

Le Bavard de Délivrance

Hors-Série
N°5

Association loi 1901, siège LCP Délivrance, 27 Place Beaulieu 59160 LOMME - jacques.surrans@wanadoo.fr - 06.80.93.59.59

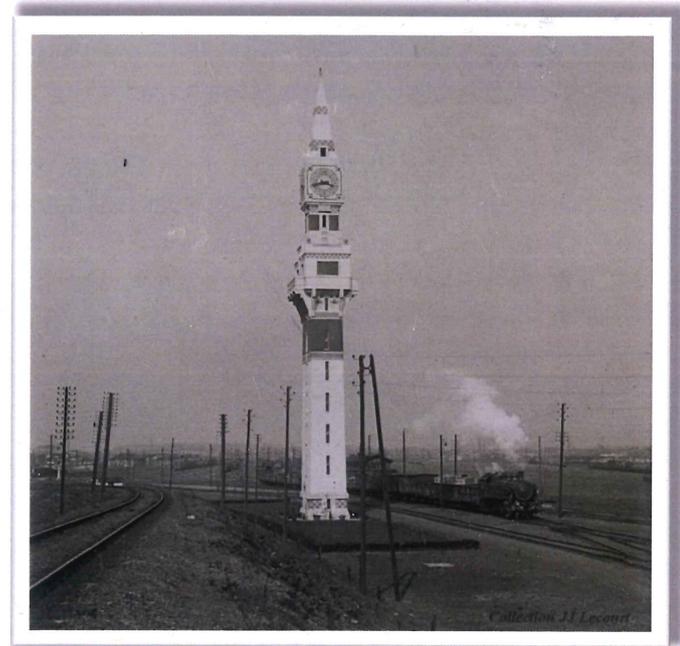
La cité a 100 ans



Pour comprendre les raisons qui ont présidé à la création d'une gare de triage et d'une cité d'une audace remarquable par son urbanisme et ses institutions sociales il faut remonter à la fin du 19ème siècle où les idées sociales ont entraîné des réformes profondes dans les conditions de travail du peuple ouvrier.



La notion de cité jardin apparaît dans les cercles de réflexion parisiens, notion qui sera reprise par des industriels qui voient dans ce concept une méthode de gestion d'entreprise atténuant la contestation et permettant l'émancipation des ouvriers.



La cité de la Délivrance naîtra de cette volonté nationale portée par un homme exceptionnel, Raoul Dautry, qui s'entourera d'architectes de haut niveau. Les centaines de maisons au confort moderne seront harmonieusement réparties dans un labyrinthe de rues aux courbes élégantes desservant une panoplie d'équipements publics d'éducation, de santé et de loisirs.



Poste d'aiguillage occupé par l'armée durant la grève d'octobre 1910.

A la fin du XIXème siècle, la main d'œuvre est facile à trouver, les paysans délaissent les campagnes pour améliorer leurs revenus en travaillant pour les industries qui sont en plein essor. La durée journalière du temps de travail est de 12h00. Les patrons sous payent cette main d'œuvre facile à recruter... La révolte ouvrière du 1^{er} mai 1891, pour une journée de 8h00 (massacre de Fourmies), va déstabiliser le patronat et le gouvernement.

Conditions de travail, bas salaires et le manque de reconnaissance vont pousser les cheminots à une grève nationale en 1910. C'est la grève de la « Thune », salaire minimum de 5 Francs journalier pour huit heures de travail ! La grève échoue et la répression sera très forte : 38 000 révocations ! Les meneurs sont emprisonnés ! Face à ce constat, l'esprit d'entreprise se détériore et la rentabilité au travail s'en ressent... Les cheminots devront attendre un an, après cette grève, pour que le salaire journalier minimum soit réévalué à 5 Francs. Puis, le 17 avril 1919, pour que l'Assemblée nationale vote la loi de la « journée de 8h00 », confirmée par le Sénat le 23 avril de la même année, pour mise en application.

En 1919, la guerre a laissé des cicatrices qui ne vont pas disparaître de suite... Le manque de main d'œuvre ; beaucoup d'hommes ne sont pas revenus des combats ou ont été mutilés. Le logement ouvrier est à reconstruire dans les régions du Nord et de l'Est, suite aux bombardements. La loi des huit heures augmente d'un tiers les effectifs. Les cheminots en poste n'ont plus confiance en leur direction.

Le sujet n'est pas simple pour Monsieur Paul-Emile Javary Directeur de l'exploitation de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord. Toutes les entreprises rivalisent pour recruter ! Il faut trouver un homme capable de relever ces défis en trouvant des solutions innovantes.



Paul-Emile JAVARY (1866-1945) Polytechnicien, il entre à la Compagnie des Chemins de Fer du Nord en 1897 et devient Directeur de l'exploitation de la Compagnie du Nord en 1917. (Source ; Le Monde Illustré, tome 2 du 15 juin 1923)

Le choix va s'arrêter sur M. Raoul Dautry ! Ce Polytechnicien, qui était destiné à une carrière militaire, avait démissionné de l'armée suite à désaccord avec sa hiérarchie ! On le trouvait trop proche de ses hommes et trop attentif à leur bien être...

Il entre à la Compagnie en 1903. Il sera choqué par la répression de la grève de 1910 et la perte de l'esprit cheminot. En 1912, il représentera son entreprise à un congrès sur les chemins de fer aux Etats-Unis où il va découvrir le retard de l'Europe sur la sécurité, l'organisation et le confort donné aux ouvriers.

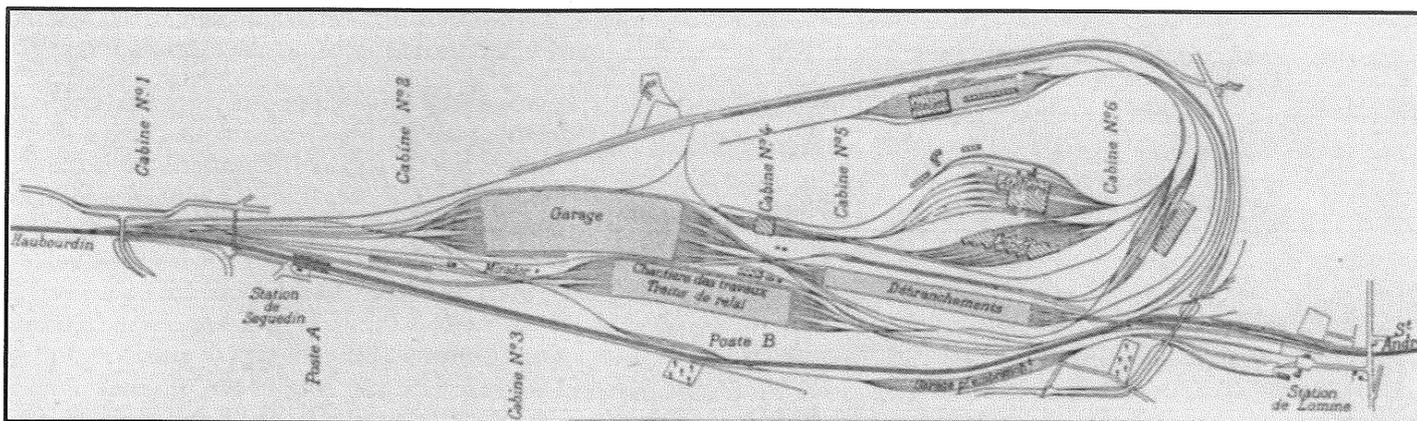
De retour, il essaye d'influer les orientations de la Compagnie, mais il n'est pas entendu. Les priorités sont ailleurs et la guerre éclate ! Après 1918, ses pensées humanistes et novatrices seront enfin remarquées et interpellent M. Javary et c'est ainsi que M. Dautry sera choisi pour réformer et améliorer la condition cheminote. Adeptes d'Howard, il va proposer son programme à la Compagnie en défendant son concept et c'est ainsi que les grands complexes ferroviaires et les cités cheminotes verront le jour.



Raoul DAUTRY (1880-1951) Polytechnicien, Il s'illustre par ses capacités d'organisateur et de meneur d'hommes. Il sera l'instigateur des cités cheminotes de la Compagnie du Nord. (Source ; Wikipedia Photo agence Meurise - Bibliothèque nationale)

La construction de la gare

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord met en œuvre son projet en 1921 ! En effet, de nombreuses régions françaises, dont le Nord, ont été dévastées par la première guerre mondiale. Il faut reconstruire et relancer l'économie. Déjà à l'étude, cette guerre avait stoppé ce projet de gare ferroviaire sur Lomme/Sequedin, mais l'urgence économique de l'après-guerre sera un déclencheur et même un accélérateur !



Projet de l'ensemble ferroviaire de Délivrance. A l'extrême droite, perpendiculaire à la voie, c'est l'avenue de Dunkerque qui sépare Lomme et Lambersart. La Station de Lomme aujourd'hui « gare voyageurs » existe déjà.

En 1920, Une vaste étendue de terre composée de champs et pâtures séparent le Bourg du Marais. Elle est traversée par une voie ferroviaire de ceinture qui permet de contourner Lille (1). La Compagnie des Chemins de Fer du Nord veut désenclaver le site de Fives qui est saturé par le trafic marchandises. De plus elle souhaite construire une cité éloignée des lieux peuplés, qui peuvent devenir des centres de contestations et de revendications, la grève de 1910 est encore présente dans les esprits. Le Bourg de Lomme est majoritairement conservateur et, à proximité, il y a cette grande étendue de terrains humides utilisés pour la culture et de peu de valeur où les expropriations seront faciles... Le choix est fait !

La municipalité de l'époque sera mise devant le fait accompli. Le Président de la République en personne, Mr Paul Deschanel signera le décret le 1^{er} juillet 1920, qui donnera la possibilité à la Compagnie de lancer son projet (2).

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord avait été créée en 1845 par James de Rothschild et ses associés. Sous l'influence de ce puissant groupe financier, le réseau nord va rapidement se développer et sera souvent mis en avant pour l'essor des autres compagnies. Présentée comme modèle, elle sera une vitrine internationale du savoir-faire français en technologie ferroviaire ! Face à cette notoriété et cette puissance financière, la Compagnie n'échange pas avec les élus locaux... ! Surtout en 1920, notre région est dévastée et il faut des moyens importants pour relancer l'économie, le gouvernement échange directement avec les financeurs, le ton est donné !

Le terrain est trouvé, les responsables sont désignés, reste à dénommer ce site... Là aussi, Mr Javary va de nouveau imposer son choix, lors de son discours à la Société Industrielle du Nord du 16 janvier 1921, il va confirmer sa volonté : « ... une gare nouvelle à l'ouest, entre LOMME, LAMBERSART et SEQUEDIN, gare que j'ai baptisée « **LA DELIVRANCE** » parce que c'est le point d'où j'ai salué de nouveau notre capitale en octobre 1918... » (3). Cette version sera confirmée par d'autres personnalités qui ont participé à cette décision et rapportée par M. Jules Brenne (4).

Les expropriations seront lancées dès la signature du décret, le bornage suivra et les travaux vont réellement commencer en janvier 1921. Le chantier est titanesque de par sa surface, mais aussi dans son organisation. Un rapport interne de la Compagnie nous donne quelques éléments chiffrés, qui nous montrent l'ampleur de la tâche :

- | | |
|--|----------------------------|
| - Surface du chantier au sol, comprenant la gare, le dépôt, les ateliers et la cité | : 170 hectares |
| - Terrassements à réaliser, notamment la surélévation du faisceau de débranchement | : 1 000 000 m ³ |
| - Longueur totale des voies à poser pour les différents faisceaux et autres, en cumulé | : 120 kilomètres |
| - Appareils de voie à poser, aiguillages, croisements... | : 400 appareils |
| - Canalisations d'eau à poser | : 33 kilomètres |

Ces chiffres nous donnent le vertige ! De plus, il faut ajouter la construction de la cité.

(1) Bavard n° 102 du 1^{er} T. 2021

(2) Bavard n° 100 du 3^{ème} T. 2020

(3) extrait de ; L'effort du Réseau du Nord pendant et après la Guerre, Conférence M. Javary, Lille imp. Danel 1921

(4) D'une guerre à l'autre... Chroniques lommoises, p31, Jules Brenne, Imp. Bigo août 1983

15.3.21. Sequedin. Travaux de voies définitives entre du faisceau de 3 voies à Sequedin.

Collection J.J Lecourt

Les matériaux arrivent par voies ferrées, entre 4000 et 5000 tonnes par jour (soit 500 wagons à trier). Ensuite il faut les redistribuer sur les différents chantiers. Les moyens de l'époque ne sont pas ceux d'aujourd'hui... Mr Dautry est un meneur d'hommes et il va mettre à profit son sens de l'organisation qu'il a déjà démontré pendant la guerre. Une gare de triage provisoire et évolutive sera réalisée avec voies de dessertes pour la construction de la gare. Pour la cité, des voies métriques (locomotives et wagons Decauville) seront posées sur les futures rues principales, ainsi les matériaux seront déchargés au plus près des constructions. Enfin, pour le terrassement, une

15 mars 1921, L'extrême droite, la gare de Sequedin. Ensuite vous avez un train de service type Decauville, les maisons situées au-dessus vont disparaître pour laisser place à un faisceau de voies. Nous sommes à Sequedin, à l'extrémité sud du complexe.

excavatrice et deux pelles à vapeurs, sur rail, viendront soulager la tâche des ouvriers.

Ce projet coupe la ville de Lomme en deux ; le Bourg, où se trouve la mairie (centre administratif) et de l'autre côté le Marais, en plein développement à cette époque, se trouve isolé. Avant ce complexe, pour aller du Bourg au Marais et inversement, les habitants avaient deux possibilités ; emprunter le chemin du Beau Visage (rue Roger Salengro) ou le chemin de la Féerie (rue Anne Delavaux). Ces deux chemins étaient parallèles et directs, ils passaient à travers champs. Avec la gare ; la seule possibilité reste l'avenue de Dunkerque ; par le passage à niveau, quel détour ! Autre problème, avec l'augmentation du trafic ferroviaire, ce passage à niveau sera souvent fermé, coupant l'avenue qui est un axe important de circulation, même si l'automobile n'en est qu'à ses débuts... Le problème est identique sur la commune de Sequedin...

Le maire de l'époque, Mr Dereuse, et son conseil municipal exprimeront leur mécontentement sans être entendus ! En contrepartie, la Compagnie apporte quelques aménagements. Tout d'abord la suppression du passage à niveau et la réalisation du « Pont Supérieur ». Le problème de l'avenue de Dunkerque est réglé, de plus, il a l'avantage d'amener les trains, en provenance de Lambersart, au niveau du faisceau de réception qui est surélevé pour le tri par gravité. De même, pour réduire le détour que devront faire les Lommois, un autre pont va être réalisé pour passer au-dessus des voies et au plus près de la gare : le pont de la rue Jules Guesde. Côté sud, le Pont de Sequedin sera réalisé pour passer au-dessus des voies, ainsi qu'une passerelle pour les piétons.



Ci-dessus, cliché vers 1905, de l'avenue de Dunkerque en direction de la Mitterie. Sur la droite, le tramway est à son terminus (le « I » barré) arrêté juste avant la barrière. Sur la gauche, derrière le kiosque, c'est la maison du garde barrière (qui existe toujours en 2021). Cliché ci-dessous, même endroit, une quinzaine d'années plus tard, le Pont Supérieur est en cours d'achèvement, le passage à niveau est supprimé.



Projet novateur pour Lille

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord travaille d'arrachepied depuis l'armistice pour rétablir son réseau. En décembre 1920, grâce aux efforts des cheminots, la Compagnie a récupéré 90% de ses capacités de trafic d'avant 1914. Paradoxalement, La gare de Saint Sauveur (Centre marchandises de Fives) ne peut traiter que 225 wagons/jour sur les 1200 qui lui sont normalement destinés... Délivrance va permettre à la Compagnie de redessiner les échanges ferroviaires de la région. Il faut augmenter les capacités et les flux. Les trains en provenance de Paris, Amiens, Arras passeront par Don-Sainghin pour arriver côté sud du complexe, avec la possibilité de passer côté Nord (par la voie de « raquette » qui longe la rue A. Thomas) pour arriver au faisceau de réception (débranchement) en vue d'être triés. Les trains de l'artère Nord-Est pour le transport de minerai et de charbon, passeront par Délivrance, sans contournement de Lille. La Belgique et les ports de Dunkerque, Calais et Boulogne transiteront par le côté nord de la gare. Délivrance devient une étoile qui permet tous les échanges laissant à Fives et Lille la partie « voyageur ».

Avec cet outil, la Compagnie du Nord peut augmenter son trafic de marchandises lillois. Il passe de 8 millions de tonnes, avant-guerre, à 11 millions de tonnes, par an, en 1926, avec possibilité de progression ! Cinq ans après sa mise en service, Délivrance a un trafic marchandises équivalent au plus grand port maritime français de l'époque !



Collection JJ Lecourt

Locomotive série 5000 destinée à la remorque des trains de marchandises lourds, affectée au dépôt de Délivrance, utilisée sur l'artère Nord-Est.



Collection JJ Lecourt

Intérieur de l'atelier du dépôt de Délivrance, les ouvriers posent fièrement. Cliché qui est daté du 2 mai au 30 septembre 1926.

sud de la gare. A sa création, le dépôt de Délivrance est un dépôt propriétaire d'engins moteurs, en 1923 son parc est composé de 96 locomotives estampillées « La Délivrance » (1) ! Les Compagnies ferroviaires instaurent une identité très forte. En plus des machines qui sont « estampillées », les agents portent un uniforme, les outils et objets du quotidien sont aussi « marqués » de la compagnie et parfois, en plus, avec le lieu de la résidence de travail. Cette identité sera maintenue à la création de la SNCF. C'est un monde corporatiste où le cheminot s'identifie clairement.



Marquage de la cuve d'une lampe de la gare de Délivrance.

(1) Source : les dépôts vapeur du Nord, M. Chavy et O. Constant, La vie du Rail 2009.

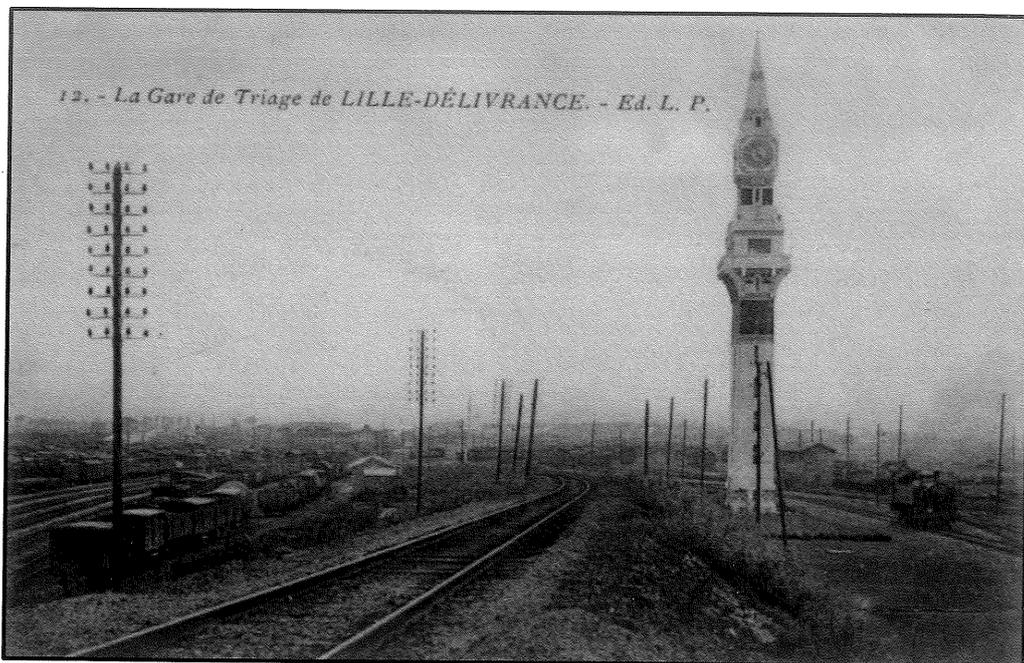
Le site ferroviaire de Délivrance est fonctionnel et inauguré en octobre 1921, fin de la première phase. Performance incroyable lorsque l'on sait que neuf mois plus tôt, il n'y avait que des champs et prairies...

Le Grand Hebdomadaire Illustré n°35 du 28 août 1921 et n° 32 du 6 août 1922, photos à l'appui, reprennent longuement cette prouesse et ces innovations technologiques mettant sur un piédestal l'œuvre de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord !

Cette gare sera un véritable microcosme où de nombreux métiers seront représentés. Le travail ne s'arrêtait jamais ; 24 heures sur 24, par tout temps et 365 jours par an, y compris les jours de fête. Il était rythmé par

la relève des postes en 3x8. Mais aussi des horaires décalés des prises et fins de service des équipes de conduites. Chaque équipe était composée d'un mécanicien (qui est le conducteur, avec des connaissances techniques pour effectuer du dépannage) et d'un Chauffeur (qui alimente en charbon pour « chauffer » la chaudière de la locomotive et aider le conducteur). Ils travaillaient toujours ensemble et étaient affectés à la même locomotive. Des équipes d'astreintes étaient prêtes à intervenir en cas de problème (déraillements, problèmes voie, incidents...). Une machine très complexe et codifiée ou chacun avait sa place et où les différents services étaient interdépendants...

On ne pouvait pas terminer le chapitre sur la gare sans évoquer le « Mirador » ou la « Tour Florentine ». Initialement, cette tour était prévue pour accueillir le bureau du chef de gare. Il pouvait ainsi surveiller toute la gare. Elle ne fut jamais utilisée comme tel ! Pour les cheminots c'était un symbole ; identité très forte du site. Elle portait l'inscription « LA DELIVRANCE » et la date de mise en service de la gare : « 1921 ». Cette tour sera abattue le 7 décembre 1985, avec sa disparition une page sera tournée...



Carte postale représentative de la gare à sa mise en service, au début des années 20. Le photographe se trouve côté Haubourdin. Sur la gauche, au premier plan, c'est le faisceau du triage, dans le fond, nous apercevons le dépôt. Sur la droite, juste derrière le mirador, nous avons le faisceau du relais. A cette époque les poteaux caténaires ne masquent pas encore la vue...



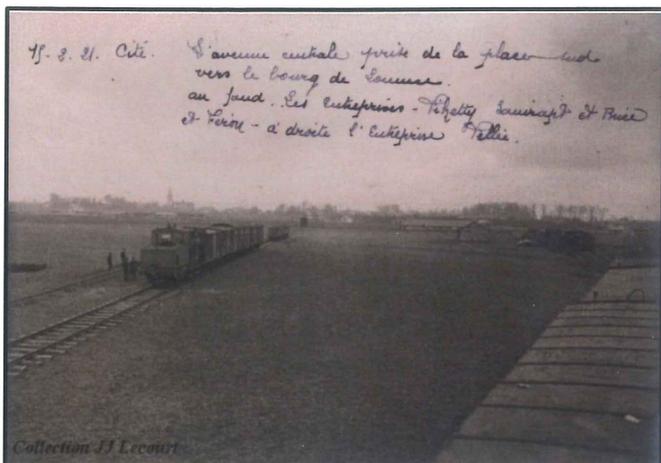
Collection JJ Lecourt

La Gare de Lille Délivrance, déraillement 1924... La machine est hors voie. Sur la gauche une équipe de l'atelier est en cours de calage et de relevage de la locomotive. En arrière-plan c'est le wagon de secours (wagon atelier et d'hébergement). Les cheminots en chemise claire sont des cantonniers qui ont pour mission de faciliter le travail des autres équipes et de positionner une voie provisoire. Les chefs de l'exploitation, « en col blanc » sont au premier plan.

Construction de la Cité

« Une vie digne, pas d'excès, des fenêtres ouvertes, beaucoup de jardinage et d'exercices physiques, des bains et des douches... une vie exemplaire déboucherait sur les avancées morales d'une population de cheminots, procurant la paix, la discipline, la confiance dans les chefs et l'amour du métier »

« L'agglomération rationalisée, dans des cadres ensoleillés, aérés... peut seule augmenter le nombre, la qualité et le rendement des individus » ... (1)



Concept défendu par M. Dautry, son projet est vite adopté par la Compagnie. Le programme de Dautry prévoit 32 cités pour abriter plus de 30 000 habitants. Les travaux débutent en avril 1919, un an plus tard : 7 000 habitations sont déjà construites ! Délivrance sera dans les dernières Cités construites : 835 logements seront ainsi réalisés. En 1922, notre cité abrite déjà une population de 2815 habitants. De par sa taille et sa population, en 1921, la cité de « Lille La Délivrance » est la deuxième plus importante de la Compagnie, la première étant Tergnier.

La Compagnie a de gros moyens, mais elle va s'endetter. Dautry, en dirigeant responsable, va chercher à construire à moindre coût de belles maisons spacieuses, modernes et

confortables ! Il faut donner envie aux futurs salariés d'habiter dans les cités de la Compagnie ! En 1921, chaque maison est dotée en intérieur de : l'électricité, l'eau courante, WC, assainissement enterré. Chaque cité comporte différents types de maisons adaptées au nombre de personnes composant les familles. Pour Délivrance, pas moins de 91 types différents (2) vont la composer. Les architectes vont plancher sur le sujet en fonction du cahier des charges établi, permettant ainsi la diversité. Là aussi, dans un esprit d'économie, les commandes en masses offrent des possibilités de négociation qui tirent les prix vers le bas.

Les architectes retenus sont ; Moliné, Nicod, Pouthier, Bertrand, Picketty et Umbdenstock (tous parisiens). De nombreuses entreprises travaillent pour la Compagnie en partenariat avec les architectes. Les plus importantes sont : Société des Bâtiments du Nord et de l'Est, Etablissement Féron Frères, Entreprise Picketty, Entreprise Roland Frères, Société de Construction et de Reconstruction, Entreprise Générale Pelle Goudard, Entreprises Sainvrap et Brice. Il n'y a pas de statistiques précises sur le nombre d'employés occupés par ces constructions, mais une estimation maximale donne entre 6 000 et 7 000 ouvriers au plus fort de l'activité sur les deux sites, gare et cité.



Le cadre est très important ; le calme, la tranquillité, les espaces verts et la surface des parcelles doivent permettre aux familles de vivre en harmonie.

Le Conseil de cité et le District

Cette nouvelle Cité sera très vite victime de son succès ; plus de demandes que de possibilités de logements ! La Compagnie ne veut pas gérer ce genre de problèmes. Un conseil d'Administration, d'une vingtaine d'habitants (composé de cadres et membres élus par les résidents de la Cité), sera mis en place. Il aura la lourde tâche d'attribuer les logements, mais aussi de faire appliquer les directives de la Compagnie, ainsi que de faire respecter l'ordre en bonne convivialité, avec l'aide du garde champêtre.

La liaison entre le Conseil d'Administration et les locataires incombait au « District ». Ce bâtiment, situé rue Wallart, exécutait les décisions d'attribution des logements et se chargeait des réparations dans les maisons de la Cité.

Pour ce faire une équipe, composée de maçons, électriciens, plombiers et peintres, s'affairait sans cesse pour le bien-être des cheminots.

(1) R. Baudouï, Raoul Dautry, 1880-1951. Le technocrate de la République, Paris, Éditions Balland, 1992)

(2) source mémoire A. Gaboriau Ecole d'Architecture de Lille 2001-2002

La vie quotidienne dans la Cité

Les écoles



École Pasteur, place Domsin, vers les années 1935



L'école maternelle de la rue Deberdt

La vie s'organise peu à peu notamment quand les équipements publics seront édifiés même si pour certains enfants les premières classes maternelles seront installées dans des baraquements en attendant la transformation de deux logements place Demory puis la construction de l'école des tout-petits, place de la Victoire (devenue Domsin).

L'école Pasteur se révélera rapidement trop petite mais ce n'est qu'en 1931 qu'une très belle école Curie réservée aux filles permettra d'accueillir une partie des 1240 enfants présents dans le quartier.



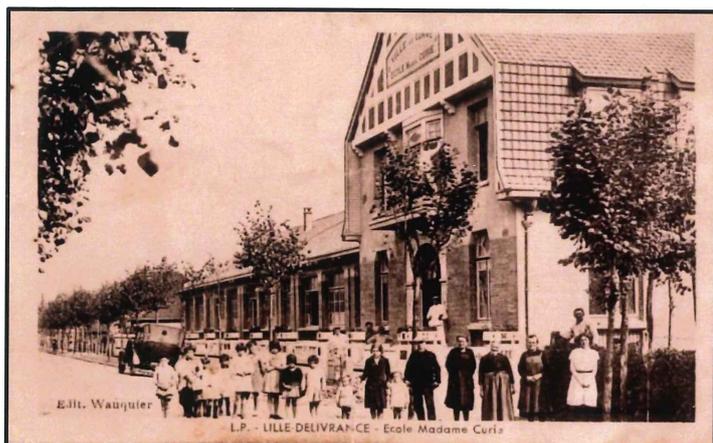
École place Demory

Raoul Dautry avait posé comme objectif dès l'ouverture du quartier que tous les enfants doivent continuer d'apprendre même après avoir quitté l'école. Quatre écoles maternelles et primaires aux qualités architecturales indéniables seront édifiées complétées par un centre d'apprentissage très actif qui fournira des cohortes de candidats aux métiers du chemin de fer.

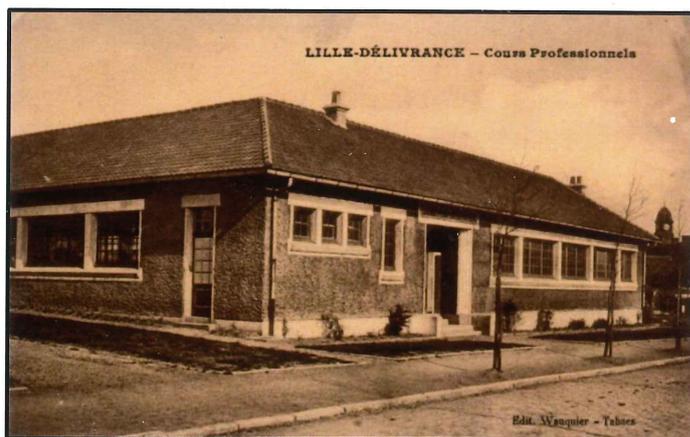
Les instituteurs attirés par d'excellentes conditions de travail marqueront des générations d'élèves par leurs qualités pédagogiques et une autorité naturelle admise imposant le respect sans contrainte.

Le collège Guy Mollet même construit tardivement sur l'emplacement des terrains de tennis et de la piscine apportera sur place les moyens d'accès aux études secondaires et supérieures.

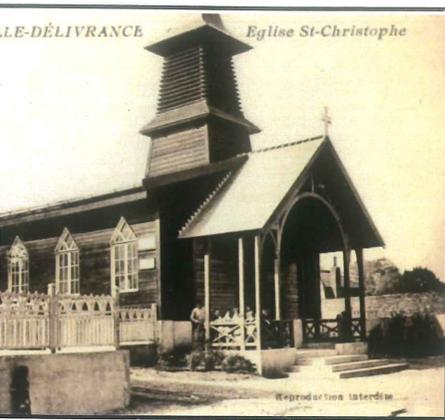
Sortis des locaux scolaires, les jeunes garçons poursuivront leurs jeux entamés dans les cours de récréation pour les reprendre dans les rues du quartier où l'absence de voitures permettait les rencontres autour des sacs de billes tandis que les filles s'évertueront à sautiller pendant de longs moments sur les carrés tracés à la craie dans le jeu de la marelle.



École Curie



Cours professionnels avenue Roger Salengro



L'église Saint Christophe

après-guerre connut pendant plusieurs semaines une vague de fréquentation par la présence d'abbés et curés chargés par leur hiérarchie de renouer les liens avec le peuple ouvrier encore traumatisé par la guerre et le conflit.

Ils ont pu conquérir un public inattendu car les familles ouvrières seront accompagnées souvent par des cheminots. L'église sera bondée pendant plusieurs semaines au cours de cérémonies se déroulant le soir.

Un incendie parut suite à une imprudence le 29 mai 1977 dans l'église de flammes et d'explosions de bois brûlé qui se répandit dans toute la cité et restèrent dans les mémoires.

L'église St Christophe, non prévue lors de la construction, fut réclamée par les familles et bien qu'à peine terminée et ne disposant pas encore de mobilier fut inaugurée par le cardinal Liénart au début des années 30. Les curés et abbés qui se succédèrent ont impulsé un fonctionnement dépassant largement le rituel religieux en s'appuyant sur un mouvement de jeunes encadrés par des adultes bénévoles créant des espaces ludiques dans les locaux entourant l'église dont le patronage et le cinéma furent des pièces maîtresses.

A l'occasion des fêtes religieuses, la cité accueillait régulièrement dans ses rues les processions autour de petits autels ornés de pétales de roses préparés avec soin par les habitants.



Les communicantes de 1955



Cal, rue Giraud, détruit au bombardement de Pâques 1944

C'est à partir des années 30 que les services médicaux se mettent réellement en place en faisant bénéficier aux familles l'accès aux soins jusque-là réservés aux seuls cheminots actifs.

C'est le dispensaire qui devient la figure de proue de l'organisation sanitaire couvrant la consultation des nourrissons et leur alimentation ainsi que la surveillance médicale des jeunes enfants, leur suivi d'évolution qui s'avérera déterminant dans la période du conflit 39/45. Le rationnement mis en place limite à 90g de viande par semaine et 280g de matière grasse par mois pour les enfants de 3 à 21 ans, classés en 3 catégories de J1 à J3.

Ces graves pénuries alimentaires entraîneront des retards de croissance chez les plus jeunes les rendant plus vulnérables aux maladies microbiennes.

est une préoccupation majeure qu'on retrouve dans le recueil des données de surveillance des nourrissons dans chaque cité où les bébés sont régulièrement examinés et nourris grâce à une distribution de la « goutte de lait » installée à ses débuts dans un dispensaire.





Le bâtiment des bains-douches, construit rue Jules Goury, sera l'un des piliers de cette politique sanitaire et la comptabilité minutieuse des passages rendra compte aux gestionnaires du bon suivi de ces mesures de protection des enfants.

Cet édifice très utile sera la première victime des violences guerrières car dès mai 1940, au cours du bombardement de la gare par les Allemands, des bombes égarées détruiront ce service qui sera relogé plus tard au sein de la piscine.

Le bâtiment des bains-douches avant-guerre

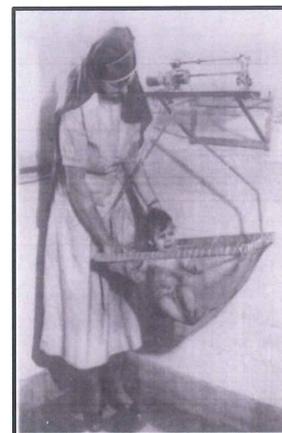


Mlle Gabrielle Lavoine

Les cheminots paieront un lourd tribut à la guerre 39-45 à travers leurs groupes de résistants dont place et rues portent leurs noms tandis que les civils auront leurs martyrs, victimes du bombardement du 10 avril 1944 dont la mémoire est sobrement rappelée Place Beaulieu.

Médecins, infirmières et assistantes sociales se mettront au service des familles démontrant au fil des ans un immense dévouement qui mettra en relief l'action de Mlle Lavoine, responsable infatigable, faisant face aux événements les plus tragiques avec sang-froid et humanité.

La SNCF poursuivra à l'issue de la guerre son action sociale en réquisitionnant quelques établissements de cure situés en Allemagne pour divers enfants cheminots en carence physique ou en convalescence post maladie respiratoire dont quelques enfants de Délivrance pourront bénéficier.



La pesée au dispensaire

La cité des cheminots conçue par Raoul Dautry propose un urbanisme particulièrement étudié pour permettre à toutes les familles de bénéficier d'un cadre verdoyant et de services de soins dans des structures dotées de personnels spécialisés qui se révéleront essentiels dans les circonstances tragiques que connaîtra le quartier en 1944.

La culture



La bibliothèque rue Pierre Fosfer

Dans un contexte de retour à la normale d'après-guerre, la SNCF qui s'est substituée aux Compagnies des chemins de fer poursuit sa gestion de la société cheminote dans l'ensemble des cités en prolongeant la capacité d'auto-émancipation des jeunes par l'accès à la culture qu'offrira une bibliothèque d'un niveau exceptionnel.

On y trouvait tout naturellement tous les livres et bandes dessinées très en vogue mais aussi les bouquins plus austères ouvrant les yeux sur le monde philosophique, géographique ou historique.

Les plus motivés qui s'y plongeront se souviendront dans leurs cursus et leurs parcours professionnels de ces graines de connaissance glanées dans des locaux accueillants les aidant à sauter les obstacles rencontrés dans leur vie d'adultes.

L'école ménagère, bâtiment à l'allure avenante, entouré d'arbustes et de rosiers et portant en son fronton une remarquable frise de céramique, a connu pendant des décennies un succès remarquable. Destiné aux jeunes filles, son objectif vise à apprendre les gestes usuels nécessaires qu'il faut connaître pour gérer une maison et son corollaire de cuisine, couture et ménage.

Épargné par la guerre, il a continué, pendant de longues années, à remplir ses fonctions dont se souviennent des générations d'épouses et de mère.



L'école ménagère, place Beaulieu



Des jeunes filles en plein travail !

Tous les adultes et personnes âgées sont unanimes pour rappeler l'ambiance studieuse mais aussi joyeuse qui accompagnait les cours de couture et de cuisine avec le plaisir de pouvoir déguster les plats et gâteries qui étaient produits par des mains encore inexpérimentées.

Les garçons, à partir des années 70, ont pu accéder à des cours orientés essentiellement sur l'apprentissage de la cuisine et certains se souviennent encore des journées et parfois des soirées passées à réaliser des recettes élaborées que la famille pouvait ensuite apprécier dans les repas du dimanche.

Les commerces, l'économat



Les deux seuls commerces de la Cité

Dans la constitution du quartier R. Dautry n'avait probablement pas attaché beaucoup d'importance aux problèmes d'approvisionnement hormis le salon de coiffure et la librairie qui, installés en majesté sur la jolie place Beaulieu dans des locaux à l'architecture très soignée, ne pouvaient pas satisfaire aux besoins élémentaires de nourriture.

C'est d'abord dans un wagon bien nommé « l'économat » amené au plus près des maisons que les épouses pouvaient trouver fruits et légumes ainsi que le charbon indispensable au chauffage du logement puis un bâtiment préfabriqué fut installé derrière l'école Curie avant de trouver une place digne de sa fonction essentielle au carrefour des avenues Salengro et Délivrance.

L'achalandage grandit avec les années car il fallait se vêtir, s'équiper en petit matériel divers mais les commerces du Bourg offraient peu à peu une réponse variée et de qualité aux familles sans toutefois offrir l'avantage pécuniaire de l'économat qui permettait d'ouvrir « l'ardoise » enregistrant les produits achetés dont la facture était prélevée sur la quinzaine suivante !

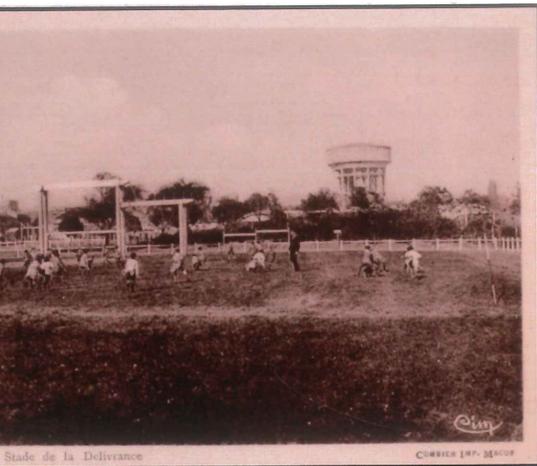
Cet avantage se perdra un peu à la fois et l'attrait de magasins spécialisés bien situés en haut de l'avenue Roger Salengro mettra fin à une époque que d'aucuns regretteront par peur d'un début de perte d'identité cheminote.



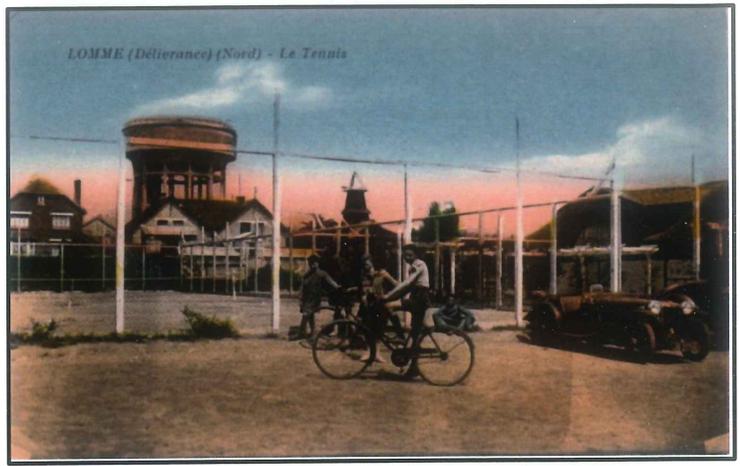
L'ancien économat, derrière l'école Curie



Le nouvel économat, avenue Roger Salengro.

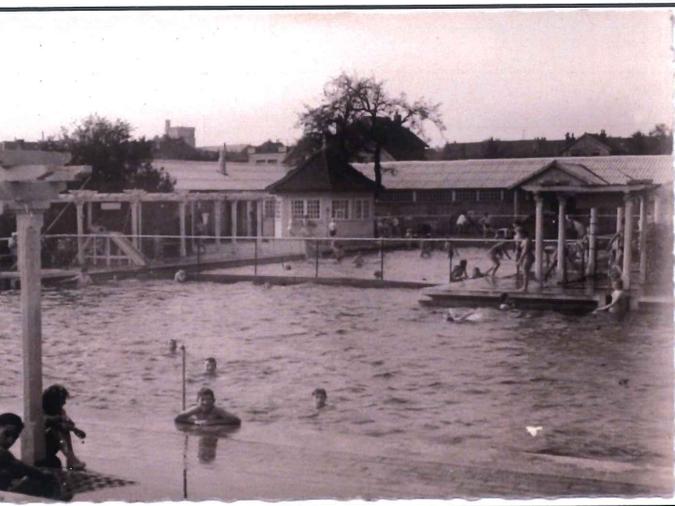


stade et ses multiples installations



Les terrains de tennis en terre battue

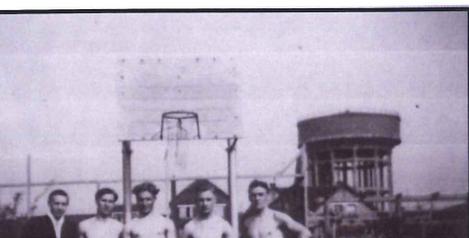
agnie n'a pas lésiné sur les équipements et les installations permettant les pratiques du football, basket, athlétisme, la natation au sein d'une piscine qui attirera un nombreux public et la quasi-totalité des enfants du quartier. Région Nord, les coulonneux sont nombreux organisés en association comme le sont également les passionnés de sports de coqs se déroulant en arrière-cour du café « La Cave » (Place Jules Duho). Les clubs verront le jour au fil des mois, tels l'exercice du javelot, la pelote, le dressage de chiens, l'atelier radio l'initiation au théâtre et à la danse, etc...



La piscine découverte à Délivrance

C'est toutefois la piscine dont les bassins de natation jouxtaient l'école Pasteur qui reste dans la mémoire des générations d'enfants conduits dès début juin vers le petit bassin pour y apprendre à se débrouiller dans l'eau dont la température n'excédait pas 17°. Suspendus à un filin par une ceinture de cuir il fallait rejoindre l'autre bord par une brasse énergique en évitant trop de tasses, conditions remplies d'autant plus vite que la température n'incitait pas à prolonger ce bain matinal. Les moniteurs à juste raison exciperont par la suite de résultats remarquables obtenus car savoir nager était un privilège dans la vie qui attendait ces jeunes gens dans leur parcours de travail ou de loisirs.

le sport que les cheminots vont acquérir une renommée régionale au sein de disciplines exigeantes comme la l'haltérophilie, la boxe, le basket qui donneront des titres de champions départementaux ou régionaux et parfois k. Les plateaux d'entraînement étaient ouverts tous les jours et en soirée pour permettre aux cheminots au travail posté de fréquenter régulièrement les salles où exerçaient les moniteurs/entraîneurs dont les noms sont restés mémoire collective.



Ce grand sportif qu'était Louis Van Den Eden a animé très longtemps les sports à la Délivrance.

Un boxeur célèbre, Claude BASTIN, champion de France militaire, entraîné par Léon AERNOUT, a fréquenté assidument la salle de boxe qui se



Les loisirs



La salle de réunion, place Beaulieu en 1935

La salle Beaulieu sera au centre des rendez-vous festifs en organisant en sus de ses séances hebdomadaires de cinéma de nombreux bals à l'occasion des fêtes marquantes comme le 14 juillet, les retraites aux flambeaux et surtout la grande ducasse de juin place de la Victoire.

Dans un climat d'excitation générale les enfants de l'école Pasteur placés aux premières loges apercevaient dans la semaine précédant l'ouverture de la ducasse les camions et roulottes tirant d'énormes charrois de matériel accomplissant des manœuvres compliquées.

Ils déposaient avec précaution sur la place les bases des futurs manèges, des baraques et des stands aux décors multicolores auprès desquels s'affairaient des équipes de monteurs.

La Cité des cheminots possédait sa fanfare, composée de cheminots en activité ainsi que leurs enfants mais aussi des agents retraités. Tous les instruments étaient fournis par la Compagnie du Nord et des répétitions se déroulaient dans la salle des fêtes.



Les Compagnons de Lille-Délivrance

Outre les diverses associations tant sportives que culturelles ouvertes avec l'aide de la Compagnie du Nord puis de la SNCF, l'église St Christophe avait créé son propre patronage qui regroupait des jeunes gens désireux de s'épanouir dans les jeux organisés sur un terrain proche.

Un foyer jouxtant l'église accueillait également, dans un club ouvert toutes les semaines, la jeunesse ouverte aux problèmes sociaux sous l'égide du mouvement JOC (jeunesse ouvrière chrétienne) qui encourageait les sorties, l'assistance aux démunis et même une production artistique sous forme de groupe de chanteurs



Un groupe d'animateurs dans les années 1965



Un groupe de filles dans les années 1970

Une autre activité au sein de la Cité était très importante aux yeux des décideurs. En effet, le C.L.S .H (centre de loisirs sans hébergement) fonctionnait pendant toutes les vacances ainsi que le jeudi puis le mercredi. Les enfants, répartis par groupe d'âges, multipliaient les activités de plein air, encadrés par des moniteurs puis animateurs dévoués.

La gratuité du train pour les cheminots encourageait les sorties et les pratiques du sport : voile à Leffrinckoucke, cheval à Ailly-sur-Noye, canoé-kayak à Buire-sur-Ancre, etc...

Les enfants de la Cité ont sans doute beaucoup de souvenirs de cette période heureuse malheureusement disparue.

Pâques 1944 : tragédie et rupture

Le bombardement et la reconstruction

C'est en avril 44 que la cité de Délivrance va connaître la page la plus sombre de son histoire car sa vocation ferroviaire en pleine guerre mondiale va la transformer en cible stratégique aux yeux des alliés qui souhaitent détruire au plus vite cet équipement utilisé par les armées allemandes.

Les rumeurs couraient depuis un premier bombardement de la gare en septembre 43 et tous s'attendaient à des attaques mais personne n'imaginait qu'une situation dramatique se préparait dans les états major alliés pour bloquer les troupes allemandes et transformer le site ferroviaire et la cité de cheminots en un épouvantable champ de ruines et de morts.

Sans qu'aucun avis de danger ni d'alerte n'eût été donné, c'est plus de 2100 bombes qui s'abattirent en hurlant

pendant ¾ d'heure tant sur la gare dont les équipements, bâtiments, voies, cabines, wagons, machines et matériels subirent d'importants dégâts, que sur la cité toute proche où dormaient paisiblement les familles après la belle fête des communions.



Dommages dans l'atelier de grand entretien



Maison bombardée au 1 rue Chrétien

Ce déluge de bombes défonçait les toitures, soufflait portes et fenêtres dans un vacarme assourdissant terrorisant parents et enfants coincés sous l'abri précaire d'un escalier, seul vestige souvent resté debout.

Face à ce déchainement de violence pour beaucoup de familles cet abri ne sera pas suffisant et les victimes se compteront par centaines sur toute l'agglomération lilloise dont 156 pour la seule cité.

Les heures et jours qui suivirent furent une succession de moments éprouvants dans la recherche et la découverte des corps ensevelis sous les décombres tandis que les questions sur cette brutale agression commise par des aviations alliées tournaient dans toutes les têtes s'interrogeant sur l'opportunité et le bien-fondé de ces forces meurtrières.

Bien sûr les destructions majeures empêcheront la gare de fonctionner un certain temps mais le prix humain payé se révélera très lourd et inacceptable pour beaucoup d'habitants révoltés par les drames personnels qui seront vécus pendant des années.

La plupart des familles de cheminots seront contraintes de quitter leur domicile souvent trop endommagé pour continuer d'y vivre et dans un quartier privé d'eau d'électricité et de moyen de transport.

Cet éloignement forcé aura des conséquences sur les enfants déjà traumatisés par les événements violents comme l'a souligné une universitaire britannique dans une étude nationale en interviewant des personnes ayant connu ces moments dramatiques et témoins de scènes de détresse.

Les réfections de logements partiellement détruits entreprises rapidement dès 1945 puis la reconstruction en 1948 de nouvelles maisons en briques d'architecture uniforme mais plus vastes et mieux équipées redonneront un moral aux familles supportant de plus en plus mal leur éloignement qui auront à cœur de retrouver partiellement leurs amis et tous les équipements ludiques qui leur ont manqué pendant ces années sombres.



Reconstructions de nouvelles maisons, à partir de 1948.

L'effondrement du fret des années 80



L'économie du pays dans cette décennie va être corrélée au développement de l'utilisation du pétrole peu cher et son impact sur les transports routiers qui peu à peu prennent le dessus sur les transports ferroviaires en raison de leurs coûts moins élevés et de leur souplesse d'acheminement. La SNCF réagira tardivement à ces modifications en étant essentiellement tournée vers la mise en service des TGV appelés à desservir tout le territoire en transportant dans des temps record les voyageurs toujours plus nombreux. De plus, l'orientation vers le transport massif de marchandises (désintéressement des clients isolés) et la chute brutale du trafic, toucheront rapidement les centres de triage amenant des réductions d'effectifs.

Les années 60/70

Des logements deviennent vacants ce qui ne s'était jamais vu et pire, le District n'a plus les moyens de les entretenir.

En 1972, la municipalité de l'époque propose des mesures radicales pour transformer cette cité vieillissante en nouveau quartier composé de grandes barres d'immeubles autour d'avenues transversales laissant de larges accès routiers au lieu et place des petits pavillons entourés de jardins.

C'est la stupeur et la révolte des habitants qui pèsera et contraindra les décideurs à éviter ce saccage d'un héritage architectural et humain.

En 1992 « la cité de Délivrance est à vendre » titre en gros caractères La Voix du Nord du 13 mai ce qui déclenche une série de réactions aux multiples rebondissements.



1 - 431 / LA VOIX DU MERCREDI 13 MAI 1992



LOMME - LAMBERS

Bureaux : 7, rue de la Carnoy à Lambersart - ☎ 20.93.66.15 - Fax 20.92.07.27 - Rédaction : J.-F. DUPAS - Publicité : ☎ 20.7

La cité de Lille-Délivrance est à vendre

Sur les 600 logements dont elle est propriétaire à Lomme
la S.N.C.F. n'en veut garder que 70

Les confrontations prendront diverses formes à la fois syndicales et médiatiques par des communiqués, réunions publiques, rencontres avec la presse et pétition des habitants présentée devant les caméras de la télévision.

Il faudra plusieurs décennies pour parvenir à mettre en commun les moyens des collectivités locales et peser sur la SNCF, toujours réticente pour déboucher sur des projets de réhabilitation.

Ceux-ci partiront d'un constat repris dans l'inventaire du patrimoine architectural sur la nécessité de sauvegarder une majorité des réalisations d'origine mais n'éviteront pas de trop nombreuses erreurs ou indifférence à l'égard de maisons jugées non essentielles et surtout de coupables indécisions pour la reprise du dispensaire, bâtiment emblématique de toute la politique sociale et sanitaire, indécisions qui conduiront à sa destruction.

Les réhabilitations

Le PLU qui intervient à partir des années 2000 révisé à plusieurs reprises fera l'objet en 2011 d'un examen critique du commissaire enquêteur exigeant **que les hauteurs des constructions nouvelles s'intègrent, en terme de hauteur, à leur environnement immédiat**. L'enjeu est de taille car il convient de conserver l'esprit cité-jardin par le système de haies en limite public/privé et maintenir l'ambiance de pavillons séparés ainsi que les zones arborées donnant un caractère champêtre.

Un recensement réalisé par la MEL indique que 69 types de pavillons différents ont été sauvegardés et malgré cette baisse drastique par rapport aux 91 types d'origine due aux dégâts provoqués par le bombardement de 1944 il est souligné que le quartier conserve une forte identité architecturale.

Ce caractère bien que rappelé par le commissaire enquêteur n'empêche pas les bailleurs ICF Nord Est et Novedis, filiales de la SNCF, de poursuivre une procédure de requalification dite « simplifiée » qui prévoit la « déconstruction » de plus de 80 maisons.

Ainsi, outre la profonde meurtrissure de la guerre infligée à cette cité martyr, disparaissent du paysage des logements des années 1921/22 malgré, pour plusieurs d'entre eux, un état tout à fait acceptable qui pouvait faire l'objet d'une rénovation.

La reconstruction s'engagera vers des îlots de logements d'architecture plus moderne à haute qualité environnementale dans le double but d'obtenir des économies d'énergie et une certaine densification des sols.

La réhabilitation du quartier passera également par la réfection des voiries et l'enfouissement des réseaux dans l'ensemble du quartier qui se révèlera une réussite.



Ces travaux sur les axes routiers menés sur plusieurs années apporteront un cachet supplémentaire à cet ensemble urbanistique en mettant en valeur les espèces végétales, les rues arborées et les jardins bien entretenus.

Dans le même temps plusieurs propriétaires de leur logement entreprennent une rénovation énergétique et des aménagements de façades et d'ouvrants tout en respectant l'architecture historique et en essayant de satisfaire à un contrôle tatillon qui les contraindra souvent à renoncer à des solutions apportant plus de rationalité et des commodités.

Des impondérables viendront troubler ces projets d'où la présence encore nombreuse d'immeubles murés et des friches remplaçant les pavillons détruits qui désolent les visiteurs toujours attirés par la réputation séculaire de la « cité des roses ».

Conclusion

La conjoncture de l'urgence climatique et la prise de conscience de la place du transport ferroviaire au sein d'une politique réaliste de consommation d'énergie donne de l'espoir pour un retour des équipements délaissés avec un personnel cheminot motivé. Les structures de vie présentes dans la cité de Délivrance gardent tout leur intérêt par les rénovations entreprises tant par les collectivités que par les particuliers ce qui justifie la poursuite des projets en cours dans le respect de l'histoire sociale et humaine de cet ensemble.

Remerciements aux nombreux habitants ayant apporté leur témoignage dans cette restitution d'histoire du quartier.

Crédit photos : Collections du Bavard de Délivrance et Jean-Jacques Lecourt

Directeur de la publication : Jacques Surrans

Rédacteurs : Pierre Haigneré, Jean-Jacques Lecourt.

Comité de relecture : Sylvie Cattoen, Frédéric Faucon, Christian Vercoutre, Aymeric Dégardin.

Diffusion et Communication : Sylvie Cattoen

Imprimé par la mairie de Lomme