

Laissez-vous conter Lille, Ville d'art et d'histoire...

... en compagnie d'un guide-conférencier agréé par le ministère de la culture.

Le guide vous accueille. Il connaît toutes les facettes de Lille et vous donne des clefs de lecture pour comprendre l'échelle d'une place, le développement de la ville au fil de ses quartiers. Le guide est à votre écoute. N'hésitez pas à lui poser vos questions.

Le service Ville d'art et d'histoire

coordonne et met en oeuvre les initiatives de « Lille, Ville d'art et d'histoire ». Il propose toute l'année des animations pour les lillois, les visiteurs et les scolaires, et se tient à votre disposition pour tout projet.

Lille appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire

Le ministère de la culture, direction de l'architecture et du patrimoine, attribue l'appellation Ville et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guidesconférenciers et des animateurs de l'architecture et du patrimoine, ainsi que la qualité de leurs actions. Des vestiges antiques à l'architecture du XXe siècle, les Villes et Pays d'art et d'histoire mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de 137 villes et pays vous offre son savoir-faire sur toute la France.

A proximité,

Les Villes d'art et d'histoire de Boulogne-sur-Mer, Cambrai, Roubaix et Saint-Omer et le Pays d'art et d'histoire de Lens/Liévin

L'Office du Tourisme de Lille

Association sans but lucratif, l'Office du Tourisme est l'outil privilégié de la politique de développement du tourisme de la Ville de Lille. Il est chargé par celle-ci de l'accueil, de l'information des visiteurs et de la promotion de la ville.

Par ailleurs partenaire structurant de la politique municipale de valorisation du patrimoine, il commercialise les visites, menées par les guides-conférenciers qu'il encadre, en lien étroit avec la Ville.

Si vous êtes en groupe

Lille vous propose des visites toute l'année sur réservation. Renseignements à l'Office du Tourisme.

Renseignements, réservations

Service Ville d'art et d'histoire Hôtel de ville B.P. 667 F - 59033 Lille cedex (France) +33 (0)3 28 55 30 13 e-mail: vah@mairie-lille.fr www.mairie-lille.fr

Office du Tourisme Palais Rihour - Place Rihour F - 59002 Lille cedex (France) +33 (0)891 56 2004 (0,225 € TTC / mn) www.lilletourism.com





Villes et Pays d'art et d'histoire

Lille - Lomme - Hellemmes

la Délivrance

La cité de la Délivrance à Lomme

Elle est construite en 1921 par la Compagnie du chemin de fer du Nord pour loger les ouvriers de la toute nouvelle gare de triage. Véritable enclave cheminote à Lomme, la cité-jardin témoigne encore aujourd'hui de la puissance de la Compagnie du Nord, capable pendant l'entre-deux-guerres de développer un impressionnant projet d'entreprise mariant efficacité professionnelle et progrès social.

Une gare et une cité cheminote

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la Compagnie du chemin de fer du Nord s'attelle à reconstruire un réseau très endommagé. Cette entreprise s'accompagne d'une réflexion visant à moderniser les infrastructures et à fluidifier le trafic. A Lille, le centre de Fives étant saturé, la construction d'une nouvelle gare de triage est décidée. Afin de résoudre les problèmes de logement provoqués par quatre années de guerre et d'offrir aux futurs ouvriers et employés de la gare les meilleures conditions d'existence, une cité cheminote est également projetée. Celle-ci sera l'une des plus grandes de la trentaine de cités édifiées par la Compagnie du Nord de 1919 à 1924.

Le choix du site

Les dirigeants de la compagnie portent leur choix sur des terrains presque inhabités de la commune de Lomme, en bordure de la voie ferrée de ceinture desservant Lille et les communes avoisinantes. Ces terres de peu de valeur présentent également l'avantage d'être éloignées des grands centres ouvriers de Lille, percus comme des fovers potentiels d'agitation politique et sociale. L'emplacement de la future gare et de la cité est approuvé par décision ministérielle le 25 août 1919, sans que la municipalité de Lomme ne soit consultée, le maire apprendra la nouvelle par les journaux.

20 mai 1921, construction de la Cité ; la rue Victor Crépin est au premier plan. En arrière plan à gauche, nous apercevons le clocher de





Vers 1922. Le photographe se trouve du côté de Sequedin, sur le terre-plein de la voie de circulation machine. Derrière le mirador, c'est le faisceau du relais. A gauche, le triage qui sert à la formation des trains.

Le chantier

En charge de la reconstruction du réseau Nord et à l'origine du projet de cités-jardins, Raoul Dautry se voit naturellement confier la conception du programme par Paul-Emile Javary, ingénieur Exploitation de la Compagnie du Nord. Le chantier de la gare débute dès décembre 1920, suivi en janvier 1921 de celui de la cité. L'apport des matériaux par le chemin de fer et le recours à une main-d'œuvre nombreuse et qualifiée accélèrent considérablement les travaux. La gare de triage entre en service le 1er octobre 1921, tandis que la cité est achevée dès le mois d'août. Huit mois ont suffi pour faire surgir de terre 835 logements et de nombreux équipements collectifs. En mémoire des souffrances vécues par la population au cours de quatre années d'occupation, le site prend le nom de « Lille-la Délivrance »; les noms des rues évoquent principalement les cheminots disparus durant la guerre.

Monsieur Houvenaghel

« En tant que freineur, je ralentissais la descente des wagons. A la rampe, on triait les wagons de marchandises sur les 15 voies. Moi je freinais les wagons pour ralentir leur descente, d'autres posaient des sabots pour les arrêter complètement. J'y ai travaillé

Je faisais des postes : je pouvais commencer à 6h00 ou 14h00, le soir à 22 heures. Quand j'étais de nuit, je finissais à 6h30 et j'allais travailler à 7h00 dans les fermes pour arrondir les fins de mois. J'allais quelque fois décharger du charbon, je faisais des travaux de peinture. C'était courant à l'époque, pour joindre les 2 bouts. On travaillait 7 matinées, ou 7 soirées, ou 7 nuits avec une journée de repos entre 2. Un grand repos (dimanche et lundi) nous était accordé toutes les 7 semaines. »

1 Le foyer des agents de train

Destiné aux cheminots non résidents de la cité, le « corps de garde » était l'ancien fover des agents de train. Chambres individuelles et salles communes sont disposées derrière une façade soignée présentant de belles ouvertures. Après la Seconde Guerre mondiale, le bâtiment a abrité une école régionale de la SNCF.

B Croisement des rues Allard / Bétourné

Le secteur proche de la gare a été presque entièrement détruit par le bombardement d'avril 1944. Les maisons reconstruites à partir de 1945 reprennent, en briques, le modèle de la maison individuelle disposée au cœur d'un jardin, tout en présentant un confort encore amélioré (salle de bain, installation électrique complète) Le traitement de l'entrée sous porche a été abandonné.



Une cité-jardin

Le projet de Raoul Dautry s'inspire des travaux d'Ebenezer Howard (père des cités-jardins en Angleterre) et de méthodes américaines de gestion du personnel destinées à prévenir les conflits au sein de l'entreprise tout en augmentant la productivité des agents. Soucieux d'éviter toute monotonie et de renouveler les propositions de logement ouvrier, il reprend le concept des cités-jardins qui, dans un environnement arboré, présente harmonieusement des centaines de maisons disposées dans un lacis de rues aux courbes élégantes. Ces maisons d'inspiration régionaliste offrent aux cheminots tout le confort moderne de l'époque : eau courante, tout-à-l'égout, toilettes à l'intérieur, éclairage électrique. Chaque logement possède un vaste jardin, offrant au cheminot la possibilité d'être au plus près de sa famille et de lui fournir un complément alimentaire appréciable. Une politique d'encadrement social très développée devait garantir l'épanouissement de la famille. Raoul Dautry a aussi veillé à l'édification d'une maison commune (salle des fêtes, cinéma, bibliothèque) et d'équipements sportifs (stade, piscine, salle de gymnastique, tennis), tout en encourageant le développement d'associations culturelles.

La place Dompsin

Initialement nommée Place de la Victoire en mémoire de la fin de la Première Guerre mondiale en 1918, elle sera rebaptisée place Edmond Dompsin. Son kiosque, remplacé aujourd'hui par un édifice moderne,



Un projet social ambitieux ...

Les efforts de la Compagnie du Nord se portent d'abord sur l'éducation en prenant en charge la construction de deux écoles primaires et d'une école ménagère, et offrant aux adultes les cadres nécessaires à la formation continue. Dans une région marquée par des conditions sanitaires difficiles, les dirigeants privilégient aussi une politique hygiéniste : un cabinet de consultation assure le suivi médical des adultes et des enfants, des bainsdouches sont construits, tandis que des conférences et projections de film diffusent les bonnes conduites à tenir. En ce sens, la vente d'alcool est interdite dans la cité.

... emprunt de paternalisme

Conduit par des valeurs humanistes, ce projet de société ne saurait être détaché d'objectifs d'entreprise. Il s'agit de former l'ouvrier idéal qui, porté par les valeurs de «tempérance, paix, discipline, confiance dans les chefs et d'amour du métier » (Raoul Dautry), assurera le développement harmonieux de la Compagnie du Nord. La vie dans la cité participe à la formation d'une solidarité et d'une identité professionnelle propices à tenir les cheminots éloignés du syndicalisme. Des faits de grève étaient ainsi susceptibles d'entraîner l'expulsion des ouvriers de leur logement, propriété de la Compagnie du Nord. Dans tous les cas, le contrat de location était brisé lors de l'arrêt de l'activité professionnelle: démission, révocation, départ à la retraite.

Une ville dans la ville

La cité de la Délivrance apparaît comme un espace à l'écart de la société environnante, hors des conflits qui la traversent. Les 3 228 habitants recensés en 1926 (soit 18 % de la population de Lomme) échappent en partie au cadre municipal. Tout est fait pour assurer l'autonomie - voire l'autarcie - des cheminots. La cité dispose ainsi de l'ensemble des structures nécessaires à sa bonne gestion (le conseil d'administration), à son entretien (le « district »), à son approvisionnement et à son animation.



La piscine

La Compagnie du Nord souhaitait le bien être de ses ouvriers. De nombreuse cités de cheminots possédaient une piscine.

Madame Blanchar

« Le district regroupait les employés, les ouvriers qui entretenaient la cité : les maçons, plombiers, menuisiers, électriciens. Dès qu'il y avait un problème dans la cité, on appelait le district et quelqu'un venait faire les réparations. C'est également le chef de district qui attribuait les logements. C'était l'un des avantages du cheminot. Le garde de la cité, quant à lui, faisait visiter les logements au moment de leur attribution. Mais il avait surtout un rôle de surveillance. C'était quelqu'un de respecté et de craint. Il logeait dans la cité.

A chaque entrée de la cité, un panneau était disposé : le garde y collait des avis. Un autre panneau indiquait : «30 kms/heure. Respectez le sommeil des cheminots». Le garde faisait sa ronde tous les matins en vélo et venait ensuite en référer au Chef de District. Le contrat de location de notre logement stipulait que le jardin devait être correctement entretenu. Ce qui n'était pas fait par le locataire, une entreprise venait le faire à sa place, mais le montant de la facture était déduit du salaire du cheminot. »

Pierre Haigneré

« Je suis né en 1935 dans la cité et je suis fils de cheminot. I'v ai passé mon enfance. Mon souvenir de la guerre le plus précis, c'est celui du bombardement. l'avais 9 ans. Nous avons été brusquement réveillés par les fusées éclairantes. Mon père, qui n'était pas de service cette nuit là, nous fit descendre précipitamment au moment où s'abattirent les premières bombes. Nous nous sommes blottis tous les cinq sous l'escalier, abri dérisoire qui sauva pourtant bien des vies dans tant de logements. Le hurlement qui précédait l'impact des bombes accentuait la panique. Les volets et les fenêtres ont été arrachés, les débris se sont dispersés dans toute la maison. Le sol se soulevait, les meubles s'écroulaient dans un grand bruit de vaisselle brisée. l'étais allongé sur le sol, contre mes frères. Nos parents essavaient de faire un rempart de leur corps pour nous protéger des objets qui volaient dans la pièce. Ma mère priait à voix haute. Nous nous sommes tous mis à prier avec elle. Brusquement, ca a été le silence. Ouelques débris tombaient encore. Nous sommes sortis avec précaution : la maison était à moitié en ruines. On a alors découvert la désolation. La cité riante, ses places, les terrains de jeu n'existaient plus. Des premiers sauveteurs s'affairaient autour des décombres pour tenter de secourir des familles. Des voisins erraient dans les rues, hébétés. Une chape de malheur venait de s'abattre sur le quartier avec son cortège de deuil et de souffrance et des images terribles de guerre s'imprimaient dans nos têtes

Il a fallu quitter la maison devenue inhabitable. On a assemblé le peu de mobilier aui nous restait dans une voiture à cheval. On venait de vivre des heures terribles. A 9 ans on ne prend pas complètement conscience de la mort autour, mais on se rend compte que quelque chose de grave est arrivé : plus de maison, plus de rues, on ne reconnaît plus rien, tout est cassé, éparpillé : c'est une identité qui s'arrête. Nous sommes partis à pied vers l'inconnu. »



Le bombardement de 1944

ptu

5

Dans la nuit du 9 au 10 avril 1944. une pluie de bombes visant les infrastructures ferroviaires s'abat sur la cité et les communes environnantes. Le bilan est lourd: 600 personnes sont tuées (156 pour la Délivrance) et près de 80 % des logements sont détruits ou grandement endommagés. Parmi eux, le service médical, les bainsdouches, l'école Demory et la librairie disparaissent. Des 835 logements d'origine, 516 sont restaurés après la guerre. La reconstruction de 238 autres logements débute en majorité en 1946 pour s'achever vers 1958. Les modèles d'habitat et l'urbanisme du projet initial ont été en partie respectés.



Les nouvelles maisons de la cité

Un programme de réhabilitation

Dans les années qui suivent, la diminution du trafic du fret ferroviaire entraîne l'abandon progressif de l'activité de triage. Héritière en 1937 de la Compagnie du Nord, la SNCF va négliger l'entretien de son patrimoine immobilier. La cité-jardin se transforme alors lentement au gré des aménagements successifs, et la SNCF débute en 1992 les premières ventes de logements. En 1996, la Ville de Lomme, la SNCF et la communauté Urbaine de Lille s'associent pour amorcer un plan de requalification des voiries respectant le caractère du projet concu par Raoul Dautry. Initié en 2005, le programme de rénovation et d'extension de la salle Beaulieu en Maison Folie va faire rayonner la dynamique culturelle longtemps prégnante dans la cité-jardin sur toute la commune de Lomme et au-delà.

Eglise Saint-Christophe

ouve

Ŏ

de

élivrance

 $\tilde{\Box}$

<u>ಇ</u>

de

cité

Soucieux de préserver la cité de toute forme de tension communautaire qui pourrait diviser l'unité des cheminots, Raoul Dautry avait volontairement exclu toute église du projet initial. Les familles n'acceptant pas l'absence de lieu de culte, l'église Saint-Christophe fut construite en 1931, en bordure de la cité. Détruite par un incendie involontaire en 1977, l'ancienne église de bois a été remplacée par un édifice en briques aux formes résolument modernes, marqué par l'abandon du traditionnel clocher.



Eglise Saint-Christophe L'architecture particulière de l'édifice religieux repose sur l'utilisation du bois et d'un large porche d'entrée rappelant les perrons des logements de la cité

Place Edmond Dompsin

La place Edmond Dompsin (ancienne place de la Victoire) se dresse en retrait de la place Duhoo, dont les platanes encore conservés marquaient symboliquement l'entrée de la cité-jardin. Régulièrement réparties en bordure de la cité et sur les axes principaux (ici l'avenue Roger Salengro), les places ordonnent la distribution de la circulation, alternant rues droites et voies courbes. L'ampleur des dimensions de la place Dompsin a longtemps permis d'y déployer le marché. A l'emplacement de l'actuel gymnase s'élevait autrefois l'école Pasteur, démolie en 1972.

Le dispensaire

Placé au cœur de la cité, le dispensaire était une pièce majeure de la politique sociale de la Compagnie du Nord. En plus des soins médicaux et chirurgicaux dispensés, le médecin assurait la consultation des nourrissons et organisait la distribution de lait. Une comptabilité méticuleuse enregistrait chaque année les progrès réalisés dans la diminution de la mortalité infantile, fléau touchant alors dans certains quartiers de Lille près de 30% des enfants. Le dispensaire a fermé en 2004, fonctionnant sous une forme réduite durant les dernières années.

Le groupe scolaire Ferry-Demory

Elevé dans l'écrin de verdure constitué par l'ancien verger de la cité, le groupe scolaire Ferry-Demory remplace deux anciennes écoles, dont celle autrefois située sur la place Demory et détruite par le bombardement d'avril 1944. Construite au cours des années 1970 par les architectes Marcel Sézille et Robert Clément, l'école Demory présente une forme circulaire qui dialogue harmonieusement avec les rues courbes alentours.

Place Dompsin (Ancienne Place de la Victoire)



1 Le stade

De l'autre côté de la rue, le complexe sportif, rouage essentiel d'un esprit sain dans un corps sain, a été placé avec dessein à proximité immédiate des écoles. L'ensemble fut d'abord constitué d'un stade et d'une salle de gymnastique eux aussi disposés au cœur d'un verger. Au cours des années 1930, une piscine découverte fut bâtie sur l'espace arboré et sur la salle de sport. Ouverte en 1987, elle accueillit de nombreux écoliers et nageurs. Les associations sportives de la cité ont longtemps obtenu d'excellents résultats au plan régional et même national. Le bâtiment des bains-douches qui jouxtait la piscine a été détruit après-guerre.



6 L'école Curie

C'est au bord de l'un des deux axes structurants de la cité - l'avenue de la Délivrance - que la Compagnie du Nord a fait élever en 1930 l'école Curie. Destinée aux filles, elle devait soulager l'école Pasteur dont la mixité toute relative ne pouvait faire face au nombre croissant d'élèves. L'école présente des caractéristiques alors modernes : larges baies vitrées laissant entrer la lumière à flots, vastes classes, cours et préaux permettant aux enfants de sortir par tous temps, lavabos dans les couloirs... Endommagée durant la Seconde Guerre mondiale elle a été acquise par la Ville de Lomme, dont le blason orne dorénavant le fronton de l'école. A ses côtés, la « nouvelle » école Pasteur est construite à l'emplacement de l'ancienne librairie et du salon de coiffure.



La qualité architecturale de l'ancienne école Pasteur se retrouve dans l'école Curie qui offre encore, 70 ans après sa construction, d'excellentes conditions de travail aux enseignants comme aux élèves.

🕡 La place Beaulieu

Inaugurée en 1924, la salle des fêtes devait favoriser l'épanouissement des cheminots et de leur famille. La qualité architecturale du bâtiment dessiné par l'architecte parisien Umbdenstock témoigne de l'intérêt porté par la Compagnie du Nord à la vie culturelle. Abritant notamment le cinéma et la bibliothèque, le site a connu une animation festive constante grâce aux nombreuses associations musicales, théâtrales et culturelles soutenues par la société ferroviaire.



Le vase de « Soissons » dominait avec élégance la jolie place Beaulieu, la bien nommée, symbole des instants distrayants et festifs que connurent des générations de familles de cheminots.

1 L'école ménagère

De l'autre côté de la place, l'école ménagère dispensait aux femmes de la cité des cours de cuisine, de couture et de décoration. L'objectif des autorités était de former de « futures bonnes ménagères qui sauront gérer leur ménage avec économie et en même temps créer un intérieur agréable qui retiendra le mari à la maison ». Le fronton de l'école est orné d'un décor de céramiques figurant des abeilles, symboles du travail et d'une rigoureuse organisation mises au service de la collectivité.



L'école ménagère

Le détail du fronton des céramiques reflète les objectifs de M. Dautry, créateur du concept des « cités jardins » en matière d'organisation familiale.

① Croisement des rues Wallaert / Crépin

L'édification de maisons de cadres au côté de celles construites pour les ouvriers souligne la volonté de la Compagnie du Nord de forger une identité et une solidarité cheminote. Ici, seule l'ampleur des édifices (trois niveaux, et même bow-window pour celle du chef de dépôt) trahit la destination des maisons, qui présentent les caractéristiques identiques aux maisons des ouvriers : murs constitués de parpaings, décrochements de façade, perron derrière une voûte en plein cintre...



Croisement des rues Salengro / Thoor

Au carrefour des rues Salengro et Thoor se dressent plusieurs maisons doubles et triples. Elles présentent toutes une architecture variée : le recours aux façades-pignon, aux décrochements de toiture et aux pans de bois n'est pas sans évoquer l'architecture balnéaire et régionaliste, dans une recherche du dépaysement quotidien. Aujourd'hui grises, les façades étaient autrefois revêtues d'un crépi ocre rehaussé par les couleurs portées sur les encadrements de baies et sur les volets. Les toits hérissés de multiples cheminées témoignent de l'autorisation à disposer d'un poêle par pièce. Cette disposition est cependant rarement observée dans les faits.



Croisement des rues Salengro / Thoor
Chaque parcelle de terrain autour des logements était
soigneusement close par des haies de troènes et rosiers.
Pour marquer le territoire, l'entrée était soulignée par
un portique imposant accueillant souvent une végétation

rappelant les gloriettes.

Croisement des rues Wallaert et Crépin

C'est l'un des logements de cadres disséminés dans la cité. Celui-ci présente toutefois une recherche de qualité architecturale qui se traduit dans les bow-window ornés par des colombages. Chaque maison s'inscrit dans un jardin d'environ 500 m² abritant à l'origine deux arbres fruitiers et un potager. En plus d'économies bienvenues, la culture de la terre devait prodiguer aux cheminots des aliments de qualité tout en leur offrant une « occupation vertueuse et saine ». La construction systématique d'un clapier et d'un poulailler répondait à la même exigence. L'ensemble est encore soigneusement délimité par une haie, autrefois taillée au cordeau par le « district ».



Machine du Dépôt de Délivrance Le mécanicien et le chauffeur posent fièrement sur le tablier de leur locomotive

La place Trocmet

La place Trocmet a longtemps assuré la liaison de la cité avec le site ferroviaire, un chemin permettant aux cheminots de rejoindre la gare de triage et le dépôt à toute heure du jour et de la nuit. Derrière la voie ferrée révélée par les câbles, un écran d'arbres permettait d'isoler les habitations des nuisances produites par la gare, située environ 150 mètres en retrait. Les installations ferroviaires comprenaient un dépôt pouvant accueillir près de 40 machines, trois ateliers d'entretien et de réparation ainsi que des dizaines de voies permettant de trier wagons et locomotives pour constituer les trains desservant la région. Abattu en 1985, le mirador haut de 48 mètres permettait au sous-chef de gare de contrôler l'activité sur les voies.