celle-ci, il sera possible de bien voir la sous-face de la marquise.

François HÔTE s'enquiert du calendrier.

Véronique DERAMBURE répond que l'attribution des travaux à l'entreprise est prévue à la mi-juillet 2015. Le chantier durerait jusqu'à fin 2016.

Jacques STAMBOULI regrette l'absence de passage direct vers la Seine pour insérer la gare dans le paysage, alors qu'elle se trouve au bord du fleuve.

III. Présentation du permis de construire des bureaux à l'intérieur de la halle de la gare

Bernard GAUD, architecte, présente le projet d'immeuble verrière qui abritera des bureaux et sera construit à l'intérieur de la halle, suivant ainsi les directives du schéma directeur. Les ABF ont demandé une continuité dans l'aménagement de la halle. Le volume du nouveau bâtiment a repris la même trame que celle de la halle.

La ligne 5 du métro constitue un obstacle. Du côté du tympan Valhubert se trouvera le bâtiment de bureaux et de l'autre les commerces. Ceux-ci seront situés au centre de la halle, dans le prolongement des quais, pour libérer les vues sur les façades historiques, et redonner la perception du volume de la halle.

Le bâtiment de bureaux s'inscrira donc côté pignon Valhubert, en pont par-dessus la ligne de RER qui a été recouverte par une dalle en 2014. Il sera vitré pour assurer la clarté, hormis au droit des quais de la ligne 5. Depuis ces quais, il sera possible de voir à travers l'immeuble. Les bureaux seront tous occupés par la SNCF.

Véronique DERAMBURE précise qu'il s'agira de services liés à l'exploitation de la gare.

Bernard GAUD indique par ailleurs que, dans la partie réhabilitée de la gare qui accueillera également des bureaux, une mezzanine sera créée en partie haute, sans aller jusqu'à la façade.

En résumé, les commerces et le bâtiment neuf seront concentrés dans la partie centrale, de la manière la plus compacte possible, afin de conserver l'intégrité des façades intérieures.

François HÔTE s'enquiert des échéances.

Bernard GAUD répond que la réhabilitation de la première trame de la halle aura lieu d'août 2015 à décembre 2016 et les travaux sur le bâtiment neuf seront réalisés de février 2016 à septembre 2017.

Véronique DERAMBURE précise que les accès pompiers à la gare RER seront maintenus durant les travaux.

Claude BIRENBAUM demande quelle surface représenteront les commerces.

Bernard GAUD précise qu'il ne s'occupe que des bureaux.

Véronique DERAMBURE indique que des discussions sont en cours à propos des commerces.

Jacques STAMBOULI demande combien de personnes travailleront dans ces bureaux et si un restaurant d'entreprise sera prévu. Il signale que la SNCF souhaite détruire un bâtiment du comité d'établissement. Il est dommage que les syndicats ne soient pas associés au groupe de travail.

Il estime par ailleurs qu'il serait bien de prévoir un pôle pour informer les voyageurs sur les transports à leur disposition : RER, métro, bus, taxis... Un centre d'informations touristiques serait également utile. En effet, beaucoup de touristes traversent le quartier pour se rendre au Jardin des Plantes ou au Museum d'Histoire Naturelle (il évoque le chiffre de 1,5 millions), ou à Versailles.

Véronique DERAMBURE signale que la SNCF développe beaucoup l'information, notamment en partenariat avec les offices de tourisme. Quant à la RATP, elle est évidemment associée au projet. Des propositions plus abouties pourront être présentées au moment de l'étape 4.

Lang DEO VAN indique que le bâtiment accueillera de 450 à 500 personnes, y compris les roulants qui disposeront d'espaces pour pouvoir se reposer entre deux services. Beaucoup de vestiaires sont prévus. Plusieurs petites cafétérias seront également réparties.

Véronique DERAMBURE ajoute qu'un nouveau restaurant d'entreprise a été créé à quelques mètres, boulevard de l'Hôpital.

Jacques STAMBOULI demande si les personnes de la maintenance sont comprises.

Lang DEO VAN répond que quelques personnes de la maintenance seront accueillies dans le bâtiment.

François HÔTE rappelle qu'il avait été prévu de déposer les panneaux publicitaires de la station de métro aérien Austerlitz.

Bernard GAUD assure que cette idée n'est pas abandonnée. Les discussions se poursuivent avec la RATP.

Françoise SAMAIN demande où est l'entrée du bâtiment de bureau.

Lang DEO VAN répond qu'elle se trouve du côté de la cour Seine. L'accès se fait par le R+1, au-dessus du RER.

Philippe MORIS demande si l'immeuble ne va pas couper la perspective de la toiture de la grande halle.

Bernard GAUD indique que du bout de la halle, le bâtiment de bureaux ne se verra pas. Le volume de la halle sera dégagé.

Philippe MORIS comprend que les bureaux seront transparents.

Bernard GAUD le confirme. Il précise que le bâtiment se trouvera à cinq mètres de la façade du tympan. Quant aux usagers du métro, ils auront vue sur une rue centrale. Ils n'auront pas de vision directe sur les bureaux proches.

Philippe MORIS s'enquiert de la longueur du bâtiment.

Bernard GAUD répond qu'elle sera de 40 mètres.

La séance est levée à 20 heures 20.