



130



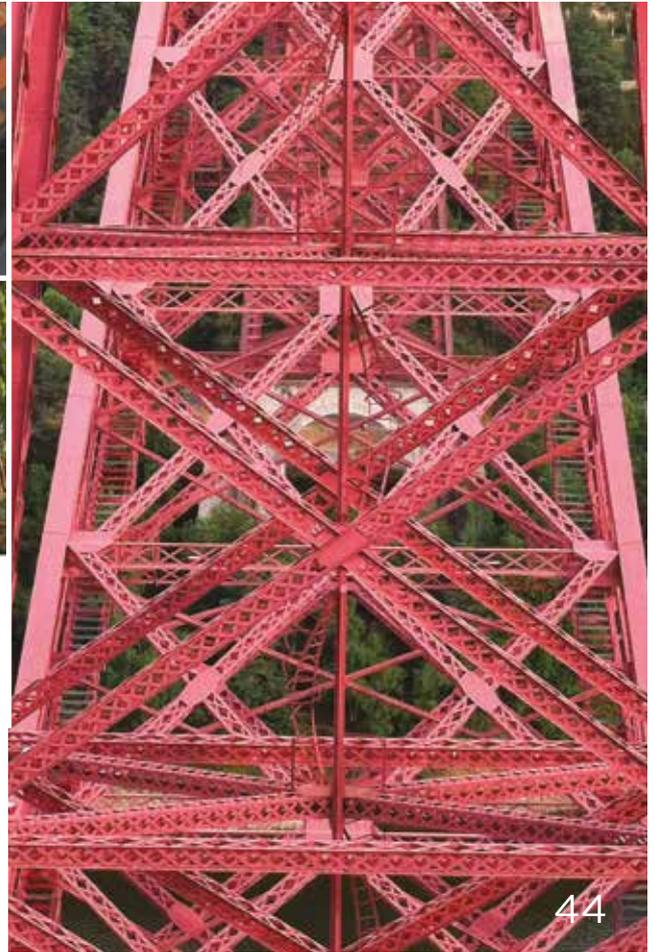
122



78



68



44

## SOMMAIRE

### 4 ÉDITORIAL

Paul SMITH

### 6 HOMMAGE À JEAN-PIERRE HOUSSEL

Marie-Françoise GRIBET

### 10 ANTOINE MONNET, UN ARCHITECTE ENGAGÉ ET PASSIONNÉ DE FRICHES INDUSTRIELLES

Florence HACHEZ-LEROY

### 20 LES MACHINES À FROID DE LA BOURSE DE COMMERCE À PARIS

Alain BELTRAN  
Olivier MOREL

### 44 LES PONTS MÉTALLIQUES À GRANDE ARCHE AU XIX<sup>E</sup> SIÈCLE

Bertrand LEMOINE

### 58 LE PORT DU RHIN À STRASBOURG

Frank SCHWARZ

### 68 LA FOUILLE PRÉVENTIVE DE LA COUR DE LORRAINE À MULHOUSE (HAUT-RHIN)

Adrien VUILLEMIN

### 78 LA PROTECTION AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES DU PATRIMOINE DE DECAZEVILLE

Marie-Emmanuelle DESMOULINS

### 88 MEMOVIV, RECUEIL FILMÉ ET PARTAGE DE LA MÉMOIRE DU TRAVAIL À VIERZON

Céline ASSEGOND

### 100 À LA DÉCOUVERTE DU PATRIMOINE PHOTOGRAPHIQUE DE L'ORIENT-EXPRESS

Arthur METTETAL

### 114 PATRIMOINE INDUSTRIEL NUMÉRIQUE 3D

Florent LAROCHE, Virginie ROSATO,  
Paul FRANÇOIS

### 122 RECONSTRUIRE UNE CHEMINÉE DE BRIQUE EN 2020

Éric PERRIN

### 130 GARE LISCH, HISTOIRE D'UN BÂTIMENT ET DE SA SAUVEGARDE

Pierre TULLIN

### 138 LE MUSÉE DE LA POSTE ET SA RÉNOVATION

Agnès MIRAMBET-PARIS

### 146 LA VALLÉE DE LA BRUCHE, UN DÉSASTRE PROGRAMMÉ

Geneviève DUFRESNE

### 148 EN VENIR AU PATRIMOINE INDUSTRIEL

Gérard SALAGNON

### 158 PRIX JEUNES CHERCHEURS

### 168 LE WEEK-END DU CILAC À NANTES

### 174 LA VITRINE DU LIBRAIRE

### 178 RÉSUMÉS / ABSTRACTS



# GARE LISCH

## HISTOIRE D'UN BÂTIMENT ET DE SA SAUVEGARDE

CITÉ DU VOYAGE ET  
DE L'ENTREPRENEURIAT,  
PROJET DE L'ÉQUIPE  
NACARAT ET MORNING  
COWORKING, 2020  
Arnaud Galezowski (JAAG)  
& Rodolphe de Wareghien  
(CAWA), architectes mandataires  
Antoine Monnet †, architecte  
Martin Brunelle, architecte du  
patrimoine  
K-DSL - images

**Pierre TULLIN**  
Historien

Cette aventure a commencé en même temps que celle du CILAC, en 1978. Je suis alors en dernière année d'école d'ingénieur. Ma famille habite la proche banlieue nord-ouest depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Passionné de chemin de fer depuis mon enfance, j'ai suivi des études secondaires puis supérieures qui ont renforcé cet engouement en faisant faire le trajet en train entre mon domicile et Paris-St-Lazare des milliers de fois. Durant mes études d'ingénieur, j'ai travaillé avec un camarade dont les parents habitaient un immeuble avec vue imprenable sur ce que l'on appelle la « gare Lisch » du nom de son éminent architecte<sup>1</sup>. Je vous invite ici à découvrir ou redécouvrir son histoire, son architecture et ses projets de réhabilitation, notamment le dernier en date qui, espérons-le, sera le bon.

GARE LISCH  
HISTOIRE D'UN BÂTIMENT  
ET DE SA SAUVEGARDE

Vendredi 22 décembre 1978, je visite l'exposition « Le temps des gares », ouverte la semaine précédente au Centre national d'art et de culture Georges-Pompidou. Au détour d'une allée, une gravure noir et blanc du XIX<sup>e</sup> siècle et une photographie en couleurs datée décembre 1978<sup>2</sup>, ont été mises en regard avec cette légende : « Nous avons retrouvé la gare de l'Exposition universelle de 1878 », sans donner sa localisation. Je reconnais immédiatement le bâtiment à l'architecture si caractéristique étant passé à proximité des centaines de fois. Depuis la rue des Bourguignons, le bâtiment n'est guère visible, caché au fond de l'Impasse des Carbonnets tout près de la gare de Bois-Colombes. Cet édifice qui attire mon regard depuis des années et qui est utilisé par la S.N.C.F. serait l'ancienne gare de l'Exposition Universelle de 1878. Pour moi, féru de chemin de fer, c'est une merveilleuse découverte, une véritable révélation. À l'issue de ma visite, trois questions m'obsèdent : quand ? pourquoi ? comment ? Si l'ex-gare se trouve à Asnières en 1978 et était à Paris en 1878, quand a-t-elle « déménagé » ? Si elle servait de gare à Paris pourquoi l'a-t-on installée au fond d'une impasse à Asnières ? Enfin, comment a-t-on pu transporter cet édifice en briques au décor de céramiques multicolores occupant 1 000 m<sup>2</sup> au sol et culminant à une vingtaine de mètres ?

Diplômé, avant d'effectuer mon service militaire non loin de mon domicile, je commence mes recherches. À cette époque, pas d'internet ni d'appareils photos numériques, et les demandes de documents à la Bibliothèque nationale ou aux Archives nationales se font exclusivement sur des cartons à compléter à la main. Cela n'arrête ni l'amateur ni le débutant que je suis. Début de l'été 1982, je viens de débiter ma carrière professionnelle. L'idée me traverse l'esprit d'informer le ministère de la Culture du résultat de mes trois ans de recherches. Selon moi, le bâtiment présente un indéniable intérêt historique et architectural. Mais, trouvant qu'il manque trop de pièces à mon puzzle historico-architectural, je repousse ma démarche.

Un an plus tard, le vendredi 15 juillet 1983, profitant du pont et d'un magnifique ciel bleu, je me rends sur place, espérant pouvoir faire des clichés, notamment à l'intérieur du bâtiment. En effet les photos sont strictement interdites dans les emprises de la S.N.C.F. sans une autorisation écrite qu'il serait bien difficile d'obtenir. Je trouve sur place des cheminots compréhensifs. L'un d'eux à qui je demande s'il est possible de prendre des photos, me répond : « *Oui, pas de problème et d'ailleurs profitez-en car le bâtiment va être démoli* ». Moi qui suis fan des aventures du célèbre petit gaulois moustachu, le ciel me tombe sur la tête.

#### VUE D'ENSEMBLE DE LA GARE LISCH EN 1983

Pierre Tullin

1. Juste Lisch, né le 10 juin 1828 à Alençon, mort à Paris le 24 août 1910, architecte de gares de chemins de fer et inspecteur général des Monuments historiques.
2. Ces documents ne figurent pas au catalogue, imprimé avant l'ouverture de l'exposition.



EXPOSITION UNIVERSELLE. — L'EMBARCADER DU GRAND PALAIS.

**L'EMBARCADER DU CHAMP DE MARS EN CONSTRUCTION**  
Gravure publiée dans  
*L'illustration*, 6 avril 1878

Le cheminot m'explique qu'un représentant de la Mairie d'Asnières passé en décembre 1982 a jugé ce vieux bâtiment sans intérêt et pas en très bon état, bref bon à démolir. Le Directeur de la Région Paris-St-Lazare a déposé, au nom de la S.N.C.F., une demande en ce sens le 30 décembre 1982. Le commissaire de la République des Hauts-de-Seine (le préfet si vous préférez) accorde le permis de démolir par arrêté du 29 avril 1983. Le lundi 18 juillet, je contacte le ministère de la Culture qui me renvoie vers la DRAC Île-de-France. Malheureusement la personne en charge du secteur est en arrêt-maladie ; on lui fera part de mon appel, me dit-on. À ma grande joie, quelques jours plus tard, Michèle Matthieussent me rappelle de son domicile. Je lui fais part de ce que j'ai trouvé. À sa demande, je rencontre l'architecte des Bâtiments de France à la veille de mon départ en vacances. Conclusion de l'entretien : « *Il y a une chance infime de sauver le bâtiment dès lors que le permis de démolir est signé* ». À mon retour de congés, je constate avec satisfaction que le bâtiment est toujours là. Suite au dossier envoyé au directeur de la DRAC Île-de-France, celui-ci me précise qu'aucune protection au titre des Monuments historiques n'est envisageable sans réutilisation du bâtiment. Je le regrette vivement mais le comprends en tant que contribuable. Le lundi 26 novembre 1984, je rencontre Madame Matthieussent pour la première fois dans son bureau du Grand Palais à Paris afin de voir ensemble le dossier de demande d'inscription de la gare à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques (ISMH). En effet, Michel Cantal-Dupart, célèbre architecte et urbaniste<sup>3</sup>, a trouvé une réutilisation au bâtiment. Il serait déplacé à Stains, en Seine-Saint-Denis, pour y héberger l'École du Cirque créée et dirigée par Annie Fratellini. Le 23 avril 1985, la COREPHAE<sup>4</sup> vote en faveur de la protection du bâtiment : l'arrêté d'inscription est signé le 13 août 1985.

**DÉTAIL D'UN PILIER DE LA GARE**  
*L'Encyclopédie d'architecture*,  
1878, planche 549

3. L'un des architectes, avec Roland Castro, de la mission « Banlieue 89 » créée en novembre 1983 par le président Mitterrand.
4. Commission régionale du patrimoine historique, archéologique et ethnologique, créée en 1984 suite à la loi de décentralisation.
5. La plupart des aquarelles originales de J. Lisch ont été acquises par le Musée d'Orsay, les autres sont restées en mains privées.

Avant de poursuivre, quelques mots sur l'histoire et l'architecture de l'édifice. Le 31 décembre 1875, la loi déclarant d'utilité publique la ligne dite du Pont de l'Alma aux Moulineaux et à Courbevoie et approuvant la convention qui la concède à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest est votée. Le 4 avril 1876, le Maréchal de Mac-Mahon décrète qu'une Exposition universelle se tiendra à Paris du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre 1878. Le 21 avril, Le Champ-de-Mars est choisi comme emplacement. La nécessité et l'urgence d'une desserte ferroviaire de l'Exposition incite le ministre des Travaux publics à autoriser le 24 août 1876, la construction à titre définitif de la portion de ligne comprise entre la gare de Grenelle-Ceinture et le Champ-de-Mars. Dès le début de l'automne 1877, le bâtiment dont les plans ont été dessinés par Juste Lisch<sup>5</sup>, architecte de la Compagnie de l'Ouest, se dresse à l'angle de l'avenue de Suffren et du quai d'Orsay (actuel quai Branly). Une gravure demi-page hors-texte représentant le bâtiment en cours d'achèvement orne la livraison du 6 avril 1878 de *L'illustration*. Voici le court descriptif qu'en donne le périodique : « *Cette gare est, comme on peut le voir par notre gravure, une construction assez légère d'aspect, en fer et en briques, par assises alternativement rouges et jaunes, plus haute que large, surmontée d'un élégant campanile. Elle se compose d'un vestibule avec bureaux de distribution des billets et d'annexes assez restreintes, mais suffisantes pour le service exclusif des voyageurs.* »





GARE DU CHAMP DE MARS  
Pierre Chabat, *La Brique  
et la Terre Cuite*, planche  
XXVII, 1881

La gare est ouverte aux voyageurs le 1<sup>er</sup> avril 1878. La plupart des visiteurs de l'Exposition repartiront avec un souvenir, qui avec un guide, qui avec une petite ou une grande chromolithographie, un puzzle, un petit livret illustré, voire une photographie. On trouve parfois, dans ces objets, une représentation ou une évocation de la gare. Ainsi, dans un livret de chromos dont l'une représente la gare, on peut lire : « *La gare du Champ-de-Mars est un remarquable spécimen de construction métallique qui fait le plus grand honneur à l'éminent architecte qui en a dressé les plans et à l'habile constructeur Monsieur Emile BAUDET. C'est une heureuse réunion de fer artistiquement ouvragé, de briques et de faïences multicolores du plus agréable effet. Elle dessert tout Paris par le Chemin de Fer de Ceinture et se relie à toutes les lignes y aboutissant, ce qui a permis de faire arriver à l'Exposition, à leur place même sans transbordement, les produits des pays les plus éloignés.* »

Trois ans après l'exposition, paraît un ouvrage superbement illustré, intitulé *La Brique et la Terre Cuite*. Son auteur, Pierre Chabat<sup>6</sup>, architecte contemporain de Juste Lisch, écrit à propos de la gare : « *Cette gare, [...] est une des applications les plus intéressantes de la construction en brique et fer. Le soubassement est seul en pierre ; l'ossature est entièrement métallique et les remplissages sont en briques noires, jaunes et rouges. Le fond est en briques jaunes, les chaînes horizontales en briques noires et rouges, et le couronnement en terre cuite jaune, bleu et blanc. Ces diverses teintes et ces dispositions se retrouvent dans les pilastres de la porte, dans le campanile et dans les trumeaux des faces laté-*

*rales. Le campanile est surmonté d'un dôme recouvert de tuiles écailles rouges et noires. La toiture de la gare est également faite de tuiles vernissées bleues, jaunes et rouges.* »

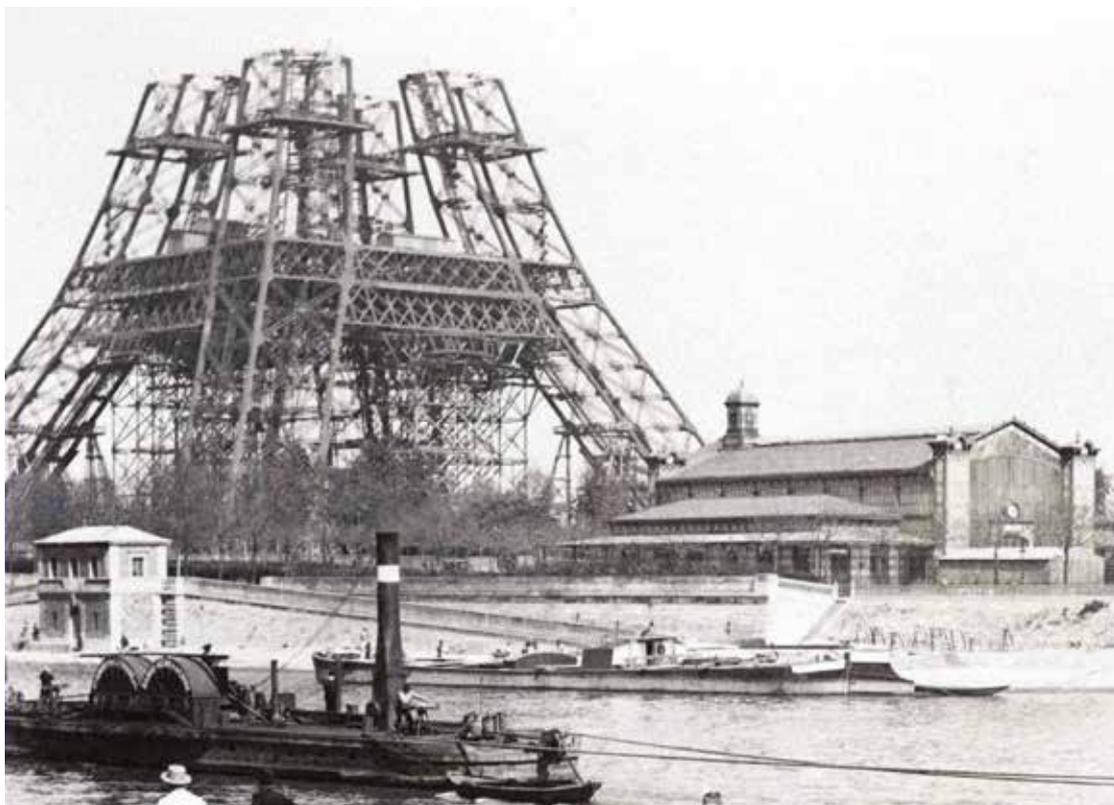
Durant les six mois de l'Exposition, la gare a accueilli plus de deux millions de voyageurs. Après la fermeture, la gare n'est plus desservie que par quelques trains quotidiens. Durant l'année 1885, le trafic tombe à 306 voyageurs à l'arrivée et 482 au départ. Mais bientôt, ils sont plus nombreux, venus admirer les travaux de construction de cette tour de 300 mètres que l'on érige au Champ-de-Mars. Elle sera le clou de la prochaine Exposition universelle, celle de 1889. Beaucoup de photographies ont été prises à cette occasion, mais peu ont immortalisé la gare Lisch, à cause de sa position excentrée.

La ligne des Moulineaux est mise en service entre la gare du Champ-de-Mars et Paris-St-Lazare le 1<sup>er</sup> mai 1889. Près de quatre millions de voyageurs fréquentent la gare en 1889. Comme pour l'exposition précédente, de nombreux souvenirs sont proposés aux visiteurs : assiettes, dessous de plats, foulards, gravures, chromos, photographies. La Tour Eiffel y est souvent représentée, parfois avec la gare à ses pieds.

Les années passent. Et voici que l'on prépare l'Exposition qui se tiendra au Champ-de-Mars à partir du printemps 1900. On y attend un nombre considérable de visiteurs. Après des années de discussions et de négociations, la Compagnie de l'Ouest a finalement obtenu le prolongement de la ligne des Moulineaux

<sup>6</sup> Pierre Chabat (Paris, 22 février 1827 - Paris, 8 janvier 1892), architecte de la Compagnie du Midi et de la Ville de Paris notamment.

MAI 1888,  
LA TOUR DE 300 MÈTRES  
EN CONSTRUCTION,  
LA GARE DU CHAMP DE MARS  
À SES PIEDS  
Coll. part.



jusqu'à Invalides qui sera aussi le terminus de la nouvelle ligne électrique Paris - Versailles R.G. Pour faire face à l'important afflux de voyageurs, la Compagnie va réaliser, avenue de Suffren, une gigantesque gare comportant vingt voies à quai, sans comparaison avec les six voies qu'offrait aux voyageurs de 1889 la gare du Champ-de-Mars, désormais trop petite. Le bâtiment n'a plus sa place à l'angle de l'avenue de Suffren et du quai d'Orsay dont les tracés vont être

remaniés du fait du prolongement de la ligne jusqu'à Invalides où le futur bâtiment-voyageurs a été dessiné par Juste Lisch. Impensable pour la Compagnie de détruire la gare construite seulement vingt ans auparavant, œuvre du même architecte alors réputé et reconnu, mais qu'en faire ? D'une façon aussi inattendue qu'inespérée, la météo va faciliter le choix d'un nouvel emplacement. Le 18 juin 1897, un cyclone d'une violence inouïe balaye la proche banlieue

LA GARE DU CHAMP DE MARS  
À L'EXPOSITION DE 1889,  
AU PIED DE LA TOUR  
Coll. part.





LA GARE SANS SA MARQUISE DE QUAI, CÔTÉ SEINE, VUE EN 1897  
Coll. part.

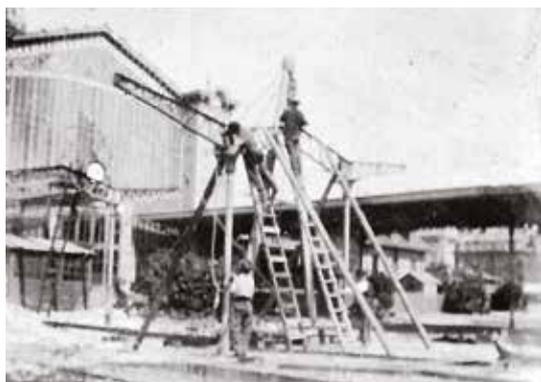
Nord-Ouest. Il emporte tout sur son passage. Les ateliers de la voie de la Compagnie de l'Ouest, situés au fond de l'Impasse des Carbonnets à Asnières, sont dévastés. Il y a plusieurs blessés parmi les ouvriers.

Voilà une réutilisation toute trouvée pour l'ex-gare qui quitte le XV<sup>e</sup> arrondissement au début de l'été 1897 pour rejoindre le fond de l'impasse Asniéroise. Comment va-t-on procéder ? La réponse, je la tiens de René Lisch, petit-fils de Juste Lisch. On démolit le magnifique décor de briques émaillées, fourni vingt ans auparavant par la célèbre Maison Loebnitz. La structure métallique d'Emile Baudet, ainsi que les décors métallique et céramique sont démontés et mis sur des wagons plats, puis acheminés jusqu'à la bifurcation des lignes d'Argenteuil et du Havre. On remonte le tout avec un remplissage de briques ordinaires. Le bâtiment retrouve son architecture avec son élégant campanile en haut de la façade tournée vers Paris, comme lorsqu'il se trouvait au Champ-de-Mars.

Durant plus d'un quart de siècle il va abriter les ateliers de la voie. Dans le cadre de l'électrification de la petite banlieue Paris-St-Lazare, les chemins de fer de l'État ouvrent le 27 avril 1924 la section Paris - Bois-Colombes où un terminus électrique provisoire a été créé en aménageant des quais en contrebas du bâtiment. Les voyageurs du « train électrique » ne rentrent pas sous la nef principale qui abrite désormais le service électrique, mais dans l'une des ailes latérales et sous la marquise attenante. Le provisoire va durer près de douze ans. Une nouvelle gare est édifiée à Bois-Colombes sur les plans de l'architecte Urbain Cassan. Sa mise en service le 5 janvier 1936 marque la fin de la grande époque de la gare Lisch. Elle sera diversement utilisée jusqu'en 1982 : logements pour célibataires, gare SERNAM, dépôt de la société France-Rail publicité. Vous connaissez la suite jusqu'à son inscription à l'ISMH en août 1985. Hélas, tout ne se passe pas comme prévu.

À gauche : DÉMONTAGE DE LA GARE DU CHAMP DE MARS AU COURS DE L'ÉTÉ 1897  
Coll. part.

À droite : LA GARE ÉLECTRIQUE DE BOIS-COLOMBES EN 1924, CARTE POSTALE ABEILLE  
Coll. part.





7. Notamment le rachat de la gare par la mairie de Charenton (94) dans le cadre du réaménagement de l'île Martinet, annoncé en 1988, ainsi qu'un possible transfert à Cergy-le-Haut comme nouvelle gare terminus de la ligne Paris-Cergy en 1993.

8. Après avoir fait le tour du monde à vélo avec un copain, il crée en 2002 son agence de communication.

9. Le jury du grand oral de la MGP était en grande partie composé d'élus.

10. Arnaud Galezowski (JAAG) & Rodolphe de Wareghien (CAWA), architectes mandataires,

† Antoine Monnet, architecte. Martin Brunelle, architecte du patrimoine, Projex (Ingénierie) et sa filiale Diagobat (Bureau d'Études Techniques Environnement).

11. Antoine devait rédiger cet article. Il nous a hélas quittés le lundi 2 décembre 2019 alors qu'il se rendait au travail.

Quelques semaines après la réunion de la COREPHAE, le projet École du cirque capote. Michel Cantal-Dupart s'emploie à trouver une autre réutilisation, mais aucun des projets envisagés n'aboutit. Les événements politiques (première cohabitation, réélection du président Mitterrand en 1988, deuxième cohabitation) vont, quinze ans durant, balloter le dossier « gare Lisch » entre dessus et fonds de tiroirs. Les projets se succèdent, mais tous font long feu<sup>7</sup>. Le temps passe, les projets se raréfient, tandis que le bâtiment inutilisé se dégrade au fil des ans. Deux incendies (volontaires ?) y font d'importants dégâts. À partir de 2007 votre serviteur fait plusieurs conférences-projection pour attirer l'attention des habitants et par ricochet celle des élus locaux. Mais le résultat n'est pas au rendez-vous. L'association des amis du Château et du Vieil Asnières prend le dossier en main. Elle entame le dialogue avec les élus mais ceux-ci arguent d'un contexte économique et financier peu favorable à un projet de rénovation coûteux et peu rentable, bref les pistes évoquées restent à l'état de projets.

Peu après que Nicolas Sirot<sup>8</sup>, jeune entrepreneur, ait emménagé en face de la gare, il découvre avec intérêt, à l'occasion d'une de mes interventions, l'histoire du bâtiment qu'il admire depuis ses fenêtres chaque matin. Il refuse de voir disparaître le bâtiment. Utilisant sa maîtrise de la communication et des nouveaux outils numériques, il sensibilise riverains et élus au devenir du bâtiment et organise plusieurs événements relayés par la presse. Finalement, le maire d'Asnières qui est également vice-président de la Métropole du Grand Paris (MGP) propose le site « Gare Lisch » dans le cadre de la deuxième édition

de l'appel à projet Inventons la Métropole du Grand Paris (IMGP2) officiellement lancé par la MGP et son président, Patrick Ollier, le 15 mars 2018, à Cannes. Dès le lendemain, une grande photo de la gare sous la neige illustre un long article du quotidien économique et financier *Les Echos*.

Le 23 mai, les 30 sites retenus, dont la gare Lisch, sur les 40 proposés, sont annoncés par la MGP. Promoteurs et cabinets d'architectes intéressés doivent préparer un avant-projet avec notes de présentation et d'intention. Le 31 juillet, la MGP communique la liste des 224 candidats en compétition sur 27 sites. Les 85 finalistes, dont 4 pour la gare Lisch, sont dévoilés lors d'une soirée organisée le 16 octobre au centre événementiel de Courbevoie. Les trois équipes finalistes pour la gare (une a abandonné en route) passent un grand oral en mai 2019. Le lauréat de chaque projet est annoncé au théâtre Mogador le 19 juin 2019. Pour la gare Lisch, c'est le projet « Cité du voyage et de l'entrepreneuriat » qui l'emporte. Nicolas Sirot, à l'initiative de celui-ci, a joué un rôle clé en fédérant une équipe dynamique et motivée. Elle a convaincu le jury de la MGP<sup>9</sup> de la solidité du projet par le sérieux et la qualité des professionnels impliqués, mais aussi grâce à la consultation et à l'adhésion des riverains. Le financement privé évitera la mobilisation de fonds publics, sauf participation de la DRAC, s'agissant d'un bâtiment protégé. Aujourd'hui la gare Lisch se compose d'une nef centrale d'une largeur d'environ 15,5 mètres sur 31 mètres de long avec un plancher en dur à mi-hauteur. À cette surface de plancher d'un peu moins de 500 m<sup>2</sup> par niveau, il faut ajouter deux ailes latérales, chacune d'environ 180 m<sup>2</sup> de surface au sol, sur un seul niveau de rez-de-chaussée.

GARE LISICH  
HISTOIRE D'UN BÂTIMENT  
ET DE SA SAUVEGARDE

### Et maintenant, que va devenir la gare Lisich ?

Dans ce projet de rénovation architecturale, le promoteur immobilier Nacarat, filiale du groupe familial de BTP lillois Rabot-Dutilleul assure la maîtrise d'ouvrage. La maîtrise d'œuvre est conduite par un groupe d'experts<sup>10</sup>. « Le preneur », Morning Coworking, dont l'actionnaire majoritaire est Nexity, s'engage à louer pendant douze ans la totalité des surfaces disponibles, soit plus de 2400 m<sup>2</sup>. L'enveloppe extérieure du bâtiment sera respectée et restaurée au mieux. Côté aménagement intérieur, deux principes importants : un fort apport de lumière naturelle, une structure poteau-poutre réversible, en bois. Le rez-de-chaussée sera en grande partie ouvert au public (environ 500 m<sup>2</sup>) avec un espace culturel et événementiel dans la nef centrale et un bar-restaurant avec terrasse dans une aile. Dans l'autre aile, il y aura des salles de réunion, ainsi que des postes de travail. Un entresol, réparti entre nef centrale et ailes latérales, sera aménagé avec postes fermés et nomades, plus des espaces détente. Deux autres niveaux seront bâtis dans la nef centrale, avec des locaux d'activité. Bref il y aura tout ce qu'il faut pour travailler, mais aussi se détendre dans le bâtiment réaménagé : des espaces d'accueil et lounge, des espaces de détente et de rencontres et de nombreux postes nomades et postes fermés. Des TPE et PME dont l'activité est liée aux voyages ont déjà pris une option sur nombre de ces derniers.

Le chantier devait se terminer fin 2022. Les premières phases techniques n'ayant pu être réalisées aussi vite que prévu, notamment du fait du confinement, du retard a été pris. Il est trop tôt pour apprécier l'éventuel impact sur la date effective d'ouverture. Est-ce important ? 35 ans après le premier projet « École du

Cirque », je ne crois pas. Croisons les doigts pour une inauguration en 2022 ou 2023 et à l'image du bâtiment : historique et raffinée.

### *In memoriam*

Architecte D.P.L.G., vice-président du CILAC, Antoine Monnet<sup>11</sup> avait rapidement manifesté son intérêt pour le projet auprès de Nicolas Sirot. Son expertise, reconnue dans le domaine du patrimoine industriel, et son vaste réseau avaient rallié d'autres confrères. Devenu l'un des architectes associés du projet, il avait largement contribué à préciser la vision de celui-ci : rénovation *in situ*, reconversion dans le respect de l'édifice et écoute des habitants du quartier.

J'avais eu la chance de le rencontrer à plusieurs reprises, notamment à l'occasion du grand oral. En discutant de nos passions communes, j'avais apprécié son humour et sa bonne humeur, nous avions sympathisé. Cet article lui est dédié.

#### CITÉ DU VOYAGE ET DE L'ENTREPRENEURIAT, VUE DU PROJET DE TRANSFORMATION DE LA GARE DANS SON CONTEXTE URBAIN

Arnaud Galezowski (JAAG) & Rodolphe de Wareghien (CAWA), architectes mandataires  
Antoine Monnet 1, architecte  
Martin Brunelle, architecte du patrimoine  
K-DSL - images

#### CITÉ DU VOYAGE ET DE L'ENTREPRENEURIAT, PROJET, VUE DE L'INTÉRIEUR AVEC SA NOUVELLE STRUCTURE EN BOIS

Arnaud Galezowski (JAAG) & Rodolphe de Wareghien (CAWA), architectes mandataires  
Antoine Monnet 1, architecte  
Martin Brunelle, architecte du patrimoine  
K-DSL - images

