

Hauts-de-France, Aisne
Tergnier
Quessy
La Cité

Ancienne cité jardin de la Compagnie des chemins de fer du Nord, dite cité de Quessy ou cité de Tergnier

Références du dossier

Numéro de dossier : IA02010652

Date de l'enquête initiale : 2017

Date(s) de rédaction : 2017

Cadre de l'étude : enquête thématique régionale La première Reconstruction, patrimoine de la Reconstruction , patrimoine industriel le Chaunois industriel

Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : cité jardin

Appellation : Cité de Quessy, cité de Tergnier

Parties constituantes non étudiées : jardin potager, station d'épuration, école professionnelle, bains douches, poste, infirmerie, garderie d'enfants

Compléments de localisation

anciennement commune de Quessy

Milieu d'implantation : en ville

Références cadastrales :

Historique

La cité de la Compagnie du Chemin de fer du Nord (1919-1936)

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la Compagnie des Chemins de fer du Nord achète plus de 110 ha au marquis de Lubersac et à la commune de Vouël pour y construire une cité de logements destinés à ses employés.

Une cité modèle

Un plan conservé aux archives diocésaines de Soissons (ill.) semble correspondre à un premier projet de la cité-jardin. La plupart des équipements y sont figurés à leur emplacement définitif, à l'exception de l'école maternelle et du château d'eau-belvédère (absents du projet) et du complexe sportif, positionné selon une orientation différente. Quatre terrains de tennis sont prévus à l'ouest (au nord et au sud du kiosque) et à l'est (au nord et au sud des écoles primaires) de la grande place. Au nord, les terrains sont réservés à des jardins potagers. Les maisons provisoires en bois sont positionnées à la périphérie de la cité-jardin, comme les baraquements réservés aux célibataires, situés à l'est du cimetière. Plusieurs axes plantés apparaissent sur ce plan : des axes de liaison est-ouest vers le dépôt, la gare et les ateliers, et un axe nord-sud reliant les trois places et aboutissant à la chaussée au nord.

Une vue aérienne (IGN) d'octobre 1919 montre le sud de la cité-jardin en construction, encore articulée à la voirie ancienne reliant les villages de Vouël et Tergnier à celui de Quessy, conservée et rectifiée (actuelles rues de Verdun et de la Victoire), et les nombreuses maisons provisoires en bois déjà présentes et en construction.

Les photographies réalisées durant l'été 1921 par Gérard Gardmer (coll. Albert-Khan) témoignent de l'avancement des constructions dans la cité, notamment le cinéma, le kiosque-château d'eau, l'école Pasteur, le dispensaire, les bains-douches, le bureau de poste et l'atelier de couture.

Inaugurée le 10 juillet 1921, la cité comprend alors 300 maisons en bois et 940 logements en dur, 26 km de rues de 6 à 15 m de large, de deux réservoirs, un réseau d'eau et d'égout, enfin une station d'épuration.

La promotion de cette cité-jardin, la plus ancienne et la plus grande du réseau, est largement assurée par des conférences et de nombreux articles. Celui de Léandre Valliat, relayé dans *La Construction moderne* du 24 juillet 1921, cite les équipements réunis autour de la grande place centrale : écoles, salle de cinéma, conseil d'administration, maison du médecin, garderie d'enfants, bains-douches, infirmerie, poste. Il signale également la présence de jardins, promenades et terrains de jeu, et précise que les rues portent le nom de généraux de la guerre, d'agents des chemins de fer morts en service ou encore des régiments qui dégagèrent Tergnier. La visite de Tergnier en 1922 confirme la présence de l'école maternelle. Raymond Coignat (1924) indique que les maisons et les équipements sont construits sur les plans de l'architecte Ernest Bertrand.

Plusieurs sources permettent de visualiser les réalisations achevées. Le plan de la cité, publié dans *Le Génie civil* (1924) mais surtout les vues aériennes. L'article publié dans *L'Architecture* (juillet 1924) est illustré d'une vue aérienne de la cité, prise du sud-est. Sur cette vue, il ne subsiste que deux petits terrains de jeu. Celui du nord-est a été supprimé pour permettre la construction de l'école maternelle. Une vue aérienne prise du sud-ouest est également publiée dans *Le Génie civil* (avril 1924) et la revue *Je sais tout* (avril 1926).

Les vues aériennes (IGN) de 1931 permettent de vérifier son degré d'achèvement : on y voit le parc des Buttes-Chaumont et l'école maternelle au nord, les écoles primaires, le kiosque, le dispensaire, la salle des fêtes et la salle de réunion, au centre, enfin le complexe sportif à l'ouest, qui comprend piscine et stade. Près des voies ferrées se trouvent également le foyer des agents de train et la cité du personnel administratif. De très nombreuses maisons provisoires en bois sont encore présentes dans la cité, en particulier au nord-est (à proximité du dépôt), et au sud (à proximité des ateliers).

La cité est lourdement touchée par les bombardements de 1944, dont les impacts et les dommages sont connus par le plan d'octobre 1944 (ill.). Selon Jean Bossu (1946), les 4/5 de la cité sont détruits totalement. Sur 902 logements, près de 620 sont à reconstruire. Dès 1944, 291 logements seront réparés mais la reconstruction de la cité, désormais cité cheminote de la SNCF, va s'opérer sur des plans résolument différents.

La nouvelle cité de cheminots de la SNCF

Jean Bossu (1946) indique que 18 des 25 km de rues de la cité ont pu être remaniés par un nouveau dispositif. Il présente un "nouveau tracé [...] issu d'une part de la nouvelle orientation démographique adoptée pour la cité, [du souhait d'une] liaison plus étroite avec la ville de Tergnier et ses satellites communales : Fargniers, Quessy et Vouël, et d'autre part de la nouvelle disposition des logements". Deux autres facteurs sont décisifs : la topographie du terrain plat et le caractère semi-rural de la culture cheminote, qui exclue la construction d'immeubles. Les logements sont ainsi groupés par "alignées" de 2 à 6 logements de 4 pièces et 5 pièces. Ils sont construits en deux campagnes, la première de 1944 à 1946 (maisons transitoires), la seconde de 1956 à 1958.

L'article est illustré d'un plan de masse de la cité (ill.). Plusieurs voies sont conservées : les voies principales nord-sud, qui assurent la jonction avec la ville de Tergnier, et est-ouest (actuelles rues Madame-Heugel et Le Pré-Dieu, rues de Verdun et de l'Argonne), la rue de la Solidarité, la rue Paul-Hauriez, ainsi qu'une partie de la voie circulaire au nord et les rues délimitant des îlots dans lesquels se trouvent des maisons restaurées : au sud-est du parc (actuelles rues des Grands-Rayons, Jean-Baptiste Lulli, Watteau, Lamartine, des Basses-Séguilles, des Vertus) ou encore rue Rebequet.

La place centrale, redessinée est conservée comme centralité regroupant les équipements, notamment le service médical. Un nouveau groupe scolaire (maternelle, école communale de filles et garçons, école ménagère et école de préapprentissage) est prévu à l'emplacement de l'ancien. Le kiosque est conservé, ainsi que l'école maternelle des Buttes-Chaumont. Le stade est déplacé à l'est pour affecter son ancienne emprise à la construction de logements. Une voie est-ouest est créée depuis la passerelle (actuelles rues Mademoiselle Veltin, de la Famille Sauvage et Louis-Sulpice). Le plan ne prévoit pas de conserver l'ancien bâtiment du conseil d'administration. Mais à l'ouest de la place centrale, il est prévu la construction d'une salle de spectacle.

Lors de sa séance du 26 février 1948, le Conseil municipal de Quessy décide que l'avenue des Champs-Élysées prendra le nom d'avenue du Général-Leclerc et que les neuf nouvelles rues porteront le nom de cheminots morts en déportation ou au cours des bombardements ou fusillés.

Une reconstruction progressive

La vue aérienne d'août 1949 montre que la simplification du réseau de rues est très avancée. On observe également la présence des baraquements provisoires au nord et les logements transitoires achevés. Sur la place centrale, seule l'école Veltin a été reconstruite. Lors de sa séance du 28 décembre 1950, le conseil municipal déplore la lenteur de la reconstruction des écoles, "qui fonctionnent depuis cinq ans dans des baraquement insuffisants pour les 800 enfants inscrits". Sur la vue de mars 1956, on voit que le nouveau complexe sportif est achevé, ainsi que quelques rangées de logements au sud-est (rues de l'Yser et de Verdun). Le groupe scolaire (incomplet) et l'école maternelle sont visibles sur la vue de mars 1958, comme le bâtiment administratif (avenue du Ve-Corps). De nombreux terrains sont encore en friche

en 1970, date à laquelle il subsiste encore des baraquements provisoires, disparus en 1980 (la rue Touboulic en est un vestige). Les derniers îlots sont construits au début des années 1980 (rue Michelet).

Période(s) principale(s) : 1er quart 20e siècle, 2e quart 20e siècle

Dates : 1919 (daté par source), 1944 (daté par source)

Auteur(s) de l'oeuvre : Raoul Dautry (ingénieur de l'entreprise, attribution par source, attribution par travaux historiques), Gustave Umbdenstock (architecte, attribution par source), Urbain Cassan (architecte, attribution par source), Ernest Bertrand (architecte, attribution par source), Paul Dufournet (architecte, attribution par source), Paul Emile Javary (ingénieur de l'entreprise, attribution par source), Jean Bossu (architecte urbaniste, attribution par source), Louis Miquel (architecte, attribution par source)

Personne(s) liée(s) à l'histoire de l'oeuvre : Compagnie des Chemins de fer du Nord (commanditaire, attribution par source), Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.) (commanditaire, attribution par source)

Description

La cité, dont la trame est aujourd'hui peu lisible, occupe une superficie de 110 hectares. Elle est actuellement desservie par un réseau de voies orthogonales (au sud) et conserve partiellement un réseau circulaire au nord. L'avenue du Ve-Corps, prolongée par l'avenue des Alliés, en constitue l'axe de symétrie, qui traverse les deux places conservées.

Éléments descriptifs

Typologies et état de conservation

Typologies : cité-jardin (1er quart 20e siècle)

Références documentaires

Documents d'archive

- AN / CAMT Série 48 AQ ; 48 AQ 3301/2. **Les cités jardins des chemins de fer du Nord**, album, s. d.
- AN / CAMT Série 202 AQ ; 202 AQ 1188. **Compte rendu de l'assemblée générale des cités du chemin de fer du Nord (17 mai 1925). Rapport du comité de gestion des cités (1922-1924) et annexes (1925-1927).**
- AN / CAMT Série 202 AQ ; 202 AQ 1191. **Cités ouvrières. Construction de logements et travaux d'amélioration divers dans les cités (1920-1929).**
- BOSSU, Jean. "La reconstruction de Tergnier". *L'architecture d'aujourd'hui*, n°9, novembre 1946.
- BELLAMY, Henri. "Une visite à Tergnier. Les cités jardins de la Compagnie du Nord". *Le Grand Echo de l'Aisne*, 20 septembre 1922, p. 1.
- **BOYER, Jacques. Les cités de la Compagnie des Chemins de fer du Nord. La Nature, n°2622, 52e année. 1924, p. 310-316.**
BOYER, Jacques. **Les cités de la Compagnie des Chemins de fer du Nord. La Nature, n°2622, 52e année. 1924, p. 310-316.**
- CAYOTTE, Emile. "Voyage d'études aux cités-jardins de la région du Nord". *L'immeuble et la construction dans l'Est*, 12 avril 1925.
n.p.
- DAUTRY, M. "Les cités-jardins du Chemin de fer du Nord". Communication faite à la société de médecine publique et de génie sanitaire. Séance du 22 mars 1923. *Revue d'hygiène*, Paris : Masson & Cie éditeurs.

- **DAUTRY, Raoul. "Une oeuvre sociale du réseau du Nord : les installations du personnel". L'hygiène par l'exemple. 1923.**
DAUTRY, Raoul. "Une oeuvre sociale du réseau du Nord : les installations du personnel". *L'hygiène par l'exemple*. Paris : Ligue d'hygiène scolaire, 1923.
p.105-123.
- CALFAS, Paul. "Constructions civiles. Les cités jardins de la Compagnie du chemin de fer du Nord". *Le génie civil*, t. LXXXIV, 1er mars 1924, n° 2168, p. 197-202.
- **CHAVANCE (René). Les cités jardins de la Compagnie du Nord. "Art et décoration", octobre 1922, p. 111-128.**
CHAVANCE (René). **Les cités jardins de la Compagnie du Nord**. "Art et décoration", octobre 1922, p. 111-128.
- COIGNAT, Raymond. "Les cités-jardins de la Compagnie du Nord". *L'Architecture*, mai 1924, p. 49-57.
- HONORE, F. "Les cités jardins des cheminots du Nord". *L'Illustration*, 13 octobre 1923.
p. 365-367.
- "Les cités ouvrières du Réseau du Nord". Extrait de l'Ingénieur constructeur, février 1923. *La Construction moderne*, 18 mars 1923, p. 296-298.
- O. G. "Les cités-jardins des Chemins de fer du Nord". *La Construction moderne*, 10 octobre 1923, p. 13-16.
- "La merveilleuse cité de Tergnier". *Je sais tout*, 1er avril 1926, p. 116 à 120.
- PEIRANI, P. "Les cités de la SNCF". *Urbanisme*, 1950, P. 64
- "Reconstruction de Tergnier. Une cité de cheminots". *Techniques et architecture*, n°5-6, 1947, p. 267-269.
- VAILLAT, Léandre. "La cité-jardin de Tergnier". Extrait de Bâtiment et Travaux publics, 14 juillet 1921. *La Construction moderne*, 24 juillet 1921, p. 343.

Documents figurés

- **Maisons provisoires en bois (logement à 3 pièces)**, s. d. (C. A. M. T. ; 48 AQ 3301/2).
- **Maisons provisoires en bois (logement à 4 pièces)**, s. d. (C. A. M. T. ; 48 AQ 3301/2).
- **Plan de la cité de Tergnier**. Premier projet, vers 1919 (Archives diocésaines de Soissons).
- **Plan de la cité de Tergnier**. Extrait de "Les cités jardins de la Compagnie du Chemin de fer du Nord". *Le Génie civil*, mars 1924.
- **Quessy-Tergnier (Aisne). La pouponnière de la Nouvelle étoile de la Cité cheminote. Carte postale, vers 1930 (coll. part.)**.
Quessy-Tergnier (Aisne). La pouponnière de la Nouvelle étoile de la Cité cheminote. Carte postale, vers 1930 (coll. part.).

- **Quessy-cité (Aisne), vue générale**, carte postale colorisée, vers 1930 (coll. part.).
- **Quessy-cité (Aisne), l'Avenue des Alliés, carte postale, vers 1925 (coll. part.).**
Quessy-cité (Aisne), l'Avenue des Alliés, carte postale, vers 1925 (coll. part.).
- **Vue de la cité des cheminots, depuis l'Avenue du Ve Corps, carte postale, éditions Bazar de la Gare, vers 1925 (coll. part.).**
Vue de la cité des cheminots, depuis l'Avenue du Ve Corps, carte postale, éditions Bazar de la Gare, vers 1925 (coll. part.).
- **Etat des lieux des bombardements de février et avril 1944 survenus sur la cité de la Compagnie des chemins de fer du Nord de Tergnier, dressé le 21 octobre 1944 par J. Bossu, L. Miquel, P. Pocarull et R. Sénévat, architectes (AD Aisne ; 32 J 2).**
Etat des lieux des bombardements de février et avril 1944 survenus sur la cité de la Compagnie des chemins de fer du Nord de Tergnier, dressé le 21 octobre 1944 par J. Bossu, L. Miquel, P. Pocarull et R. Sénévat, architectes. (AD Aisne ; 32 J 2).

Bibliographie

- BAUDOUI, Rémi. **La cité-jardin de Tergnier de la Compagnie du Nord, 1921-1950. Éléments d'analyse d'un modèle de société cheminote.** "Les chemins de fer, l'espace et la société en France". Actes du colloque. Paris 18-19 mai 1988. AHICF, 1989, p. 265-277.
- BAUDOUI, Rémi. **La cité-jardin de Tergnier de la Compagnie du Nord, 1921-1950 : éléments d'analyse d'un modèle de la société cheminote.** "Revue d'histoire des chemins de fer", hors série n°1, 1989, p.164-177.
- BAUDOUI, Rémi. **Raoul Dautry (1880-1951) le technocrate de la République.** Paris, 1992, 397 p.
- BAUDOT (Jean-Louis). **La cité-jardin de Tergnier.** "Graine d'histoire : la mémoire de l'Aisne", 2001. p. 1-9.
- DUFOURNET (Paul). **Une grande cité du rail : Tergnier. Le bâtiment à la SNCF**, n°17, mai juin 1949, p. 64-68.
- FAVARDIN, Patrick. "Tergnier : cité-jardin des cheminots". *Monuments historiques*, n°6, 1978, p. 32-34.
- HARDY-HEMERY, Odile. **Les cités jardins au Nord de Paris, fin du XIXe-XXe siècle. De l'utopie hygiéniste au réalisme pragmatique.** *Revue du Nord*, avril-septembre 1997, tome LXXIX, n° 320-321.
- HARDY-HEMERY, Odette. **Les cités-jardins de la Compagnie du Chemin de fer du Nord : un habitat ouvrier aux marges de la ville.** *Revue du Nord*, n°374. 2008/1. p. 131-151.
- MARREY, Bernard. **Une cité modèle, Tergnier.** Editions du Linteau, 2013 (Coll. Librairie de l'Architecture et de la Ville).
- MARREY, Bernard. **Tergnier, cité modèle de la Compagnie du Nord et chef d'oeuvre social de Dautry ?** *Historail*. Avril 2017, p. 32-40.
- VEZIAT, Emmanuel. "La reconstruction dans le département de l'Aisne après la Grande Guerre". *Mémoires de la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques*, t. 46, 2001. p. 168-169.

Liens web

- HARDY-HEMERY, Odette. Les cités-jardins de la Compagnie du Chemin de fer du Nord : un habitat ouvrier aux marges de la ville. Revue du Nord, n°374. 2008/1. p. 131-151. : www.cairn.info/revue-du-nord-2008-1-page-131.htm.
- Collection Albert-Kahn. : <http://collections.albert-kahn.hauts-de-seine.fr/>

Annexe 1

La cité-jardin de Tergnier. La Construction moderne, 24 juillet 1921.

La Cité-jardin de Tergnier. "M. Léandre Vaillat étudie la cité-jardin que la Compagnie du Nord vient de faire construire pour ses ouvriers et cheminots, et qui vient d'être inaugurée. Il est intéressant d'examiner cette œuvre française, alors qu'on nous vante si souvent l'effort fait à l'étranger pour l'habitation ouvrière. Il ne suffisait pas de réparer voies et ouvrages d'art, il fallait loger le personnel. Environ 12.000 maisons dont moitié en dur sont construites actuellement sur l'ensemble du réseau, et en l'espace de deux ans, de grands progrès ont été accomplis dans la conception et l'exécution, dans l'élaboration des plans d'urbanisme qui deviennent de plus en plus souples et vivants (par exemple Saint-Pol, Dunkerque, Lens et Lille), dans l'architecture des édifices qui, de plus en plus, tendent vers un type régional, vers la variété, la logique, la simplicité des formes, la justesse des proportions.

En ce qui concerne Tergnier, on prit le parti de construire en dehors de l'ancienne ville, pour fuir les complications administratives. Le terrain suit une légère déclivité. Une grande ligne transversale la suit, en partant d'une butte qui, boisée, dessinée, deviendra un parc analogue à celui des Buttes-Chaumont. Tracez, en prenant comme centre trois points placés le long de cette voie, trois cercles, l'un plus grand au centre, les deux autres plus petits, de part et d'autre du premier, et vous aurez la configuration générale. L'association des lignes droites et des lignes courbes détermine des perspectives suffisamment variées, un décrochement amusant des toits et des maisons. Le cercle central groupe les écoles, la salle de réunion et le cinéma, la demeure du médecin, la garderie d'enfants, les bains-douches, l'infirmerie, la poste, en somme, les services de la communauté qui doivent être également accessibles à tous. Une école ménagère et une bibliothèque circulante sont ouvertes aux enfants chaque jeudi. La tangente du grand cercle effleure le magasin de ravitaillement, desservi par une ligne de raccord, avec des locomotives électriques pour gravir la pente et ne pas enfumer les voisins. Aux extrémités, les jardins, les promenades, le terrain de jeux, le cimetière protégé par un rideau d'ifs. Comme matériaux, l'argile rouge trouvée sur place moulée avec les scories que la Compagnie possède en abondance. Des volets peints en couleurs claires, des tuiles vernissées apportent une note gaie. Le danger de ces cités est l'uniformité qui rend si lamentables les coronas du Nord minier, à Tergnier on compte jusqu'à 22 types de maisons différents, mais tous possèdent le porche, indispensable à la propreté et à la tenue ménagère. Ainsi s'est formée, en un an, une véritable ville de 1400 maisons. Les rues ont reçu notamment les noms des généraux de la guerre, des agents du chemin de fer morts au cours de leur service, des régiments qui dégagèrent Tergnier.

Enfin, il est à peine besoin d'ajouter que les installations sanitaires ont été particulièrement soignées conduites d'eau, égouts, bains, etc. Le même souci patronal de favoriser la race a conduit à assurer des privilèges d'option pour les familles nombreuses".

VAILLAT, Léandre. "La cité-jardin de Tergnier". Extrait de Bâtiment et Travaux publics, 14 juillet 1921. *La Construction moderne*, 24 juillet 1921, p. 343.

Annexe 2

Visite de Tergnier. Le Grand Echo de l'Aisne, 20 septembre 1922

"Des choses vont mal dans les régions dévastées ! Sur les champs désolés et les villes en ruines, des nuées de rapaces se sont abattus : faux-entrepreneurs, pseudo-fonctionnaires, trafiquants de la mort, gens d'affaires véreux, pilliers de "dommages". Oui, bien des choses vont mal... Mais ces laïcs, ces plaies honteuses ne doivent pas faire oublier que des efforts admirables de reconstruction ont été réalisés. Ne sont-ils pas admirables ces paysans tenaces qui, au lendemain de l'armistice, sont revenus prendre possession de leur terre ? Ils n'avaient plus rien. Ils se sont logés dans les abris, sous les tôles, dans les cagnas. Ils ont repris la bêche et a houe, sarclé la grenade et l'obus ; et leur labeur a doré la zone rouge de moissons nouvelles.

Mais, dans le domaine industriel aussi des résultats considérables ont été obtenus. En particulier, il serait grandement injuste de méconnaître l'effort de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, admirablement conduit a abouti à des résultats qui font l'admiration des étrangers.

Aujourd'hui, nous voulons marquer seulement l'importance d'une œuvre "à côté" réalisée par la Compagnie : celle des "Cités-jardins", disséminées dans les principaux "dépôts" du réseau. Il existe 32 de ces cités, logeant plus de 60.000 personnes. Comment sont-elles nées ? Comment ont-elles été réalisées ? Quelle importance présentent-elles au point de vue social ? Le mieux est encore pour répondre à ces questions d'y aller voir. Visitons ensemble la principale de ces cités, celle de Tergnier.

Tergnier ! Pauvre ville hachée, aux murs écroulés que recouvrent les herbes folles... Dans le vieux Tergnier, la démolition a été si parfaite qu'il est impossible de reconstituer même par la pensée, la silhouette de certains pâtés de maisons rasées... Et voici, à la lisière des ruines, non loin du grand dépôt de la Compagnie du Nord, la ville des cheminots. Une vraie ville, en effet, de près de sept mille habitants. Au centre, une immense voie centrale, très large, en macadam monte en pente douce vers un château d'eau dominant la plaine. C'est l'avenue des Champs-Élysées. Le long de cette voie, trois ronds-points partent en éventail, larges d'une quinzaine de mètres, aux trottoirs soignés ; elles sont coupées d'autres avenues circulaires concentriques au rond-point. Les maisons s'alignent, largement séparées les unes des autres. Non pas des maisons de corons, mais des bâtisses claires, aux larges baies, aux toits rouges, si gais. Aucune ne se ressemble. La plupart abritent deux ménages, d'autres, plus rares, quatre : mais, la construction est comprise de façon à éviter toute communauté gênante. Quelques-unes n'abritent qu'un ménage. Toutes ont un porche extérieur couvert là, les enfants jouent lorsque la pluie tombe ; le père, le soir, y lit son journal ; dans les beaux jours, on y peut déjeuner.

Presque tous les logements ont quatre pièces ; d'autres, de cinq et six pièces, sont réservés aux familles nombreuses. Partout l'électricité, le tout à l'égout, l'eau sur l'évier. Devant chaque maison, un jardin, toujours admirablement tenu, égayé par des fleurs. En dehors de la ville, des potagers plus vastes, moins ornementaux, sont réservés aux habitants qui y cultivent surtout la pomme de terre. Chaque habitation a un cellier et un clapier, soigneusement construits. Mais, une ville ne se compose pas seulement d'habitations : il lui faut des services communs, assurant la vie matérielle et sociale de l'agglomération. A Tergnier, voici autour de la grande place centrale, la maison du docteur avec ses salles de consultations, la poste, la salle du conseil d'administration, la salle des fêtes, les écoles : école des garçons, des filles, école maternelle, école ménagère.

Elles sont charmantes, ces écoles, avec leur sol de ciment, leurs grandes baies vitrées, leurs tableaux aux murs, leurs pupitres vernis, leur préau couvert. Les cours sont spacieuses et l'on a eu la bonne idée de rendre contiguës celles de l'école des garçons et des filles pour rendre plus vaste le "trou d'air".

Ces bâtiments sont d'une architecture très étudiée, un peu précieuse peut-être, mais d'un ensemble agréable avec leurs couleurs polychromes.

Signalons encore les bains-douches, fort bien aménagés, un très beau terrain de sports, des tennis, un jardin d'enfants, un jardin public, un kiosque à musique, aménagé de façon amusante dans un des châteaux d'eau.

Une coopérative assure l'alimentation. Une ligne spéciale la relie au chemin de fer et les wagons arrivent à quai, en sorte que la manutention des marchandises, passant du wagon aux magasins de dépôt et de vente, est réduite au minimum. Le bétail est abattu sur place. Un tailleur, un coiffeur, un libraire, un bureau de tabac sont rattachés à l'organisation et ont leurs boutiques dans la Cité. Tous ces bâtiments, maisons d'habitation et services communs ont été conçus avec une préoccupation de créer un ensemble agréable à l'œil, souvent élégant. Il a été réalisé largement, sans mesquinerie, avec des trouvailles ingénieuses, charmantes dans le détail, et un souci d'assurer le maximum de confort aux habitants.

Telle est, à trop grands traits, la ville des cheminots. Ville encore inachevée, puisque à côté de ses 940 maisons en "dur" subsistent encore environ 300 maisons de bois, que la Compagnie se propose de remplacer progressivement par des bâtiments définitifs. Des hommes d'intelligence nette et de volonté ferme ont créé cela, en quelques mois. A côté d'eux, d'autres hommes avaient la charge de la reconstruction ; voyez ce qu'ils ont réalisé. Pas de vues d'ensemble, des efforts sporadiques, sans continuité, de la gabegie, du pillage... Ils pouvaient faire autrement, puisque d'autres l'ont fait. N'auront-ils donc jamais de comptes à rendre ?"

Henri BELLAMY. "Une visite à Tergnier. Les cités jardins de la Compagnie du Nord". *Le Grand Echo de l'Aisne*, 20 septembre 1922.

Annexe 3

Le problème du logement et les solutions de la Compagnie des Chemins de fer du Nord (1923)

BRUNEL, E. "Le problème du logement et les solutions de la Compagnie des Chemins de fer du Nord". *Revue internationale de l'industrie, du commerce et de l'agriculture*, 20 juin, 1923, p. 10-13 [photos]

L'article d'E. Brunel indique que la compagnie des Chemins de fer du Nord a réalisé un immense programme de reconstructions provisoires, puis définitives, comprenant près de 5000 logements en bois et plus de 6000 logements en matériaux durs, répartis dans 26 agglomérations et abritant une population d'environ 60 000 personnes. Ce programme a été présenté à l'Exposition de l'Habitation familiale de Lille. L'œuvre accomplie présente une remarquable unité de conception d'ensemble, tout en conservant une infinie variété quant aux détails. "Ce qui la caractérise essentiellement, c'est le souci de la vie familiale dans un milieu sain, clair, riant et confortable". Les cités construites ont été dotées de toutes les installations indispensables à ces collectivités : écoles, services sanitaires, salles de consultations, pharmacie, bureaux de poste, boutiques pour certains commerces (coiffeur, librairie, bureau de tabac).

A cela il convient d'ajouter d'autres installations d'ordre récréatif, comme le stade sportif et la salle de cinéma, cette dernière servant à la fois de salle de réunion, de conférence et de spectacle. Ces ensembles n'ont "rien de semblable aux corons et aux casernes, dont les lignes géométriques et uniformes engendrent un sentiment de nostalgie et de

tristesse". Trois cents types de maisons ont été étudiés et répartis de telle manière qu'il ne s'en trouve jamais plus de huit semblables dans chaque cité. Diffèrent par leur orientation et par la couleur des peintures qui les décorent. "Cela fait que l'œil est toujours attiré par un aspect imprévu, et ce mouvement du regard suscite l'animation de l'esprit, l'intérêt, la gaieté.

Les cités ont des voies larges et régulières avec des places dessinées de façon charmante. Les pièces des maisons ont un cubage plus que suffisant avec abondance d'aération et de lumière.

Chaque maison est entourée d'un jardin pour chaque famille qui s'y livre à la culture potagère et y trouve des plantes grimpantes et des arbres fruitiers plantés par la compagnie. "Il s'agissait de bâtir une maison d'aspect agréable et surtout d'un prix bon marché, offrant

Les matériaux employés ont été de toutes sortes : bois, briques, moellons artificiels, etc."

Annexe 4

Cités jardins. Procès-verbaux du comité de gestion des cités (1920-1929)

C. A. M. T. Série 202 AQ ; 202 AQ 1189. **Cités jardins. Procès-verbaux du comité de gestion des cités (1920-1929)**
[photos]

Extraits de la présentation du projet de cités jardins de la compagnie des Chemins de fer du Nord par M. Dautry. M. Dautry rappelle que la construction des cités jardins s'inscrit dans le contexte de la reconstruction du réseau ; elle doit permettre de résoudre la crise du logement et "montrer que le taudis est la grande cause des tares physiques et des haines sociales". Pour ses employés, la compagnie a besoin de maisons de plus de 2 pièces que ne peut fournir le ministère des Régions libérées. Elle obtient l'autorisation de présenter son propre projet de construction de maisons provisoires à condition "de ne s'éloigner ni comme type de maison, ni comme dépense de ce que préparait le ministère des Régions libérées".

En 1919, elle est autorisée à construire 2000 maisons de bois démontables, réalisées entre mai et novembre. Le parc comprend 6000 maisons de bois et 6000 maisons en dur, construites entre 1919 et 1923.

Chaque logement dispose d'un terrain de 450 à 500 m², dont la clôture est formée de simples fils de fer tendus sur des piquets.

R. Dautry insiste sur la variété des habitations "c'est par la variété et la couleur que nous avons atténué nos imperfections. Pas de maisons uniformes et alignées, pas de maisons peintes de couleurs ternes et tristes. Le résultat est que, même lorsque nous avons fait des cités de 3 ou 400 maisons en bois, toutes du même type, nous avons obtenu des agglomérations d'aspect plus agréable. Puis à partir de 1920, nous avons pu nous procurer les matériaux et les ouvriers de tous corps d'état que nécessite ma construction de maisons en dur, nous avons abandonné le bois et nous y avons gagné plus de variété dans les types, les silhouettes et les détails".

Le prix de revient de ces maisons est de 26000 F environ et de 32000 F dans les grandes cités où les installations communes sont nombreuses. Les cités sont équipées du tout à l'égout et d'un éclairage électrique ; la distribution du gaz est alors à l'étude.

Plan et type de maisons

"Notre type de maison est, en général, à 4 pièces, la salle commune et 3 chambres, 1 pour les parents, 1 pour les garçons, 1 pour les filles. Chaque maison possède une cave ou cellier et un porche. Ce porche est un Maître-Jacques qui joue de nombreux rôles. Il est utilisé pour le nettoyage des vêtements et des chaussures, l'été, les femmes y cousent l'après-midi, les bébés y dorment dans leur voiture, l'homme y lit son journal en rentrant du travail, la famille entière y passe la soirée.

Une maison sur 20 comprend 5 pièces pour les familles nombreuses et une maison sur 20 en comprend 6 pour les familles très nombreuses, soit au total 1/10^e des maisons à plus de 4 pièces".

Matériaux

"Nous avons construit nos maisons en transportant le moins possible de matériaux et nous avons utilisé les agglomérés de scories dont nous sommes producteurs. Nos agglomérés ont une double paroi avec un vide au milieu. Ces matériaux ont été recouverts d'un enduit de ciment, puis d'un crépi blanc".

Plantations-jardins

"Il ne nous a pas paru suffisant de faire des cités saines, nous avons voulu faire qu'elles fussent des oasis au milieu des ruines, éloignant le cheminot, sa femme, ses enfants, des plaisirs vulgaires et favorisant un des deux plus nobles plaisirs des sens : celui de la vue. Nous avons eu recours à la nature pour exalter la joie des yeux. L'enfant du cheminot qui vit près de champs désolés trouve autour de sa maison un jardin riant pour l'accueillir. Nous y avons planté des arbres fruitiers, deux rosiers, et nous facilitons la vente à bas prix des graines de fleurs.

Nous avons également planté beaucoup d'arbres publics dans nos cités : tilleuls, acacias, marronniers dans les avenues ; sur les places, des parterres et des corbeilles de fleurs aux couleurs vives. Nous voulons que les enfants connaissent la joie de cueillir eux-mêmes, sur l'arbre, la pomme de leur goûter et que les jeunes filles puissent fleurir leur corsage".

Foyers des agents de trains et des mécaniciens

Ces foyers remplacent les dortoirs et cuisines-réfectoires aménagés dans les gares et les dépôts. "L'ouvrier qui arrive de son travail, fatigué et sale, trouve en pénétrant dans le "Foyer", des lavabos, des douches et des bains, avec eau chaude et eau froide. Après avoir déposé ses vêtements de travail dans un séchoir et revêtu des vêtements propres, il se rend à la cuisine, puis à la salle à manger et enfin à la bibliothèque-fumoir.

Il passe enfin à l'hôtel, et là, au lieu de grandes chambres contenant 6 lits, chaque équipe de 2 hommes (mécanicien et chauffeur) trouve une série de petites pièces à deux lits".

Terrains de jeux

"Cultiver l'esprit ne suffit pas et la Compagnie s'est préoccupée de contribuer au développement de la santé physique et de la santé morale de la jeunesse en mettant à sa disposition des terrains de jeux propres à la culture physique.

Admirateurs de l'enseignement du commandant Hébert, nous visons bien plus à faire de beaux athlètes des enfants de nos cheminots qu'à en faire des champions sportifs.

[...]

Dans certains cités, les jeunes filles et les jeunes enfants disposent, à proximité de leurs demeures, de terrains de jeux plus spécialement établis pour eux, encadrés de pelouses et de parterres fleuris pourvus de tennis et de sable en abondance pour les tout petits".

En conclusion, M. Dautry insiste sur les vertus salvatrices des cités jardins de la compagnie : "la sclérose ne durcira pas ces artères tant que les 12 000 agents et les 60 000 personnes qui vivent dans nos cités, qui y jouissent du calme et de la joie d'une vie largement rurale, ne connaîtront pas l'estaminet. Or ce dernier ne peut s'établir qu'en marge de nos cités. Il n'offre ni le confort ni la gaîté que l'agent trouve chez lui ; nous l'avons vaincu. La défaite de l'estaminet est plus que l'espérance d'une vie heureuse, c'est l'avènement".

M. DAUTRY. "Les cités-jardins du Chemin de fer du Nord". Communication faite à la société de médecine publique et de génie sanitaire. Séance du 22 mars 1923. **Revue d'hygiène**, Paris : Masson & Cie éditeurs. (C. A. M. T. 202 AQ 1189)

Annexe 5

La cité de Tergnier. L'Immeuble et la construction dans l'Est (1925)

CAYOTTE, E. "Voyage d'études aux cités-jardins de la région du Nord". Extrait de *L'Immeuble et la construction dans l'Est*, 12 avril 1925

La cité de Tergnier.

"J'ai poursuivi mon voyage d'études par la visite de la cité jardin de Tergnier, qui est la plus importante, avec ses 26 kilomètres de rues et d'avenues et ses 1.121 logements.

Entrant dans la cité par la place de l'Etoile et l'avenue des Alliés, longue de 1.600 mètres, et au bout de laquelle s'élève un réservoir d'eau surmonté d'un belvédère, on a tout de suite l'impression d'un ensemble parfaitement ordonné et très heureusement conçu. Cette avenue est coupée dans sa longueur par deux grandes places rectangulaires.

La première place s'appelle place de France et est le centre de l'agglomération. Elle est limitée d'un côté par une salle de réunions et de fêtes, le bureau de poste et l'école ménagère et bibliothèque et en face par la maison du docteur, le service médical et le bâtiment des bains-douches. Toutes les avenues sont plantées d'une rangée de tilleuls et les clôtures en fil de fer des jardins sont garnies de fusains taillés en buisson qui restent verts toute l'année.

Les types de maisons diffèrent un peu de celles que j'ai vu à Lille et à Béthune. j'ai visité plusieurs maisons de trois logements de cinq pièces, de deux logements de six pièces et de quatre logements de quatre pièces, dont la distribution est bien conçue. Le dernier groupe de maisons construites est ordonné autrement que tous les autres. Un bâtiment central comprend deux logements de cinq pièces et il est relié à chaque extrémité à deux bâtiments composés de logements de quatre pièces et séparés du bâtiment central par les celliers et W.-C. Chaque construction, appelée "Living-room", est construite sur chaque pan d'un quadrilatère en bordure sur rue avec jardin derrière.

Mais mon attention a été attirée surtout par les bâtiments de services publics et si une critique m'est permise, je regrette que la belle façade de l'école Pasteur (école de garçons), avec, son clocheton et ses horloges sur quatre faces, soit masquée en partie par le pavillon du service médical en bordure de la grande place. En face de ce pavillon, la salle des fêtes avec buvette et, derrière elle, un grand terrain planté d'arbres avec, un deuxième réservoir d'eau au milieu, dont la base est utilisée en kiosque à musique. Au fond de cette place, un vaste bâtiment comprend les ateliers de réparation et, derrière ces ateliers, un immense stade avec piste de 600-mètres. Derrière l'école Pasteur et séparée par une vaste cour, se trouve l'école Jeanne-d'Arc (école de filles) et, tout au bout, la coopérative, qui est approvisionnée à pied d'oeuvre par wagon.

Derrière la maison du docteur, l'école maternelle, qui comporte deux pavillons en aile et un bâtiment central précédé d'un préau couvert très vaste, dont la partie verticale supérieure est vitrée. 270 enfants de 3 à 6 ans fréquentent cette école et sont divisés en deux sections :

1° enfants de 3 à 5 ans ;

2° enfants de 5 à 6 ans.

Les deux ailes en retour comportent quatre grandes salles et le bâtiment du fond, peu profond et presque complètement utilisé en préau couvert, est constitué par les W.-C, les vestiaires et les lavabos. Là aussi j'ai retrouvé les gobelets de métal avec leurs brosses à dents. Le lavage des dents se fait chaque jour au savon de Marseille, peu coûteux. De grandes pelouses derrière l'école sont encadrées par des allées qui permettent de faire du footing aux enfants que j'ai vu marcher à la file indienne en se tenant par la main, sans avoir l'idée de jamais fouler les pelouses qui sont très bien entretenues.

En arrière de ce terrain et en bordure sur une place formant carrefour, se dresse la construction qui m'a le plus intéressé. Il s'agit du centre d'hygiène maternelle et infantile et dispensaire d'enfants. J'ai admiré surtout l'installation intérieure, la propreté des salles, qui témoignent de la sollicitude de l'administration. Là, les mères enceintes doivent aller à des consultations prénatales, où des conseils d'hygiène leur sont donnés. Là, on surveille dès sa naissance, la santé des enfants. Des appareils de mensuration et de pesage fonctionnent continuellement, et lorsque la taille et le poids de l'enfant sont jugés insuffisants, on le fortifie au moyen de bains salés, et on le suralimente quand c'est nécessaire. Les mamans peuvent trouver dans cette maison, chaque jour, des dames dévouées et très expérimentées qui ont assumé la lourde charge de l'hygiène infantile et qui peuvent être fières des résultats qu'elles obtiennent, puisque la mortalité infantile à Tergnier est nulle. Les enfants des écoles viennent y prendre des douches comme le font leurs parents dans un autre établissement.

Je me suis étendu sur cette question qui sort du cadre de ma mission, parce que je la considère des plus importantes. Il ne suffit pas de loger les nombreuses familles, il faut aussi les aider à élever leurs enfants et à les fortifier. Ainsi l'oeuvre sera complète. J'ai visité ensuite l'établissement de bains-douches. L'entrée au milieu du pavillon est commune. Au fond, deux portes donnant accès aux côtés hommes et femmes. J'ai vu le côté hommes, qui comporte une salle d'attente avec bancs fixes autour ; derrière les deux salles d'attente (hommes et femmes) se trouve le local de la chaudière. En prolongement, à droite et à gauche, quatre cabines de bains et six cabines de douches. Les murs sont enduits en ciment lissé du haut en bas. Chacun doit apporter son linge et le prix des bains est de 0 fr. 75, celui de la (douche 0 fr. 30, pour permettre aux habitants de la cité de les fréquenter souvent. S'il ne serait pas possible de pratiquer ici des prix aussi modestes, on pourrait prévoir un établissement semblable au centre de l'agglomération à créer, pour permettre aux locataires de prendre des bains à bon marché.

Puis j'ai visité l'école ménagère, très simple aussi de construction, ayant une entrée par la cuisine, donnant accès à une grande salle de travaux manuels, couture et repassage. Une bibliothèque publique est aménagée dans ce bâtiment et fait pendant à la cuisine à l'autre extrémité du pavillon, avec une entrée spéciale. Il y a également une école de broderie pour les jeunes filles les plus adroites. A l'extrémité de la cité, et auprès du réservoir-belvédère, un immense terrain dans lequel a été fait des emprunts de terre, probablement pour en extraire l'argile, a été aménagé en parc anglais sans en modifier l'aspect. On s'est borné à tracer des allées, semer des pelouses fortement vallonnées, on a créé une pièce d'eau alimentée par une cascade et un ruisseau artificiels, qui sont eux-mêmes alimentés par un réservoir spécial. Un petit kiosque s'élève sur un monticule au centre du parc et on a aménagé de place en place des bancs en ciment armé, très solides et dont l'entretien est nul. Ce magnifique but de promenade, très agréable pendant l'été, s'appelle : Les Buttes-Chaumont.

Comme on le voit, rien n'a été négligé : habitations confortables, bien tenues partout, vastes jardins, soins d'hygiène parfaitement compris, écoles dignes des plus grandes villes et distractions diverses, bals, cinéma, spectacles, musique, jeux en plein air et sports".

Annexe 6

Directive relative aux constructions de cités ouvrières, 10 avril 1945 (AD 80 ; 15J 96).

Directive relative aux constructions de cités ouvrières adressée par A. Prothin, directeur de l'Urbanisme, aux inspecteurs généraux de l'Urbanisme, 10 avril 1945 (AD 80 ; 15J 96).

"L'attachement persistant de nombreuses sociétés industrielles et même de certains services publics à la forme d'habitation des "cités ouvrières", engage A. Prothin à préciser la position du MRU.

"Tous les observateurs s'accordent à constater que de telles "cités" sont la négation même de la vie sociale et qu'elles ne peuvent engendrer que des conséquences néfastes. Alors que la valeur civilisatrice d'une agglomération réside dans sa complexité, c'est-à-dire dans la possibilité de contacts et d'enrichissements mutuels qu'elle ménage aux éléments humains les plus différents, les "cités ouvrières" sont au contraire des facteurs de cloisonnement et d'appauvrissement. Groupements de classe, où sont généralement parqués les salariés d'une même usine, elles les isolent du reste de la cité en les enfermant dans leur milieu de travail. Cette séparation et cette dépendance se traduisent sur le terrain par l'aspect des habitations et le voisinage obsédant des bâtiments industriels. Un logement ouvrier équivaut à un uniforme et la "cité ouvrière" à une caserne.

Cette solution à la fois primitive et artificielle doit donc être dépassée. Elle est incompatible avec la civilisation que prétend exprimer l'urbanisme. Sauf dans quelques localités minières, elle peut être évitée partout. J'insiste donc auprès de vous de la façon la plus formelle pour que les projets d'aménagement mis à l'étude dans vos circonscriptions prescrivent sans réserve tout zonage "social".

D'une manière générale, vous devez vous opposer à tout développement de groupes d'habitations ou de lotissements affectés à une catégorie professionnelle déterminée".

La directive préconise de favoriser les HLM locales "intégrant des salariés industriels dans un complexe social et l'extension harmonieuse d'agglomérations déjà organisées", solution la plus économique qui ne nécessite pas de voirie ni d'adduction d'eau et d'électricité, etc.

Quand la proportion des employés est trop importante il faut les disséminer dans plusieurs localités environnantes permettant l'accroissement des communes rurales ce qui implique de développer les transports en commun.

[...] en adoptant cette ligne de conduite, vous ne ferez pas seulement oeuvre d'urbanisme au sens véritable du terme, mais vous concurrez encore, de la manière la plus efficace, à l'unification sociale de la France".

Annexe 7

Note sur la reconstruction des cités de la Cie des Chemins de fer du Nord

Note pour M. Guillaume sur la reconstruction des cités

1 Plan d'ensemble des cités

Ils sont considérés, et dans certains cas profondément modifiés dans le but :

- 1 - d'éliminer la voirie surabondante
- 2 - d'obtenir une meilleure exposition des logements par rapport au soleil et aux vents dominants
- 3 - de lier d'avantage, quand c'est possible, nos cités aux agglomérations urbaines
- 4 - de créer des perspectives et effets architecturaux plus satisfaisants.

Il n'y a rien à dire sur ce programme très judicieux dans son principe.

Je relève toutefois un cas particulier qui m'a été présenté (je n'ai pas encore tous les projets) : celui de Tergnier.

Annexe 8

Plan de masse de la cité de cheminots de Tergnier (1946)

Un "nouveau tracé a été effectué issu d'une part de la nouvelle orientation démographique adoptée pour la cité, liaison plus étroite avec la ville de Tergnier et ses satellites communales : Fargniers, Quessy et Vouël, et d'autre part de la nouvelle disposition des logements distribués, avant la destruction, selon le principe de dispersion totale selon une distribution parcellaire alignée sur les voies. Il y avait une solidarité complète entre le logement proprement dit et sa voie d'accès.

Nous avons admis, dans le nouveau tracé, une dislocation complète entre la voie et le logement qu'elle alimente, ce dernier n'est plus tributaire intrinsèque des voies.

Un autre facteur est intervenu dans l'adoption du principe de constructions regroupées : la topographie du lieu. Un terrain peut appeler des concentrations immobilières, ce qui est moins impératif en terrain accidenté. Nous savons qu'une dispersion trop grande en terrain plat peut créer une esthétique pénible et hétérogène.

La dislocation qui est une rupture entre le tracé de l'habitat et l'alimentation routière apporte non pas une anarchie mais une diversité architecturale systématiquement consentie. Un alignement rigoureux des constructions sur les voies peut conduire facilement à un système, une rigidité du corps architectural tout entier, peu souhaitable dans le cas d'un territoire bâti assez étendu et dont la densité de l'habitat est uniformément répartie.

[...] il a été recherché une distribution des volumes. Enveloppes groupées par "alignées" de 2 à 6 logements, volumes variant de 20 m à 72 m de longueur et formées de types de 4 pièces (3 chambres et une salle commune plus les dépendances) et 5 pièces (4 chambres et salle commune) types à peu près exclusifs adoptés dans la cité".

Extrait de BOSSU, Jean. "Reconstruction de Tergnier (Aisne). Une cité de cheminots". *L'architecture d'aujourd'hui*, avril 1946, p. 28.

Annexe 9

Les cités de la SNCF (1950)

Les cités de la SNCF

"Une question se posait d'abord : fallait-il tendre vers une vie sociale propre aux cheminots ou les intégrer à la vie urbaine ? Il paraissait souhaitable que les cheminots puissent s'intégrer à la vie sociale de la commune ou de la ville voisine, prendre part à ses principales activités, ne pas vivre isolément, en cellule entièrement séparée de l'agglomération locale et, de ce fait, ignorée ou négligée par la municipalité et les organismes connexes.

Dans un but analogue, mais par des voies différentes, on avait envisagé dans certains cas des cités destinées au personnel de plusieurs industries. Mais la réalisation de ces cités "intercorporatives" se heurta à de nombreuses difficultés pratiques et, pour faciliter des constructions qui devaient s'élever dans des délais aussi réduits que possible, il fut décidé d'en rester aux cités simplement ferroviaires.

En matière d'urbanisme d'ailleurs, la S.N.C.F. s'est trouvée souvent tributaire d'un plan déjà établi pour une ville ou un site déterminé où il lui était ménagé une zone réservée à la construction de logements ; la détermination de cette zone était établie en tenant compte, autant que possible, des besoins du chemin de fer. Nous nous trouvons souvent en présence de terrains qui ne comportaient aucune viabilité, d'où difficulté de se raccorder à un plan général déjà mis au point par l'urbaniste.

Devant l'importance de la reconstruction proprement S.N. C.F. et la nécessité de construire rapidement, en accord avec les services de l'Urbanisme, il fut décidé de décentraliser dans la plus large mesure possible l'exécution et l'ensemble de la tâche fut divisé entre un grand nombre d'architectes d'opération, bien encadrés et travaillant en liaison avec les différents échelons des services S.N.C.f.

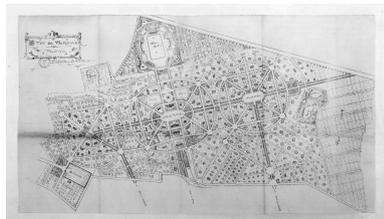
Les cadres ont été constitués par des urbanistes, placés sous la direction de M. U. Cassan; ils fixaient les grandes lignes des solutions à adopter et guidaient leurs architectes d'opération. Les principes de base qui furent établis comme programme général de nos plans de cités, ont été les suivants:

- réduire la voirie au minimum ;
- réserver des espaces verts assurant aux habitants environ 400 m² de terrain utilisable, autant que possible joignant chacune des constructions;
- adopter, lorsqu'il n'y avait pas d'obstacle majeur, la disposition des constructions en quinconce, celle-ci ayant l'avantage d'éviter la promiscuité entre les locataires, donnant ainsi à ceux-ci l'impression d'être vraiment chez eux;
- éviter le plus possible les maisons individuelles et réaliser des maisons jumelées ou en bandes de quatre à six, rarement davantage et avec décrochements pour éviter l'aspect « coron »;
- orienter les constructions, de façon à obtenir le meilleur ensoleillement; près des agglomérations, lorsque le terrain est plus difficile à trouver, adopter la distribution en petits collectifs ne comportant que trois étages. Des collectifs plus importants étant construits dans les grandes villes.

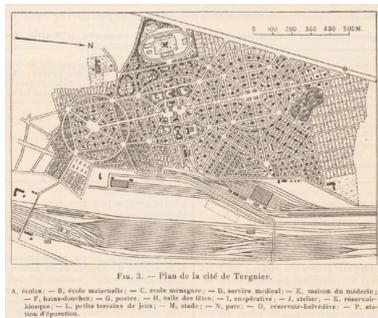
Ces PRINCIPES devaient être respectés le plus possible ; cependant, ils n'étaient pas absolument impératifs et les architectes ont eu latitude de réaliser une œuvre personnelle sur les terrains mis à leur disposition ainsi que de traiter l'architecture de leurs constructions".

PEIRANI, P. "Les cités de la SNCF". *Urbanisme*, 1950, P. 64

Illustrations



La cité de Tergnier. Premier projet, vers 1919 (Archives diocésaines de Soissons).
Phot. Thierry Lefébure
IVR22_19910202033VB



Plan de la cité publié dans
Le Génie civil, 1924.
Repro. Isabelle Barbedor
IVR32_20170205062NUCA



Plan 1946
Repro. Isabelle Barbedor
IVR32_20210205201NUCA



Tergnier. Avenue du Ve-Corps.
Cité des Cheminots. Carte postale, vers 1925 (coll. part.).
Phot. Bertrand Fournier
IVR32_20170205074NUC2A



Quessy-Cité. L'Avenue des Alliés.
Carte postale, vers 1925 (coll. part.). L'axe nord-sud planté et le château d'eau à l'arrière-plan.
Phot. Bertrand Fournier
IVR32_20170205223NUC2A



Quessy-Cité (Aisne). Vue générale.
Carte postale, vers 1930 (coll. part.).
Phot. Bertrand Fournier
IVR32_20170205054NUCA



Quessy cité - école Jeanne-d'Arc,
carte postale, vers 1930 (coll. part.).
Phot. Bertrand Fournier
IVR32_20170205069NUCA



Quessy-Tergnier. La pouponnière de la Nouvelle Etoile à la Cité des cheminots. Carte postale (coll. part.).
Phot. Bertrand Fournier
IVR32_20170205075NUC2A



Etat des lieux des bombardements de février et avril 1944 de la cité de Tergnier, dressé le 21 octobre 1944. (AD Aisne ; 32 J 2)
Phot. Bertrand Fournier
IVR32_20180205043NUCA



Vue aérienne de la cité en 1992.
Phot. Phot'R
IVR22_19920202619P



Place Raoul-Dautry.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20170200194NUC2A



Rue des Alliés. Vue vers le nord avec le château d'eau belvédère à l'arrière plan.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20170200158NUC2A



Le rond-point des Grands-Champs
et les logements de la cité ouvrière.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20170200135NUC2A



Vue de situation des maisons
de la rue Eugène-Delacroix,
depuis l'Avenue Laplace.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20170200134NUC2A



Le kiosque-château d'eau.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20170200156NUC2A



Le château d'eau belvédère,
vue de situation à l'extrémité
de la rue des Alliés.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20170200159NUC2A



L'école maternelle Dautry.
Phot. Isabelle Barbedor
IVR32_20220205085NUCA



L'école primaire Dautry.
Phot. Isabelle Barbedor
IVR32_20220205086NUCA



L'école primaire Dautry. Vue
depuis la rue Mademoiselle-Veltin.
Phot. Isabelle Barbedor
IVR32_20220205087NUCA



Maison à porche dans oeuvre (19
avenue du Maréchal-Leclerc).
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20170200142NUC2A



Maison à quatre unités d'habitation,
6 et 8 avenue Charles-Montesquieu.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20170200130NUC2A



Maison à quatre unités
d'habitation (5-7 rue Jean-Jacques
Rousseau et 2 et 4 rue Pascal).
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20170200137NUC2A



Maison à trois unités
d'habitation, type à living-
room (1-3, rue de Reims).
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20170200187NUC2A



Rue des Basses Séguilles,
plantée de tilleuls.
Phot. Bertrand Fournier
IVR32_20170205221NUC2A



Les logements construits
vers 1946-1948.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20170200141NUC2A



Les logements
construits en 1956-1958.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20170200149NUC2A

Dossiers liés

Est partie constituante de : Grand Tergnier (IA02010939) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : École maternelle de la cité-jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, dite École des Buttes-Chaumont (IA02010696) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité, 1 rue Grands-rayons, rue de la Famille-Vernet,

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Ancien complexe sportif de la cité-jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, dit Stade Charles-Secret (détruit) (IA02010690) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité, rue Edouard-Branly

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Nouveau complexe sportif de la cité de cheminots de Quessy-Tergnier (IA02010853) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy, rue Paul-Hauriez

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Ancienne maison du Conseil d'administration et d'entretien de la cité-jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord de Tergnier (IA02010698) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité, 4 rue de Reims, rue de Houdon

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Les habitations de la nouvelle cité des cheminots de Tergnier (1956-1958) (IA02010847) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy, 1 à 4, 5-6, 7 à 9, 10 à 13 rue de Verdun, 2-4, 6-12, 1-7 rue de Picardie, 1-7, 9-13 rue de Champagne, 1-7, 9-11, 13-19, 21-25 rue Antoine-de-Saint-Exupéry, 1-7, 9-15, 17-19, 21-27 rue Maréchal-Foch, 1-7, 9-15 rue Maréchal Gallieni, 1-5, 9-13 avenue des Alliés, 2-8 rue d'Artois, 1-7, 9-19, 21-27 rue de l'Yser, 1-3 rue de Lorraine, 1-3 rue des Flandres

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Ancien cinéma et salle des fêtes de la cité-jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord (détruit) (IA02010936) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité,

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Les habitations de la cité-jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord en 1920 (IA02010846) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité, 25 rue Antoine-Parmentier, 1, 7-9, 2, 4-6, 8-10, 12-14 rue Eugène-Delacroix, 2, 4-6, 8 rue de l'Arc en ciel, 4-6, 8-10, 20, 7-9, 11-13, 15-17, 21, 25 avenue Maréchal-Leclerc, 3 rue de la Famille-Sauvage, 1-3 rue de Houdon, 1-3, 5-7, 6-8, 10-12 avenue Charles-Montesquieu, 1-3, 5-7, 2-4, 6-8 rue des Grands-Camps, 1-3, 5-7, 9-11, 2-4, 6-8, 14-16 rue Jean-Jacques-Rousseau, 2-4, 6-8 rue Pascal, 2-4, 6-8, 10-12 rue des Basses-Séguilles, 1-3, 5-7, 9-11, 13-15, 18-20, 22-24, 26-28 rue Watteau, 9-11, 13-15, 2-4, 6-8, 16-18, 20-22 rue Jean-Baptiste-Lully, 1-3, 2-4, 18-20 rue Grands-Rayons, 1, 7-9, 2, 4 rue Leconte-de-l'Isle, 3-5, 7-9, 11-13, 15 rue Paul-Hauriez, 1-3, 7-5, 9, 11-13, 17, 19, 21, 23-25, 2, 12-14, 18-20 rue Madame-Heugel, 1, 3-5, 2, 4-6 rue Lamartine, 2-4, 6-8 rue du Montoir, 1-3, 5-7 rue du Paradis, 1-3, 5-7 rue Prés Dieu, 1-3, 2, 4 rue Lavoisier, 2 impasse Marcel-Proust, 39-41 rue de Reims, 1-3, 5-7 avenue Laplace

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Ancienne école primaire, dite Ecole Veltin (actuelle école de danse) (IA02010689) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité, 1 rue Mademoiselle-Veltin

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Les habitations de la nouvelle cité des Cheminots de Tergnier (1944-1946) (IA02010848) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité, 1-3, 5-9, 4-6, 8-10, 12-14 rue de la Famille-Venet, 6-12 rue des Grands-Rayons, 11-17 rue Montesquieu, 1-5 rue Coupez et Leleu, 1-7 rue Louis-Amand, 1-7 rue Fils-Beausire, 1-7 rue Gorge, 2-8 rue d'Artois, 2-4, 6-10, 12-16 rue Watteau, 1-5 rue de la Famille-Bouere, 1-7 rue Cochet, 9-11, 13-19 rue Parmentier

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Château d'eau-belvédère de la cité-jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord (IA02010938) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité, avenue du Général-Leclerc

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Ancienne école primaire de filles de la cité-jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, dite école Jeanne-d'Arc (détruit) (IA02010692) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Jardin public de la cité-jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, dit parc des Buttes-Chaumont (IA02010687) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité, avenue du Général-Leclerc, rue des Grands-Rayons

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Ancienne école maternelle de la cité-jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord (détruite) (IA02010935) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité,

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : kiosque-château d'eau de la cité-jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord (IA02010686) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité, place Raoul-Dautry

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Ancien service médical de la cité-jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord (détruit) (IA02010937) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité,

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Ancienne école primaire de garçons de la cité-jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, dite école Pasteur (détruite) (IA02010691) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité,

Dossiers de synthèse :

L'habitat ouvrier de la Première Reconstruction (IA99000012)

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Borne commémorative de la ligne de front, dite borne Vauthier (IA02010891) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy-cité, avenue du 5e-Corps

Ancien château, puis cité jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, dite cité Tourtier ou cité du Château (IA80003405) Hauts-de-France, Somme, Longueau, rue des Jardiniers, allée des Rosiers, allée des Aubépines, allée des Acacias, allée des Tilleuls

Cité jardin de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, dite cité de la Gare, cité du Plateau, Grande Cité ou cité de Longueau (IA80003414) Hauts-de-France, Somme, Longueau, Le Plateau, rue Victor-Hugo, rue Denis-Papin, rue Pasteur, rue Général-Gallieni, rue Général-de Gaulle, rue de la République,

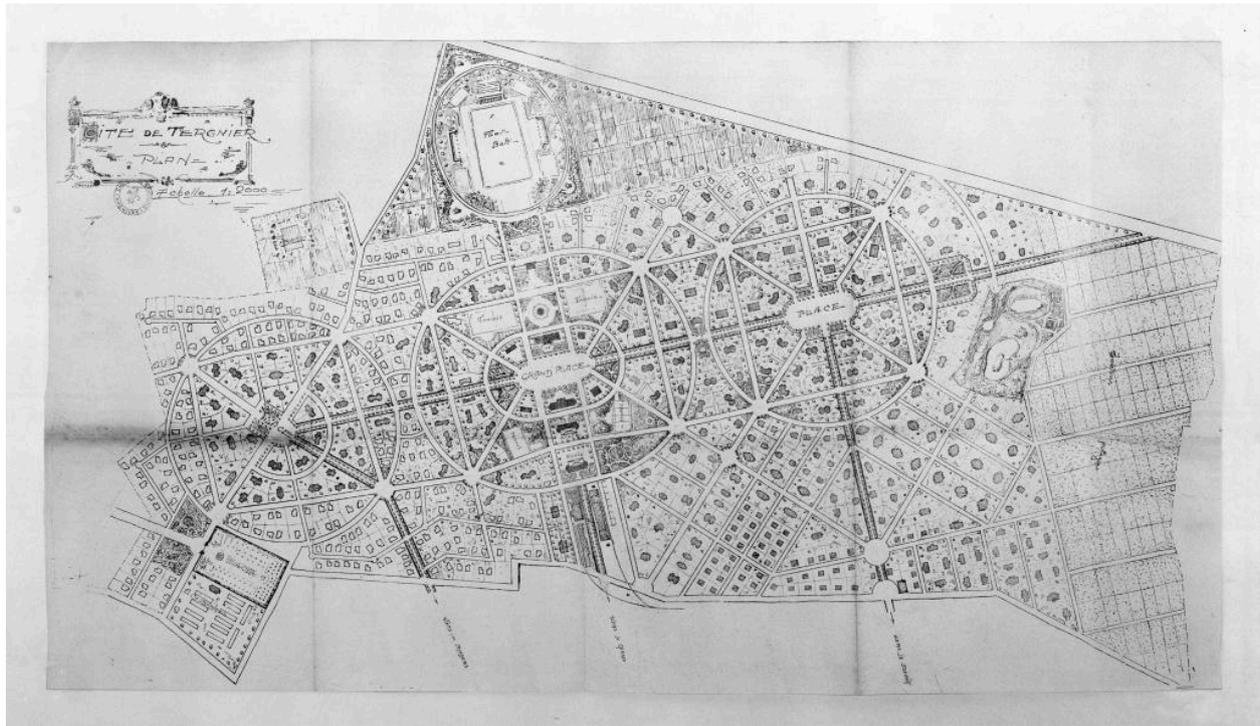
Ancien foyer de agents de trains de la Compagnie des chemins de fer du Nord à Tergnier (IA02010702) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, 2 rue Jules-Poullart

Anciennes maisons du personnel de la Compagnie des chemins de fer du Nord à Tergnier (IA02010695) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, 2 à 14 rue Herment

Atelier de réparation de la Compagnie des chemins de fer du Nord, puis de la SNCF (IA02010703) Hauts-de-France, Aisne, Tergnier, Quessy, boulevard Stephenson

Auteur(s) du dossier : Bertrand Fournier, Isabelle Barbedor

Copyright(s) : (c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

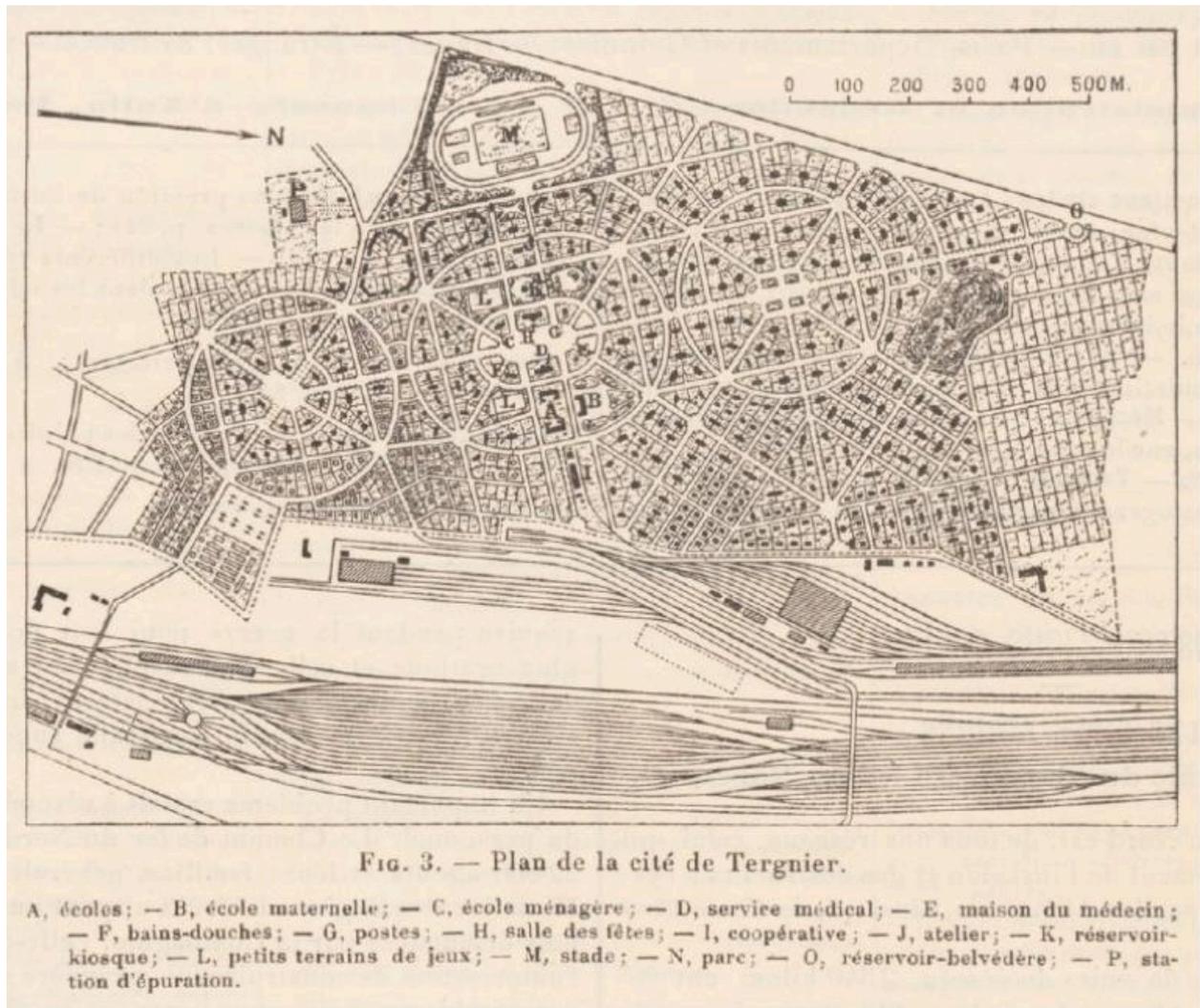


La cité de Tergnier. Premier projet, vers 1919 (Archives diocésaines de Soissons).

IVR22_19910202033VB

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Ministère de la culture - Inventaire général ; (c) Département de l'Aisne ; (c) AGIR-Pic
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



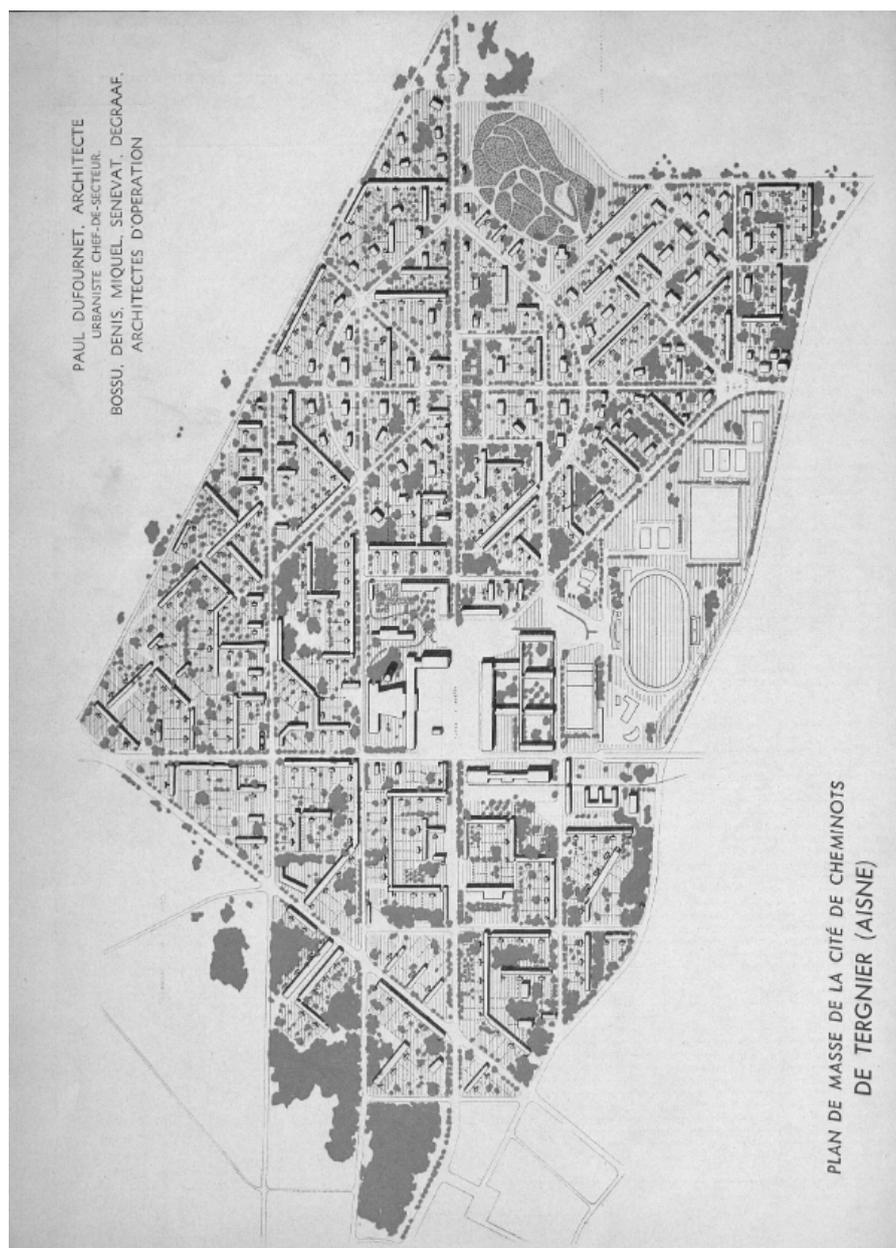
Plan de la cité publié dans Le Génie civil, 1924.

IVR32_20170205062NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Isabelle Barbedor

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

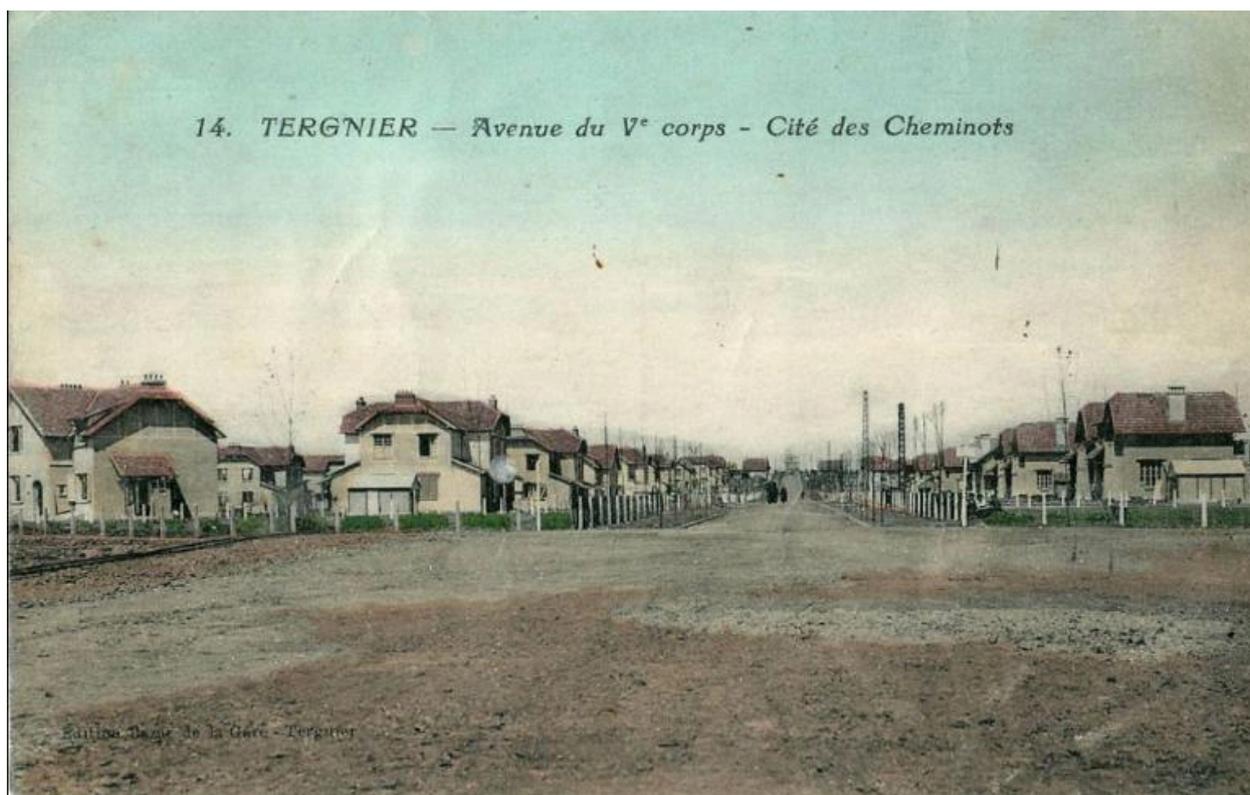


Plan 1946

IVR32_20210205201NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Isabelle Barbedor

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Tergnier. Avenue du Ve-Corps. Cité des Cheminots. Carte postale, vers 1925 (coll. part.).

IVR32_20170205074NUC2A

Auteur de l'illustration : Bertrand Fournier

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Quessy-Cité. L'Avenue des Alliés. Carte postale, vers 1925 (coll. part.). L'axe nord-sud planté et le château d'eau à l'arrière-plan.

IVR32_20170205223NUC2A

Auteur de l'illustration : Bertrand Fournier

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Quessy-Cité (Aisne). Vue générale. Carte postale, vers 1930 (coll. part).

IVR32_20170205054NUCA

Auteur de l'illustration : Bertrand Fournier

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Quessy cité - école Jeanne-d'Arc, carte postale, vers 1930 (coll. part.).

IVR32_20170205069NUCA

Auteur de l'illustration : Bertrand Fournier

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Quessy-Tergnier. La pouponnière de la Nouvelle Etoile à la Cité des cheminots. Carte postale (coll. part.).

IVR32_20170205075NUC2A

Auteur de l'illustration : Bertrand Fournier

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne de la cité en 1992.

IVR22_19920202619P

Auteur de l'illustration : Phot'R

(c) Ministère de la culture - Inventaire général ; (c) AGIR-Pic
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Place Raoul-Dautry.

IVR32_20170200194NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Rue des Alliés. Vue vers le nord avec le chateau d'eau belvédère à l'arrière plan.

IVR32_20170200158NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le rond-point des Grands-Champs et les logements de la cité ouvrière.

IVR32_20170200135NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de situation des maisons de la rue Eugène-Delacroix, depuis l'Avenue Laplace.

IVR32_20170200134NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le kiosque-château d'eau.

IVR32_20170200156NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le château d'eau belvédère, vue de situation à l'extrémité de la rue des Alliés.

IVR32_20170200159NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



L'école maternelle Dautry.

IVR32_20220205085NUCA

Auteur de l'illustration : Isabelle Barbedor

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



L'école primaire Dautry.

IVR32_20220205086NUCA

Auteur de l'illustration : Isabelle Barbedor

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



L'école primaire Dautry. Vue depuis la rue Mademoiselle-Veltin.

IVR32_20220205087NUCA

Auteur de l'illustration : Isabelle Barbedor

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Maison à porche dans oeuvre (19 avenue du Maréchal-Leclerc).

IVR32_20170200142NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Maison à quatre unités d'habitation, 6 et 8 avenue Charles-Montesquieu.

IVR32_20170200130NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Maison à quatre unités d'habitation (5-7 rue Jean-Jacques Rousseau et 2 et 4 rue Pascal).

IVR32_20170200137NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Maison à trois unités d'habitation, type à living-room (1-3, rue de Reims).

IVR32_20170200187NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Rue des Basses Séguilles, plantée de tilleuls.

IVR32_20170205221NUC2A

Auteur de l'illustration : Bertrand Fournier

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les logements construits vers 1946-1948.

IVR32_20170200141NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les logements construits en 1956-1958.

IVR32_20170200149NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation