

ИСТОРИЯ АРХИТЕКТУРЫ

Рабочие поселки и города-заводы в XX веке: эволюция замыслов и воплощение в мировой практике

УДК: 72.03

DOI: 10.47055/19904126_2023_3(83)_11

Дорель-Ферре Грасия

доктор исторических наук, президент.

Ассоциация за индустриальное наследие Шампань-Арденны (Association pour le Patrimoine Industriel de Champagne-Ardenne, APIC), член CILAC (Общество индустриального наследия Франции), TICCIH (Международный комитет индустриального наследия), Исследовательский центр Музея науки и технологий Каталонии (Террасса, Испания), консультант ЮНЕСКО
Франция, Реймс, e-mail: gracia.dorel@gmail.com

Аннотация

В статье изложены результаты масштабного исследования рабочих поселков и таких образований, как город-завод и город-сад начала XX в. на территории Европы и на Урале. Выявлены основания создания рабочих поселков при промышленных предприятиях от инициативы заводчиков-филантропов до обязательной жилищной структуры при производстве. Показана социальная политика владельцев заводов (частных и государственных), на основе которой создавалась разнообразная и весьма адресная архитектура поселков. Внесение в список исторических памятников рассмотренных объектов представляется важным фактом для истории архитектуры периода индустриального развития Европы.

Ключевые слова:

рабочая деревня, фабричный город, город-сад, железнодорожный поселок, регулярный город, социальное жильё, социально-пространственная организация

Workers' settlements and factory cities in the 20th century: evolution of ideas and implementation in world practice

УДК: 72.03

DOI: 10.47055/19904126_2023_3(83)_11

Dorel-Ferré Gracia

Doctora en Història,

President, Association pour le Patrimoine Industriel de Champagne-Ardenne (APIC),
Member of CILAC and TICCIH,
Research center of Catalonia Science and Technology Museum (Terrassa, Barcelona, Spain),
UNESCO consultant

France, Reims, e-mail: gracia.dorel@gmail.com

Abstract

The article presents the results of a large-scale study of workers' settlements and such formations as a factory city and a garden city at the beginning of the 20th century in Europe and in the Urals. The grounds for the creation of workers' settlements at industrial enterprises are revealed, ranging from the initiative of philanthropists and owners of enterprises to the mandatory housing developments around production facilities. The social policy of the owners of factories (private and public) is shown, which accounts for the diverse and specialized architecture of the settlements. The inclusion of the considered objects in the list of historical monuments is an important fact for the history of architecture of the period of industrial development of Europe.

Keywords:

workers' village, factory-city, garden-city, railroad city, regular city, social housing, socio-spatial segregation

Рабочие поселки и города-заводы прошли долгий исторический путь, но именно XX век принес радикальные изменения в их жизнь. Во-первых, вторая промышленная революция, основанная на новом виде энергии, новых материалах и технологиях, порождает невиданный дотолее экономический рост; во-вторых, главные исторические события XX в., а именно две мировые войны и революция в России выводят на первый план социальные требования рабочих. В свете нашей проблематики этот период оказывается под воздействием двух мощных векторов исторического развития:

- использование бетона, стекла и железа в строительной промышленности позволяет отныне серийно изготавливать сборные железобетонные конструкции;
- внимание к социальной сфере перестает быть уделом небольшого количества заводчиков-филантропов и становится необходимой составляющей при организации любого промышленного производства.

Эти два фактора вызывают к жизни ряд последствий, которым активно способствует еще один вектор общественного развития, быстро набирающий обороты в 1920-е гг.: фордизм и его новая экономическая модель, основанная на стандартизации товаров и их конвейерном производстве.

Можно выделить три основных периода, временные рамки которых частично перекрывают друг друга: первый период (1918–1939), когда зародившееся в Великобритании движение «город-сад» распространяется на Европу и Северную Америку. Однако более простой американский вариант берет верх над эстетическими и социальными изысками Баухауса [7, 42]. К этому периоду относится строительство поселков для работников железнодорожной компании Компани дю Нор (Compagnie du chemin de fer du Nord) во Франции. Второй период (1930–1975) характеризуется, в первую очередь, ростом городов и их предместий, куда Западная Европа расселяет хлынувшие из деревни народные массы. Однако в течение всего этого времени продолжается и строительство рабочих селений, и городов-заводов, появившихся в 1930-е гг. под влиянием, с одной стороны, движения «город-сад», а с другой – поселков при промышленных предприятиях. Испания также стремится нагнать отставание в этом вопросе путем строительства рабочих селений, применяя, пусть и с оглядкой, чужой опыт предшествующих лет. Россия, которая ускоренными методами наращивает свой промышленный потенциал, столь же стремительно строит огромные города-заводы [54]. То же происходит и в Японии, которая менее чем за пятьдесят лет проходит путь от Томиоки [48], вдохновленной примером лионских шелкопрядильных фабрик, до Тойоты, крупного фордистского рабочего поселка. И, наконец, третий период, начиная с 1975 г., когда рушится модель, объединяющая место работы и место проживания: процесс, наметившийся уже в ходе предыдущего периода и связанный со всеобщим распространением личного автотранспорта. Города-заводы больше не строятся, за исключением редких примеров (например, на севере Сибири, а также в Канаде и на Аляске), но и в этих особых случаях население уходит, как только производство перестает быть рентабельным; управленцев теперь селят на нефтяных платформах; для работающих на медных шахтах в Чили воздвигают горные отели, что будет рассмотрено ниже.

В общем, можно сказать, что наибольшее количество городов-заводов и рабочих поселков возникло, по-видимому, именно в XX в. Технология строительства из сборных бетонных панелей определила как их общий вид, так и новую типологию жилья, хотя явно просматривается преемственность в том, что касается пространственного размещения сфер жилья, промышленности, услуг и досуга. Однако, если в XIX в. стратификация по профессиональному признаку почти не отражалась на пространственной организации поселений, то теперь общественное положение руководителей среднего звена и особая роль инженеров транслируются в таких поселениях через более или менее заметную сегрегацию, а также в планировке их домов и в создании особых квартальных зон, символизирующих комфорт и благосостояние. Рабочие поселки рождают много амбициозных проектов в социальной сфере, что становится характерным нововведением в 1930-е гг., хотя преувеличивать их новаторство все же не стоит: городские и сельские администрации 1930-х гг. предоставляли схожие услуги в области здравоохранения, культуры и досуга. Однако после Второй мировой войны в большинстве стран государство почти полностью подчиняет себе эти сферы жизни, что лишает социальные программы рабочих поселков и городов-заводов всякого смысла и способствует их медленному умиранию. Но чтобы понять отличительные особенности XX в., следует все же обратиться к истории.

Всемирная выставка 1867 г., посвященная, по инициативе Наполеона III, рабочему жилищу, имплицитно продемонстрировала скудость достижений в этой области. Привлек внимание лишь фабричный городок в Мюлузе, выстроенный промышленником Дольфусом и компанией Dolfuss, Mieg et Compagnie (DMC). Городок, строительство которого было начато в 1840-е гг., состоял из примыкающих друг к другу одинаковых домиков, собранных в блоки по два или по четыре. Каждый дом имел небольшой садовый участок [37]. Знаменитый Фамилистер в Гизе на выставке представлен не был, так как его строительство завершится лишь спустя четыре года. Наибольшее количество построенного в XIX в. рабочего жилья датируется периодом после 1873 г. В тот год Ф. Энгельс подверг жесткой критике жилищную политику, проводимую владельцами предприятий. В последней трети XIX в. несколько промышленников-филантропов строят рабочие городки с хорошей социальной инфраструктурой, а порой и с интересным архитектурным решением: французский фабричный городок Менье в Нуазьеле (cité Menier à Noisiel) и британские Порт Санлайт (Port Sunlight) под Манчестером или Солтейр (Saltaire) близ Бредфорда. Но жилищная политика в полном смысле этого слова появится лишь в конце XIX в., когда после Всемирной выставки 1889 г. будет создана ассоциация, которая впоследствии получит название НВМ (Habitat bon marché – Дешевое жилье). Поле ее деятельности будет охватывать, главным образом, города, где огромная масса рабочих живет в недостойных человека условиях, о чем свидетельствуют литература и данные соцопросов.

Концепция «города-сада» как полный разрыв с традицией

В конце XIX в. рабочие городки строятся по инициативе владельца предприятия и являются его собственностью. Их пространственная логика очевидна: в рабочем поселке жилые кварталы, промышленная зона и пространство общественного пользования располагаются в логической взаимосвязи с учетом особенностей ландшафта, дорожной

системы и коммуникационной инфраструктуры предприятия. Если на начальном этапе развития промышленности рабочие поселки пространственно вписывались в круг или полукруг, составляя в плане фигуры абсолютно умозрительные, идеальные [14], то XIX в. строит по более понятным и практичным геометрическим моделям (рядами, треугольником или квадратом). Все жилища рабочих похожи друг на друга, отличается дом хозяина завода. Архитектура хозяйских домов самая разнообразная: от строгого пуританского стиля до настоящих замков.

Расположение объектов в поселке организуется с учетом производственных потребностей и определяется местонахождением шахты или источника энергии, близостью к железной дороге. Заметна обособленность по профессиональному признаку, что, однако, не означает сегрегации: иногда в дома, стоящие на углах улиц селят цеховых мастеров (своеобразный способ контролировать порядок в квартале), а дома, стоящие ближе всего к заводу, выделяются для членов ремонтных бригад, что повышает эффективность их работы. Немногочисленные социальные услуги, которые предприятие предоставляет своим рабочим, располагаются рядом с жилыми домами, но архитектурно никак не выделены: это кафе (или место собраний) и, конечно, продуктовый кооперативный магазин, а также прачечная, а кое-где даже медицинский пункт. В некоторых поселениях для молодых рабочих организуется профессиональное обучение как продолжение курса начальной школы. Церковь обязательно присутствует во всех таких поселках, но внешний вид церкви сильно различается в зависимости от религии, которую исповедуют рабочие. В протестантских странах церкви выглядят скромно, в католических они выделяются своими размерами и являются архитектурной доминантой наряду с домом хозяина завода. Это различие можно видеть в протестантском финском Тампере и в католическом польском Лодзе. Если же администрация завода исповедует другую религию, нежели рабочие, то предприятие вырабатывает определенный *modus vivendi*. Так, в городах-заводах Новой Англии, таких как Лоуэлл (Lowell), где работают католики (выходцы из Канады) скромная католическая церковь строится среди домов рабочих, а исповедующая протестантизм администрация имеет свой собственный храм, в большинстве случаев тоже скромного вида.

Если в начале XX в. морфология рабочих поселков еще не знает большой вариативности, то принципы, по которым они строятся, уже начинают впитывать в себя применение новых технологий и бетона. Это видно на примере колонии Седо в испанской Эспаррегере, где церковь построена из бетона фирмы Монье (Monier), одного из двух крупнейших производителей бетона во Франции, уступившего затем первенство марке Эннебик (Hennebique). Геометрический план расположения поселка, принятый повсеместно в XIX в., берется на вооружение архитекторами Центральной Европы, которые остаются его приверженцами даже после Первой мировой войны. Рассмотрим пример одного из наиболее удачных промышленных поселений Венгрии — Диошдьёра. Разработанный в 1910 г. прямоугольный план этого рабочего поселка представлен рядами смежно построенных домиков; сфера услуг не выделена ни пространственно, ни архитектурно. Лавка мясника и продовольственный кооперативный магазин попросту разместили в домах, не заселенных рабочими.

Итог, таким образом, представляется малоутешительным: наследие XIX в. в том, что касается рабочего жилища, походит на волнуемое море, из которого кое-где выступают островками рабочие поселки, построенные по инициативе промышленников. Количество их не велико. Проживает в них совсем незначительная часть рабочих, что способствует образованию рабочей аристократии, вызывающей у остальных зависть и злобу. Не стоит забывать, что предоставление

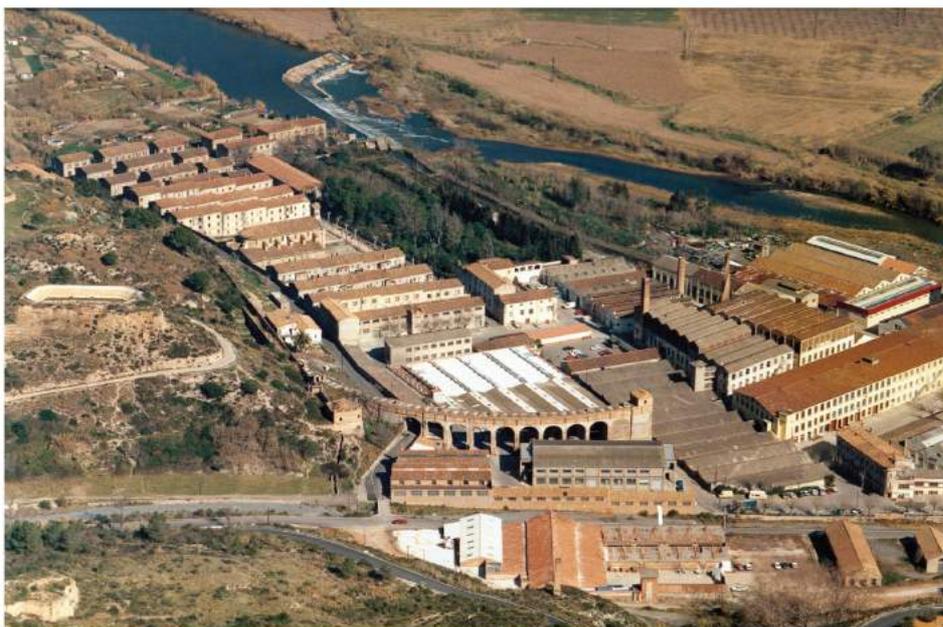


Рис.1. Колония Седо (Испания, 1880-е годы). Муниципалитет Эспаррегеры



Рис. 2. План рабочего поселка Диошдёр (Венгрия, 1910 г.)
Публикация Olajos Csabo, Micolc, 1998



Рис. 3. Проект города-сада Скио (Италия).
Исторический архив Росси (Rossi), 1872

жилья хозяином долгое время воспринималось как средство посеять рознь среди рабочих и «купить» их примерное поведение.

Впрочем, наибольшую известность получила в то время книга, критиковавшая рабочие поселки, а именно города. Автором ее был Эбенизер Говард, предложивший концепцию «города-сада» в 1898 г. Он был не первым и не единственным, кому приходили в голову подобные идеи («Новый квартал» в итальянском Скио, 1872–1890). Но его книга вышла очень вовремя и оказала большое влияние на умы. Однако построенные на основе идей Говарда рабочие поселки не имели ничего общего с первоначальным проектом, который предлагал снять чрезмерную нагрузку с городов путем создания городов-спутников, соединяющих в себе черты промышленного центра и деревни... Среди таких первых псевдоговардовских примеров города-сада назовем Летчворт (Letchworth, 1903) под Лондоном, Маргаретенхёэ (Margaretenhohe, 1913) недалеко от Эссена. Любопытен также пример города-сада Маладрига (1920) в Олоте (Olot) в испанской провинции Жирона, построенный одним каталонским промышленником, сколотившим себе состояние в Буэнос-Айресе на производстве спичек. Брюссельский Ложи-Флореаль (Logis-Floréal, 1922) появится позднее. Все эти поселения имеют схожие черты: они построены в пригородной зоне в окружении зелени методом панельного строительства и имеют плавные кривые в планировке кварталов. Однако лишь некоторые из них можно отнести к собственно рабочим городкам. Дело в том, что в одних проживают офисные работники и технический персонал, в других – менеджеры среднего и высшего звена, в третьих – неквалифицированные рабочие, занятые на различных предприятиях.

Таким образом, следует различать две категории поселений:

- город-сад с однородным населением, работающем на одном предприятии, где занято подавляющее большинство жителей и их семей;
- город-сад с разнородным населением, занятым как на городских предприятиях, принадлежащих различным владельцам, так и вне города.

Следует также учитывать еще одну характеристику: тип проживающих семей. Очень часто (и таких большинство) это многодетные семьи, т. е. город-сад является в некотором роде примером социального жилья.

Различия, однако, появляются довольно быстро как в рабочих пригородах, так и в городах-заводах, отдаленных от крупных центров. Застройка по плавным кривым, при которой доминируют зеленые насаждения, защищает приватность жизни, но позволяет также варьировать типы жилых домов и, следовательно, делить их на категории. Высокие категории выделяются директорам заводов, представителям заводской администрации и инженерам, живущим рядом с предприятием. Для них строят дома более просторные. Иногда, если рабочие поселения развивались достаточно продолжительное время, их облик соединял в себе характерные черты рабочих поселений XIX в. и признаки, заимствованные у «города-сада». В этом смысле удивительный пример дает город Южин (Ugine) [56] во французском департаменте Савойя, где простые рабочие жили в доме-коммуне, «фаланстере», рядом с электростанцией, а расположенный подальше город-сад предназначался для инженеров. Исследование применения на практике идей «города-сада» на других континентах дает новые примеры социальной сегрегации, которой формат города-

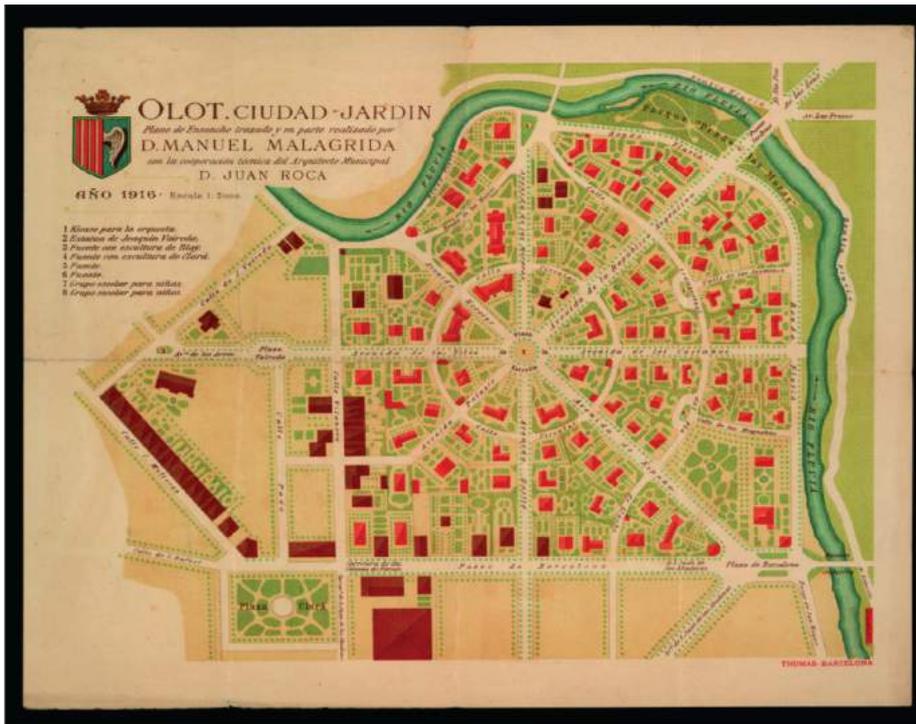


Рис. 4. Город-сад Маладрига в Олоте (Испания), 1925, АСГАХ

сада, возможно, даже способствовал. Таким образом, наглядная социальная иерархия заполняет образовавшуюся пустоту: хозяин завода, которого в предыдущий период все знали, который он был постоянно рядом, теперь отдалился, его присутствие уже не ощущается физически. Это изменение проявляется еще заметнее в связи с ростом количества городов и поселков, построенных уже не по инициативе одного конкретного лица (заводчика), а по воле не очень понятных, обезличенных структур, которые называются «компаниями». То же самое происходит, если хозяином предприятия, патроном, выступает государство, как это было, например, в фашистской Италии или в предприятиях некоторых секторов экономики в демократических государствах.

Города-сады, т. е. те из них, которые сохранялись в надлежащих условиях, по-прежнему представляют собой впечатляющие образцы организации жизни рабочих. Так, для Франции хрестоматийным примером является как сама деятельность Рауля Дотри, так и все рабочие городки железнодорожной Компани дю Нор (Compagnie du chemin de fer du Nord), о которой речь пойдет далее. В Реймсе сразу после Первой мировой войны был построен знаменитый Шеман Вер (Chemin Vert), прежде всего, для семей работников шампанских виноделен, а также для рабочих близлежащего стекольного завода. В оформлении его мэрии (Maison Commune) и церкви святого Никасия приняла участие целая плеяда художников эпохи Art Déco [12]. Уже в наше время этому поселку вновь крайне повезло, его исторические памятники были качественно отреставрированы. Дело в том, что Шеман Вер находится в зоне, которая была выдвинута кандидатом на включение в список всемирного наследия ЮНЕСКО. Эта территория, получившая название «Склоны, дома и погребов шампанского», включает Холм святого Никасия в Реймсе, склоны холмов Аи и ул. Шампанского в городке Эперне. Она вошла в список ЮНЕСКО в 2015 г. Немногом раньше, в 2012 г., в этот же список был включен горнорудный бассейн Нор-Па-де-Кале, где сохранились самые разнообразные варианты рабочих жилищ, начиная с экономичного корона (coron) – шахтерского поселка с единой неразрывной линией домов по обе стороны улицы – и заканчивая respectable городками из одинаковых аккуратных двухэтажных домов, окруженных не переменным садиком. Однако к категории «город-сад» относятся не более 10 % рабочих поселков этого горнорудного бассейна и все они построены в 1930-е гг.

Как мы видим, планировочные принципы «города-сада» имели вполне осязаемый успех, хотя их воплощения нельзя назвать многочисленными.

Поселки железнодорожников как пример единой социально-пространственной политики

С окончанием Первой мировой войны социальные проблемы выходят на передний план. В разрушенные войной регионы начинает поступать помощь от американских филантропов, обосновавшихся в замке Блеранкур в департаменте Эна (Aisne). Американцы поставляют продукты питания, стремятся решать проблемы гигиены и образования, т. е. поддерживают культурный уровень пострадавшего от войны населения. Некоторые города (Реймс, Сен-Кантен) получают значительные финансовые пожертвования от благотворительных и франкофильских ассоциаций США. И если бы социальные усилия родного государства оказались ниже уровня американских щедрот, для местного населения это было бы непонятно. Но для этого требовалось запустить национальную экономику. Однако война нанесла ущерб

всей промышленной инфраструктуре: заводы стоят в руинах. И хотя государство пытается оттянуть время возвращения домой жителей, эвакуированных в южные регионы Франции, огромное количество семей на севере и востоке остается без крыши над головой. Рабочие же требуют 8-часовой рабочий день и внимательно следят за тем, что происходит в революционной России. Для властных структур всех уровней становится очевидным, что после ужасов войны, в столь неспокойной политической обстановке, для решения проблем в социальной сфере нужно предпринимать реальные усилия.

Одним из вопросов, требующих скорейшего решения, становится восстановление разорванного войной сообщения между Парижем и Северным горнорудным бассейном. Принадлежащая Ротшильдам железнодорожная компания «Компани дю Нор» (Compagnie de Chemin de fer du Nord) поручает молодому талантливому выпускнику Парижской Политехнической школы Раулю Дотривосстановить разрушенную железнодорожную сеть. Предполагается реконструкция железнодорожных линий и вокзалов, а также строительство поселений для железнодорожников, занятых ремонтом и эксплуатацией подвижного состава и путей. Деятельность Дотри заслуживает того, чтобы остановиться на ней подробнее. Он решает создать сеть железнодорожных станций, жизненными узлами которой станут рабочие поселения с тщательно продуманной иерархией в том, что касается их роли и расположения. Он берет на вооружение концепцию «города-сада» и применяет ее для всей железнодорожной сети. Организационные принципы этих железнодорожных городков сразу же привлекают к себе повышенное внимание. Многие газеты и журналы посвящают им хвалебные статьи, в том числе знаменитый иллюстрированный журнал Иллюстрасьон (L'Illustration) в 1927 г.

Городки строятся с нуля. Происходит это так. Первым делом нужно найти подходящие участки земли и выкупить их. По возможности предпочтение отдается участкам, имеющим легкий уклон, чтобы оптимизировать отвод воды через дренажные системы и избежать излишней влажности. Разумеется, необходимо, чтобы участок располагался близко к станции, но не слишком, с тем чтобы дома работники могли отключиться от профессиональных забот. Иногда поселок соединялся с железнодорожными путями, где располагались мастерские и депо, обыкновенным мостом. Так устроен, например, городок железнодорожников в Лане (Laon), построенный к северу от вокзала на землях, которые пришлось предварительно выровнять и осушить. Городок насчитывает 215 каменных домов и 346 временных деревянных барачков. Холостяки занимают 148 индивидуальных жилищ в непосредственной близости от железнодорожных путей. Хотя над проектом работают несколько архитекторов, при строительстве используется единый базовый принцип. Все просто: чем выше должность работника, тем больше по площади и лучше обустроен его дом. Но даже в самом маленьком домике – в доме на две семьи с общей стеной и двумя отдельными входами – имеется кухня, столовая и две спальни. Есть водопровод, канализация, электричество. Спальни в доме отдельные — одна для родителей, вторая для детей. Все дома снабжены широкими окнами и хорошо вентилируются. Дома управленцев и инженеров имеют большее количество спален, а также гостиную, ванную комнату..., но любой, даже самый скромный работник Компани дю Нор может теперь жить в доме с современными удобствами.

В первую очередь, в такие дома заселяли работников Компании, ремонтников, управленцев и работников поселковых служб. Вторым приоритетом были многодетные семьи. Это было, разумеется, съемное жилье, т. к. из документов следует, что городок железнодорожников создавался для обслуживания железной дороги, а не для создания оседлых поселений для населявших его людей. К каждому дому прилегал огород, служивший как продуктовым подспорьем, так и для выращивания цветов. Образцовое содержание дома и сада всячески поощрялось, наиболее отличившимся ежегодно присуждались премии, что в немалой мере способствовало заботе жителей поселка о своей среде обитания.



Рис. 5. Вокзал и поселок железнодорожников в Лане (Франция, 1920-е годы).
Архив департамента Лан

Рауль Дотри так обосновывал свой подход к организации жизни в поселках: нужно, говорил он, не только поддерживать дистанцию между городом с его беспутными кафе-шантанами, с одной стороны, и рабочими поселениями – с другой, но также отойти как можно дальше от модели шахтерских «коронов» с их удручающим единообразием. Дотри признавал, что в своих городках он строил дома, различающиеся по размерам, для жителей, различающихся по общественному положению, но для него очень важно было, чтобы управленцы жили непосредственно в рабочем поселке. Он считал это наилучшим средством для устранения всякой классово-борьбы. Большое внимание уделялось не только внешнему виду городка, но и его функционированию: Дотри отвергал идею управления поселками со стороны Компании. Управлять поселением должны сами жители. При этом речь не шла о создании еще одного фаланстера со строгой дисциплиной, речь шла о том, чтобы облегчить жизнь рабочих семей, сделать ее более комфортной, «убрав из нее политическую борьбу и конфликты интересов». Однако существовала ли там подлинно сбалансированная в социальном отношении среда? При более внимательном рассмотрении можно заметить, что, если в городках железнодорожников рабочие и управленцы среднего звена и живут бок о бок, то на плане Ланского городка мы видим три стоящих в стороне очень простых домика. Там живут обходчики и ремонтники железнодорожных путей. Жилье для холостяков, представляющих собой довольно сложно расселяемую категорию жителей, также расположено в стороне от поселка. Таким образом, на периферию вытесняются проблемные категории жителей, чьи бросающиеся в глаза социальные отличия от основной массы населения могли бы посеять раздор. Что касается начальника станции и его заместителя, то они живут по другую сторону железнодорожных путей в домах, отмеченных той или иной степенью роскоши. Дотри объясняет это так: он хочет избавить начальника от риска потерять авторитет из-за неподобающих отношений с соседями.

Наиболее удачным и показательным примером поселка железнодорожников является, без сомнения, Тернье (Tergnier), к несчастью сильно пострадавший во время Второй мировой войны. В основу плана этого поселка были положены три круга. Центральный круг объединял учреждения сферы услуг, расположенные с учетом довольно примечательной гендерно-пространственной логики. Для мужчин – образовательные учреждения от ясельной группы до центра профессиональной подготовки, спортивные площадки, столярные и прочие бытовые мастерские, школа садовода (по выращиванию овощей) и курятник. Для женщин – также школа, но с обучением домашнему хозяйству, вышиванию и прочему ручному труду, разведению цветов и уходу за детьми и больными. Значительное внимание уделялось гигиене (бани и душевые) и охране здоровья. Отмечается наличие медицинских сестер, врача и фармацевта. В поселке была своя пекарня, небольшой заводской универмаг, бойня, а также почта, крытая эстрада (так называемый музыкальный киоск) и зал для собраний и дружеских встреч. Наконец, следует отметить, что это пространственно-гендерное разделение дублируется разделением социально-пространственным: путевые обходчики живут несколько на отшибе, ближе к железнодорожным путям, в более скромных и, следовательно, менее престижных кварталах. Цифры, опубликованные в 1923 г. в официальной прессе, показывают впечатляющий итог по одной только Компании дю Нор (Compagnie du Nord): в 32 рабочих поселках проживает 10 000 семей и более 31 000 жителей. Но авторы этого гигантского проекта, реализованного менее чем за пять лет, считали своим главным достижением разработку и внедрение подлинной корпоративной культуры.

Городком железнодорожников управляли Правление (бухгалтерия) и Управляющий совет. Эти два органа самоуправления отвечали за работу и развитие большинства социальных услуг, доступных жителям поселка. От Компании назначался представитель, ответственный за поселок и его правильное функционирование. Такие поселения располагали не только сложной социальной инфраструктурой, но и зданиями, в которых объекты этой инфраструктуры размещались (школы, заводские универмаги, кооперативные магазины), имели несомненные архитектурные достоинства, что показывает, какое значение придавали железнодорожники этим объектам. Особое развитие получают здравоохранение и культура. Библиотека располагается в центре поселка, есть также книжные магазины и газетные киоски. Кинотеатр также является одним из важнейших векторов культуры, наряду с театром и культурными ассоциациями, которые объединяют всех жителей поселка.

Сектор здравоохранения является наиважнейшим для Компании. Работа железнодорожника – как в депо, так и в ремонтных мастерских – грязная, способствующая распространению инфекций. Поэтому прилагаются все возможные усилия, чтобы противостоять этим негативным факторам. Здесь главную роль играют службы социальной поддержки: необходимо воспитывать семьи, приучать их к соблюдению правил гигиены, что является определяющим фактором предотвращения болезней. Семьям выделяются субсидии в зависимости от количества иждивенцев или по случаю рождения ребенка. Для будущих мам организованы консультации по подготовке к родам и уходу за новорожденными. Молочные кухни и детские сады дополняют инфраструктуру здравоохранения и образования. В детских садах применяется педагогика сенсорного воспитания по Монтессори и Декроли. Это еще один знак времени и стремления развивать человеческую личность. Воспитание на свежем воздухе, через спорт, дополняется отдыхом в летних лагерях, организованных по инициативе Компании.

Железнодорожным городком в Лане (Laon), по которому мы располагаем достаточно полной информацией, руководит Правление из десяти человек. Председатель Правления – главный инженер железнодорожного участка. Дети ходят в школу-пятилетку, в ней пять классов для мальчиков, четыре класса для девочек и еще четыре группы для малышек. Школьные здания просторные и светлые, с большим внутренним двором, водопроводом в умывальниках, отоплением и ваннами для малышек. Однако явно просматривается дискриминация между мальчиками и девочками. Для мальчиков организованы практические занятия по рисованию, геометрии, обработке металла и дерева, переплетному делу, лепке, телеграфному делу, овощеводству, а для девочек их выбор ограничивается обучением домоводству, кройке и шитью. Конечно, ведь жены железнодорожников это, прежде всего, добрые домохозяйки. Городок имеет богатейшую

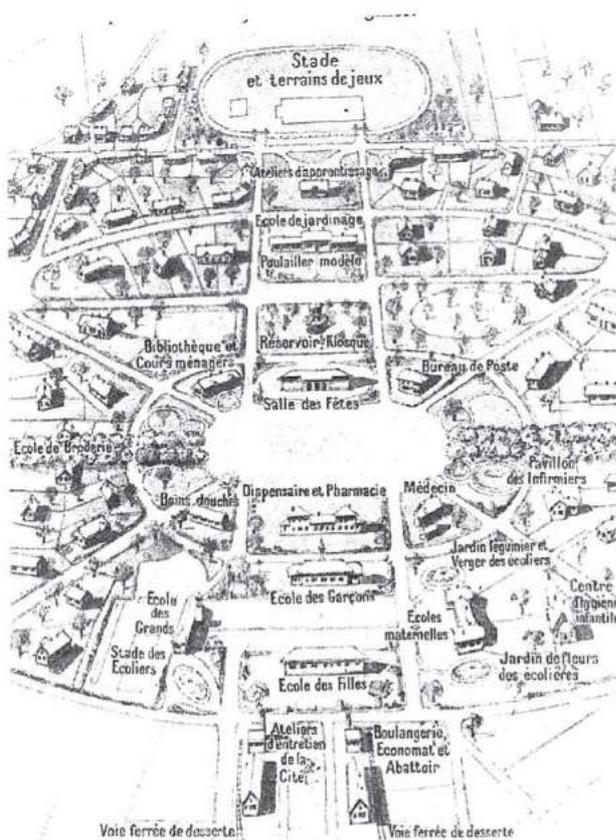


Рис. 6. План городка железнодорожников Тернье (Журнал Иллюстрасьон, 1927)

социальную инфраструктуру: душевые, медпункт, кооперативные магазины, зал для собраний и репетиций, стадион, зрительный зал, библиотека. При каждом из этих объектов создаются многочисленные ассоциации. В 1920 г. Музыкальный союз железнодорожников в Лане насчитывал 64 музыканта и 18 учеников, в спортивную организацию железнодорожников входило около сотни человек; существовало также гимнастическое братство железнодорожников и при нем женская секция; художественно-поэтическое объединение и т. д. и т. п. То, что рабочие работали и жили в одном поселке, создавало у них ощущение культурной общности. Очевидно, что за десятилетие (1930–1940) чувство причастности к профессии и исключительные привилегии, которые эта профессия им давала в сравнении с рабочими других специальностей, превратили железнодорожников в элиту рабочего класса. Каждый поселок железнодорожников воспринимался как особый, привилегированный мир.

Однако сравнение с другими предприятиями и городами-заводами позволяет внести больше нюансов в это утверждение. В качестве примера рассмотрим такие подлинные города-заводы, как одноименный своему предприятию Сен-Гобен (Saint Gobain) [15, Bliaux F. Saint Gobain et ses cités] в департаменте Эна, или в Арденнах – Музон (Mouzon) [50], который даже называли Соммервиль (Sommerville), потому что там всем заправляло могущественное семейство Соммер. Да, там прилагаются значительные усилия в социальной сфере. Но не жители управляют своим городом. В Музоне рабочие получают высокие зарплаты, затем там вводят принцип участия работников в прибыли предприятия, что позже вдохновит президента де Голля на создание голлистской экономической модели.

Однако и в Сен-Гобене, и в Музоне планировка городских кварталов и их архитектура строго следует классическим канонам XIX в. Можно предположить, что эстетичное и даже изящное архитектурное оформление поселков, характерное для города-сада, зачастую сопровождалось не менее изящными социальными решениями. Так было, например, в филантропических рабочих поселках Англии (Солтер, Борнвил, Порт-Санлайт), так было в городках французских железнодорожников, о которых мы говорили выше. Тогда как традиционная упорядоченная и однообразная архитектура подразумевала строгий порядок и дисциплину.

Строгая планировка рабочих поселков как возвращение к порядку

Афинская хартия, принятая Международным конгрессом современной архитектуры в 1939 г., отказалась от концепции «города-сада», объявив ее слишком затратной. Правда уже с 1920-х гг. постепенно стал проводиться в жизнь новый принцип застройки, претендующий на родство с фордизмом, с которым некоторые промышленники, такие как Батя или Оливетти, познакомились на его родине, в США. Начиная с 1930-х гг. принципы фордизма и тейлоризма (узкая специализация, конвейерная сборка, высокие темпы производства) широко применяются на французских предприятиях. В 1931 г. выходит на экраны высмеивающая фордизм комедия Рене Клера «Свободу нам!». Те же мысли высказывает в 1934 г. Чарли Чаплин в своем знаменитом фильме «Новые времена». Эти изменения входят в жизнь параллельно с новой эстетикой Art Déco, получившей известность благодаря Международной выставке декоративного искусства и художественной промышленности 1925 г. [4]. В строительстве происходит отказ от региональных, исторически сформировавшихся архитектурных и планировочных особенностей. Линии упрощаются, архитектурные излишества предаются анафеме, предпочтение отдается строительным материалам, наиболее полно отвечающим требованиям промышленности и новым эстетическим ориентирам, а именно бетону, стали и стеклу. Эти идеи совпадают с принципами Баухауса, лидеры которого выступают за строгость и функционализм в архитектуре. Большевикская Россия в согласии с этими идеями развивает свой конструктивизм, который сегодня вновь притягивает к себе внимание [43]. В Западной Европе и Соединенных Штатах формируется так называемый «интернациональный» стиль, напрямую вышедший из Art Déco; он станет определяющим для всего XX в.

И чешский промышленник Томаш Батя в лотарингском Батавилле, а до этого у себя в моравском Злине, и более фантазийный итальянец Оливетти в Ивреа применяют фордистские принципы, которыми они впечатлились в Соединенных Штатах. В их рабочих поселениях уже нет расположения по дуге, планировочное решение ограничивается строгими прямыми. Ничто больше не напоминает город-сад и его располагающие к неге цветущие деревья. Планировочная структура этих поселков

прямоугольна и регулярна, как это было в прошлом, четкое зонирование разграничивает промышленную и селитебную зоны. А вот архитектура охотно обращается к новым выразительным средствам и явно тяготеет к монументальности, не совсем уместной в рабочих поселениях. Фашистская Италия перенимает регулярную планировку и строгую иерархию пространственного зонирования, которое задают монументальные заводские и общественные здания. Перед нами подлинный манифест напыщенного стиля Art Déco. При этом пространственная иерархия с особой ловкостью воплощает здесь идею власти Хозяина, будь то частный предприниматель, как на севере Италии, в Дальмине и Ивреа (последний недавно внесен в список Всемирного наследия ЮНЕСКО), или в Вальдано, или некая государственная структура, как в Карбонии на острове Сардиния... В советской России города-заводы, построенные в начале 1930-х гг. [54], имеют веерную планировку: в центре расположен неизменно монументальный дворец культуры, расходящиеся от него улицы засажены деревьями, есть много зеленых зон. Стояла задача построить сеть городов и промышленных поселков в стране преимущественно сельскохозяйственной экономикой. Одновременно подчеркивалась и утверждалась роль центральной власти: все города-заводы в СССР были государственными. Тем не менее, независимо от принятой формы, этот способ строительства (бетон и сборные бетонные панели) оставался отличительной чертой XX в. на все его протяжении. Лишь в конце XX в. применение электроники в строительстве положит начало новой эпохе, но это уже не будет иметь отношения ни к городу-саду, ни к городу-заводу.

Вторая мировая война не пресекла традицию регулярных рабочих поселений. Часто строительство, начавшееся в 1930-е гг., как это было в Батавилле, Ивреа или Эйндховене, продолжалось после завершения мирового конфликта. Процессы эти шли в разных странах различными темпами. Причины тому были разные, так, например, франкистская Испания и Советский Союз все 1950-е гг. продолжали строительство многочисленных рабочих поселений и монопромышленных городов.

В Испании архитектура рабочих поселений ни на шаг не отходила от традиции 1930-х гг.: поселок строился рядом с заводом, электростанцией или элеватором, его план имел строгую геометрию, дома располагались линейно вокруг центральной площади, доминантой которой была церковь или школа. Школам там уделялось особое внимание, как мы это можем видеть на примере небольшого рабочего города Льяранес (Llarianes) в Астурии. Проект этой школы был, пожалуй, наиболее амбициозным для своего времени, и на сегодняшний день она сохранилась лучше всего. Но в общем, даже несмотря на декларируемое родство с «городом-садом», поселки, построенные во время правления Франко, не принесли с собой какой-либо архитектурной инновации. Социально-пространственная сегрегация здесь стала правилом: рабочие Льяранеса живут в многоквартирных домах, цеховые мастера в частных домиках с садовым участком, а руководство в подобающих ему по статусу красивых особняках в соседнем городе Авилесе (Avilés). Для организации своего досуга рабочие объединяются в многочисленные ассоциации; отдельные школы для мальчиков и девочек управляются монахами и монашками; не забыто и здравоохранение.

Также не привнесли заметной новизны в архитектуру рабочих поселений 500 городов-заводов Советского Союза. Например, знаменитый город автостроителей Тольятти. То же можно сказать и о городах, построенных в других странах социалистического лагеря, где они были призваны служить витриной нового общественного строя [1]. В Венгрии металлургический комбинат Дунауйвароша работает по-прежнему, а вот его польский собрат в Новой Гуте закрылся. Придя в себя от первого шока, вызванного закрытием гиганта, поляки решили использовать по прямому назначению урбанистическое наследие, обладающее реальными достоинствами в плане качества жизни. Базовый модуль этого города-завода – открытый с одной стороны квадрат из домов, внутри которого располагается зеленая зона. Этот модуль повторяется бесчисленное количество раз, в нем есть место и для магазинчиков, и для заводских универмагов, и для квартального ресторанчика. Такой модуль типичен и для многих «обычных» городов, но города-заводы того времени все построены на его основе. Поэтому советские города-заводы можно легко идентифицировать по насыщенности разнообразными предприятиями сферы услуг. «Живем здесь, как в Москве», – говорили их жители [15, Melnikova N. On vit comme à Moscou. L'habitat et l'auto-identification dans les villes fermées nucléaires d'URSS].

Жить и работать в одном месте?

После Второй мировой войны, однако, ситуация меняется. Во Франции и в Англии социальная политика становится заботой уже не предприятий, а государства, которое, несмотря на значительное участие частного сектора, обеспечивает отныне основные потребности населения в образовании, культуре и охране здоровья. Рабочие поселения и города-заводы лишаются определенной доли своей ответственности. Железнодорожные поселки, тем не менее, продолжают функционировать по прежней схеме, что объясняется местным самоуправлением и приверженностью железнодорожников к особой организации жизни в поселках. Но с 1960-х гг. «Национальная компания французских железных дорог» (SNCF) начинает постепенно распродавать свой парк недвижимости, и эта особая система управления исчезает, причем не принимаются никакие меры для ее замещения.

Если обобщить ситуацию, то можно сказать, что практически повсеместно промышленные предприятия стремятся избавиться от недвижимости, чтобы не замораживать на длительный период свои активы, тем более, что наблюдается активный отток населения из рабочих поселков. Рабочие либо предпочитают жить в другом месте и ездить на работу на личном транспорте, либо уезжают в поисках другой работы. К тому же, жить непосредственно там, где работаешь, предполагает, так или иначе, перенос рабочих конфликтов в бытовую сферу и наоборот. Начиная с 1970-х гг. значительное число владельцев предприятий отказываются от идеи «быть еще и мэром» и стремятся разделять места работы и места проживания.



Рис. 7. Один из видов рабочего поселка Ивреа (Италия, 1930-е годы)



Рис.8. Льяранес, школа и город (Испания, 1950-е)



Рис. 9а. Уралмаш, ул. Кировградская, дома для рабочих 1950-е годы. Источник: VK Екатеринбург. Заметки горожанина Екатеринбург–Свердловск. Подборка прим. 1900–1955



Рис. 9б. Свердловск. Уралмаш, дома инженеров и администрации, 1948-1952. Источник: VK Екатеринбург. Заметки горожанина Екатеринбург–Свердловск. Подборка прим. 1900–1955

В последней трети XX в. процессы деиндустриализации тяжело ударили по экономике Запада. Многие градообразующие предприятия закрылись. Судьба таких рабочих поселков и городов-заводов сложилась по-разному. Одни потеряли лишь часть населения, не уехали те, кто смог найти работу в ближайших населенных пунктах; другие оказались полностью покинуты оставшимся без работы населением, и в опустевшие дома кое-где стали вселяться новые категории жителей. Так было в голландском Эйнховене (Eindhoven), где парк недвижимости ранее принадлежал двум большим предприятиям: Philips'у и DAF'у. Избавиться от недвижимости им было не просто, ибо этот шаг не должен был восприниматься так, будто фирма сдает свои позиции. Philips сумел сделать это очень деликатно, создав общественно значимый прецедент. В этой компании отчуждение парка недвижимости всегда сопровождается особым подходом, направленным на сохранение памяти о заводском поселении, с подчеркиванием его исторической значимости. Существующие объекты получают новое предназначение, но их нынешняя жизнь не менее динамична, чем прежняя. В качестве примера приведем квартал Witte Dorp, который строился в конце 1930-х гг. для разнорабочих-католиков, занятых на предприятиях Philips. В 1960-е гг. фирма отказалась от этих домов. Однако сегодня Witte Dorp является очень престижным городским кварталом, сохранившим прежнюю инфраструктуру, со своими школами, игровыми площадками и спортивными сооружениями.

Значит, и за пределами Западной Европы стоит искать элементы развития и изменения природы рабочего поселения и города-завода. Несколько примеров, которые нам показывают Чили и российская Сибирь, доказывают этот факт.

В чилийской пустыне Атакама находится карьер Чукикамата (Chuquicamata), который разрабатывается чилийской национальной медной корпорацией CODELCO. При этом в самом большом в мире медном карьере возник одноименный поселок горняков. Расширение карьера поставило под угрозу гибели рабочий поселок Чукикамата, и его пришлось эвакуировать в соседний город Каламу (Calama). Руководство карьера решило использовать эту возможность, чтобы превратить перенос поселения в создание нового образа жизни и труда: отныне семьи рабочих живут в Каламе, и каждый день специальные автобусы подвозят горняков к месту работы. Такое отделение места проживания от места работы нашло еще большее выражение на карьерах, расположенных в глубине провинции Антофагаста, так что там сформировалась новая организация. Поскольку карьеры находятся на высоте от 3500 до 4000 м над уровнем моря, горнодобывающая компания Кольяхуаси (Doña Inès Collahuasi SCM) решила там строить специальные высокогорные гостиницы для горняков, где бригады рабочих могли бы размещаться посменно, каждая смена продолжительностью в четыре дня. Специальными автобусами работников доставляют от дома до места работы. Семьи горняков проживают в расположенном на тихоокеанском побережье городке Икике (Iquique), где они снимают домики у предприятия, но не только. Строительство высокогорных гостиниц было поручено архитектурному бюро Correa 3 Arquitectos, расположенному в Сантьяго-де-Чили. С тех пор и вот уже более пятнадцати лет это архитектурное бюро ведет подобные проекты. Первый и самый впечатляющий – это, без сомнения, проект гостиницы для горняков компании Кольяхуаси. Отделение места проживания от места работы вошло в мировоззрение горняков, и карьер больше не занимается организацией жизни рабочих вне их труда.



Рис.10. Высокогорная гостиница для горняков горнодобывающей компании Коляхуаси (Doña Inès Collahuasi SCM)

Однако черты города-завода по-прежнему сохраняются в России, на Урале. Возьмем пример УГМК, где методом электролиза изготавливают листовую медь. Огромный завод является центром экономической жизни города-завода Верхняя Пышма, его стратегическим центром. Для жителей он является работодателем и благотворителем, как в «былые времена». Они гордятся достижениями предприятия и исполнены благодарности за заботу о них. Если двигаться дальше в Сибирь, то мы увидим, что города-заводы строились в экстремальных климатических условиях, и при истощении источника, давшего смысл их существованию, они оказались брошены.

Заключение

Город-завод и рабочий поселок, построенный по инициативе владельца предприятия, представляют собой богатейшее историческое наследие, значимость которого мы только начинаем осознавать. Это запечатленная в архитектуре власть, власть заводчика-основателя или власть государства, построившего завод. Эти поселения свидетельствуют о путях развития индустриализации на рудных полях и около плотин крупных гидроэлектростанций. Время их создания и длительность их функционирования является показателем момента вхождения страны в современность, индексом ее развития. Генпланы поселков и архитектура жилых домов с их продуманной общественной иерархией также являются характеристикой социума, задействованного в том или ином производстве. Возможно, социальная политика владельцев предприятий заслуженно обвиняется в манипуляторстве, и жители понимали это, осознавая, однако, и тот факт, что и в своей повседневной жизни они находятся под защитой предприятия, и работой надежно обеспечены. Многие из этих поселений претерпели сильные изменения после того, как рабочие получили доступ к долевному участию в собственности, что привело к добавлениям и трансформациям, искажившим общий законченный характер планировки рабочих городков и сделавшим нечитаемой идею первоначального проекта.

Сегодня реализация проектов по перепрофилированию таких брошенных промышленных зон, или, точнее, обезглавленных городов-заводов, представляется крайне сложным и экономически рискованным предприятием. Чем более производственно ориентирована и продумана была организация такого поселения, чем значительнее его площадь, чем дальше оно располагается от современных крупных городских агломераций, тем сложнее вдохнуть в него новую жизнь. Однако судьба шоколадной фабрики Менье в Нуазьеле (Noisiel), долго стоявшей брошенной, но потом выкупленной фирмой Nestlé под свою штаб-квартиру во Франции, оставляет надежду, что в будущем подобное станет возможным и для других объектов, имеющих важное историческое значение, ярко иллюстрирующих урбанистические и архитектурные тенденции своей эпохи и сохранивших свою аутентичность. Во Франции внесение в список исторических памятников уже является знаком общественного признания, что позволило в полном смысле слова спасти от разрушения многие промышленные объекты. Но это всего лишь первый шаг. Печатная пресса *La Revista Social*, 1873. *Le Populaire*, 1931. *Le Monde Illustré*, 1933. *Le Musée Social*, 1933–1939, в особенности №7 за 1935 г., о социальной политике железнодорожных компаний.

Перевод с французского Л.А. Грозных

БИБЛИОГРАФИЯ

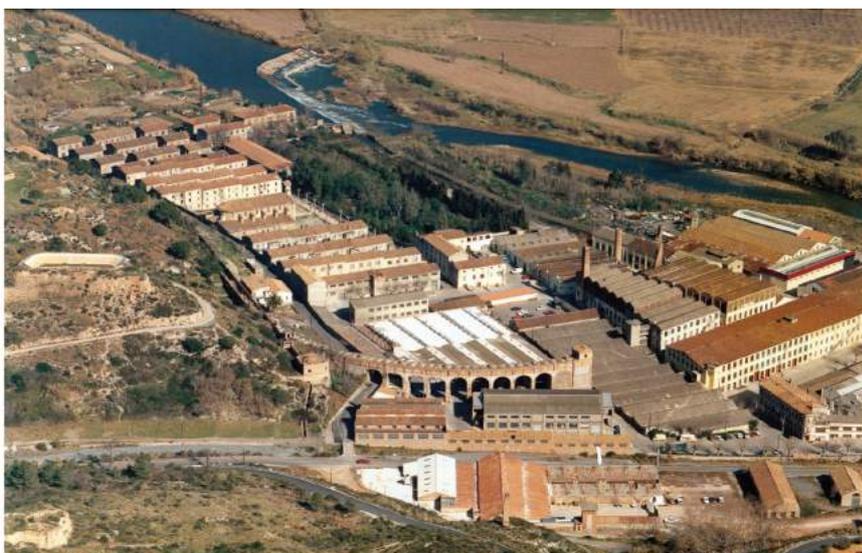
1. Bellat, Fabien. Une ville-neuve en URSS, Togliatti. – Editions Parenthèses, 2015.
2. Bellet, Daniel. Ce que doit être la cité moderne, son plan, ses aménagements, ses organes, son hygiène, ses mouvements et sa vie / D. Bellet, W. Darvillé. – Paris, 1924
3. Breitman, Nada. Les maisons des mines / N. Breitman, Marc. – Mardaga, 1996.
4. Breon, Emmanuel. 1925, quand l'Art Déco séduit le monde : catalogue d'exposition / E. Breon, Ph. Rivoirard. – Cité de l'Architecture et du patrimoine, 2013.
5. Burnett, John. A social history of housing, 1815–1985. – Methuen, 1986.
6. Chemins de Fer PLM. (sd) Avis aux agents habitant les cités ouvrières. – Paris. год?
7. Cohen, Jean-Louis. (dir) Les années 30. L'architecture et les arts de l'espace entre industrie et nostalgie. – Editions du Patrimoine, 1997.
8. Csaba, Olajos. A Diósgyőr-vasgyári kolónia. – Miskolc, 1998.
9. De Meulder. Bruno Camp and plant. The Belgian colonial housing policy as an eugenic experiment. The case of the Union Minière du Haut-Katanga, 1910–1930 // Industry, men and landscape / ed. G. Vanderhulst. – Belgium : TICCIH, 1992.
10. Dinius, J. Oliver. Company towns in the Americas. Landscape, power and working-class communities / coord. A. Vergara. – University of Georgia Press, 2011.
11. Dorel-Ferré, Gracia. Villages ouvriers, utopie ou réalités ? // L'Archéologie industrielle en France / L'Heur de Laon. – 1994. – № 24/25.
12. Dorel-Ferré, Gracia. Chemin Vert, un village ouvrier? // Cahier de l'APIC. – Reims, 2002. – № 3.
13. Dorel-Ferré, Gracia. Chemin Vert, un village ouvrier? // Cahier de l'APIC. – Reims, 2002. – № 3.
14. Dorel-Ferré, Gracia (dir) Habiter l'industrie. – Cahier de l'APIC. – Reims, 2004. – № 4.
15. Dorel-Ferré, Gracia. Les utopies industrielles : la circulation des modèles entre l'Amérique et l'Europe // Dumas, Jean-Claude Les mémoire de l'industrie, de l'usine au patrimoine. – Besançon : Presses Universitaires de Franche-Comté, 2006.
16. Dorel-Ferré, Gracia (dir) Villages ouvriers et villes-usines de par le monde. – LLSETI, Presses de l'Université de Savoie, 2016.
17. Dorel-Ferré, Gracia. Barcelone et son arrière-pays, le dialogue interrompu // Catalonia, 20 : revue en ligne / du Centre d'Etudes catalanes de Paris IV. – Paris, 2016.
18. Doumergue, Yves. Un bel exemple d'implantation industrielle en milieu rural, l'usine Bata de Moussey-Bataville (Moselle) // L'information géographique. – 1964. – № 3. – P. 125–130.
19. Dumont, Marie-Jeanne. Le logement social à Paris, 1850–1930. Les habitations à Bon Marché. – Mardaga, 1991.
20. Edelblutte, Simon. Paysages et territoires de l'industrie. Héritages et renouvelés. – Ellipse, 2010.
21. Edelblutte, Simon. Le paysage des anciennes villes-usines européennes, un nouveau patrimoine entre négation, alibi, reconnaissance et complexité des jeux d'acteurs / S. Edelblutte, L. Del Biondo // Annales de Géographie. – 2016. – № 5(711).
22. Elb, Monique. L'apprentissage du chez soi. – Editions Parenthèses, 1994.
23. Faure, Benoit. Faure à Revin. – L'Harmattan, 2011
24. Fortier, Robert. Villes industrielles planifiées. – Editions du Boréal, 1996.
25. Frouard, Hélène. Du coron au HLM, Patronat et logement social (1894–1953). – Presses Universitaires de Rennes.
26. Gaboriau, Arnaud. Aux origines de la cité des cheminots de Lille-La-Délivrance (1921–1926) // Revue d'histoire des chemins de fer. – 2004. – № 31.
27. Gasnier, Marina. Le patrimoine industriel au prisme de nouveaux défis. Usages économiques et enjeux environnementaux. – Presses Universitaires de Franche-Comté, 2018.
28. Gide, Charles. L'habitation hors la ville, deux leçons au Collège de France. – Paris, 1924.
29. Girard, Paulette. Cités, cités-jardins : une histoire européenne / P. Girard, F. Lussac ; coord. Bruno. – Editions de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 1996.
30. Grauvain, Charles. Les institutions patronales des Compagnies houillères du Pas de Calais. — Lille, 1909.
31. Guerrand, Roger-Henri. Le logement populaire en France : sources documentaires et bibliographie. – Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts, 1983.
32. Guerrand, Roger-Henri Une Europe en construction, deux siècles d'habitat social en Europe. – La Découverte, 1992.
33. Guerrand, Roger-Henri et alii La modernité des HLM. — La Découverte, 1993.
34. Guerrand, Roger-Henri et MOISSINAC Christine. Henri Sellier, urbaniste et réformateur social / R.-H. Guerrand, Ch. Moissinac. – Editions la Découverte, 2005.
35. Gutierrez, Ramon. Vivienda: ideas y contradicciones (1916–1956) / R. Gutierrez, M. Gutman. – Buenos Aires, 1988.
36. Hardy, Odette Des quartiers et cités aux villes-usines dans les mines et la sidérurgie du Denaisis aux XIX-e et XX-e siècles // L'Archéologie industrielle en France. – L'Heur de Laon, 1994. – № 24/25.
37. Hardy, Odette. Les cités-jardins de la compagnie du chemin de fer du Nord : un habitat ouvrier aux marges de la ville // Revue du Nord. – 2008. – № 374.
38. Howard, Ebenezer. Les cités-jardins de demain. – Editions 11/24, 1998. Первое издание на английском языке вышло в 1898.
39. Jonas, Stéphane. Le Mulhouse industriel, un siècle d'histoire urbaine, 1740–1848. – L'Harmattan, 1994.
40. Jonas, Stéphane. Les villages ouvriers et Mulhouse, 1830–1930 // L'Archéologie industrielle en France. – L'Heur de Laon, 1994. – № 24/25.
41. Jonas, Stéphane (dir) Les cités-jardins du Mitteleuropa, (études de cas de Strasbourg, Dresde, Wroclaw et Budapest). – Budapest : Magyar képek, 2002.
42. Lagrange, Frédéric. Les cités ouvrières de Blanzay, 1837–1939 / Association La mine et les hommes. – Blanzay, 2001.

43. Lemoine, Bertrand. (dir) Cent monuments du XX-e siècle. – Paris : Editions du Patrimoine, 2000.
44. Liucci-Goutnikov, Nicolas. Rouge! 1917–1953. Art et utopie au pays des Soviets. – Flammarion, 2019.
45. Lussana Carolina (coord) Dalmine d'all'impresa alla città. Committenza industriale e architettura. – Quaderni delle Fondazione Dalmine. – Fondazione Dalmine, 2003. – № 3.
46. Morisset, Lucie K. Arvida, cité industrielle. Une épopée urbaine en Amérique. – Sillery : Septentrion, 1998.
47. Muñoz Sánchez, Jorge. (s.d) La vivienda de empresa en la planoteca del Archivo Histórico de Hunosa. Hunosa.
48. Muthesius, Stefan. The English terraced house. – Yale, 1982.
49. Polak, Christian. Soies et lumières. – Hachette, 2002. Le site a été classé patrimoine mondial par l'UNESCO.
50. Quillot, Roger Cent ans d'habitat social, une utopie réaliste / R. Quillot, R.-H. Guerrand. – Albin Michel, 1989.
51. Renard Alain et Motte, Paul. Si Sommer m'était conté... – Editions Terres Ardennaises, 2013.
52. Reppe, Suzanne. Der Karl Marx Hof. – Wien : Picus Verlag, 1993.
53. Roberts, Henry. Des habitations des classes ouvrières. – L'Harmattan, 1998. Première édition 1867.
54. Sachse, Carola. Logements ouvriers en Allemagne : des politiques privées et publiques (1880–1945) // Logiques d'entreprises et politiques sociales : Les chemins de la recherche / ed. S. Schweitzer. – Programme Rhône-Alpes, 1993.
55. Scott, John. Au-delà de l'Oural, un ouvrier américain dans la métropole russe de la sidérurgie. – Les bons caractères, 2010. Première édition 1942.
56. Smets, Marcel. L'avènement de la cité-jardin en Belgique. Histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930. – Pierre Mardaga, 1977.
57. Söderström, Ola (ed.) L'industriel, l'architecte et le phalanstère. – L'Harmattan, 1997.
58. Soria Y Mata, Arturo. La cité linéaire, nouvelle architecture des villes. – Ecole nationale supérieure des Beaux-Arts, 1984.
59. Tafuri, Manfredo Vienna Rossa. La politica residenziale nella Vienna socialista. – Electa, 1995.
60. Taricat, Jean. Le logement à bon marché. Chronique 1850–1930 / J. Taricat, M. Villars. – Editions Apogée, 1982.
61. VVA Zlin, une ville industrielle modèle, 1900–1950. – Ecomusée Le Creusot-Montceau, 2002

La longue histoire du village ouvrier et de la ville usine s'accélère au cours du XXe siècle. D'une part, la IIe révolution industrielle, fondée sur une nouvelle énergie et des matériaux et des techniques nouvelles, provoque une croissance économique jamais vue jusque-là ; d'autre part, les événements majeurs que sont les deux guerres mondiales et la révolution russe mettent au premier plan les revendications sociales. La période, pour ce qui concerne notre sujet, est donc sous-tendue par ces deux lignes de force : d'une part, l'industrie emploie désormais le béton associé au verre et au fer, ce qui permet le préfabriqué et la fabrication en série ; d'autre part, la dimension sociale cesse d'être l'apanage d'un petit nombre de réalisations philanthropiques pour devenir un prérequis à toute installation industrielle. Ces deux dimensions seront diversement prises en compte, bien sûr, sous l'impact d'une troisième ligne de force qui se dégage rapidement au cours des années 20 : l'influence du modèle fordiste, fondé sur la standardisation et la répétition des modules.

Une périodisation peut être mise en place, suivant trois grands moments qui se recouvrent en partie : dans le premier (1918-1939), le mouvement des cités jardins, né en Angleterre, est adopté en Europe occidentale et en Amérique du Nord, alors que le modèle américain s'impose face aux principes esthétiques et sociaux développés par le Bauhaus . C'est là que se place, en France, la construction des cités de cheminots de la Compagnie du Nord. Le deuxième (1930-1975) bien que caractérisé par la croissance urbaine et la prolifération de « cités » pour loger les masses, voit se poursuivre, en Europe occidentale, la construction de villages ouvriers et de villes-usines nées dans les années 30, sous la double filiation de la cité-jardin et de la cité industrielle. L'Espagne tente de rattraper son retard en construisant des villages ouvriers prudemment inspirés des expériences précédentes. De son côté, la Russie, qui s'industrialise à marches forcées, se lance, elle, dans la construction de villes-usines de grandes tailles . Le Japon fait de même, et passe, en moins de cinquante ans, de Tomioka , inspirée par les usines à soie lyonnaises à Toyota, autre cité fordiste. Enfin, le troisième temps, à partir de 1975, voit l'effondrement du modèle qui associe lieu de travail et lieu de vie, une évolution déjà amorcée pendant la période précédente, avec la généralisation de la voiture individuelle. On ne construit plus des villes-usines sinon dans des conditions extrêmes (dans le nord sibérien par exemple, mais aussi au Canada et en Alaska) qui sont abandonnées dès que l'exploitation n'est plus rentable ; on loge les cadres sur les plates-formes pétrolières ; on construit des hôtels d'altitude pour les mineurs du cuivre chilien, comme on verra plus loin.

Au total, le XXe siècle est probablement celui où l'on a construit le plus grand nombre de villes-usines et villages ouvriers. Leur construction, en béton et panneaux préfabriqués, aboutit à une physionomie d'ensemble et des typologies d'habitat nouvelles, tout en se situant dans une filiation claire, en ce qui concerne la répartition dans l'espace des lieux de vie, des lieux de production et des lieux de services et loisirs. Par contre, alors qu'au XIXe siècle, les stratifications professionnelles étaient à peine visibles dans l'espace, la diversification de l'encadrement dans les usines et la place des ingénieurs se traduit dans la cité par une ségrégation plus ou moins voyante, et dans le plan des logements qui leur sont attribués, par des espaces dédiés, indicateurs de confort et de bien-être ; quant à l'encadrement social, souvent ambitieux, il a été une vraie nouveauté dans les années 30, mais il faut toutefois le pondérer : les villes et les communes suburbaines des années 30 fournissent des services équivalents en termes de santé, de culture et de loisirs. Par contre, après la Deuxième Guerre mondiale, la prise en main quasi exclusive, par les Etats de ces domaines vide le programme social des villages ouvriers et des villes-usines de tout son sens et contribue à leur lente agonie.



Dia.1. Colònia Sedó (Espagne années 1880). Mairie d'Esparreguera

Il faut toutefois remonter un peu dans le temps pour comprendre l'originalité du XXe siècle. L'Exposition Universelle de 1867 consacrée, à la demande de Napoléon III, au logement ouvrier, avait démontré, en creux, la pauvreté des réalisations faites jusque-là. Seule, la cité de Mulhouse des entrepreneurs Dollfus, Mieg et Compagnie (DMC), dont la construction commence dans les années 1840 retient l'attention et se caractérise par des groupes de maisons adossées par deux ou par quatre, disposant chacune d'un jardinet. Le Familistère de Guise était absent de la manifestation car il ne devait être terminé que quatre ans plus tard. Le plus grand nombre de logements construits au XIXe siècle sont postérieurs à 1873, date à laquelle Engels dénonce avec virulence la politique du logement des industriels. Dans le dernier tiers du XIXe siècle, quelques patrons philanthropes construisirent des cités bien équipées et parfois très esthétiques, comme en France la cité Menier à Noisiel et en Grande Bretagne, Port Sunlight, près de Manchester ou Saltaire, près de Bradford. Mais les vrais débuts d'une politique du logement datent de la fin du XIXe siècle, lorsqu'après l'Exposition universelle de 1889, on décide la création d'une association qui allait devenir les HBM (Habitat bon marché). Son champ d'action concernait surtout la ville où l'immense masse ouvrière vivait dans des conditions indignes, dont témoignent la littérature ou les enquêtes.

1. L'adoption de la cité-jardin, une rupture totale

En cette fin de siècle, les cités ouvrières restent à l'initiative du patron, et sont sa propriété. La logique spatiale est manifeste : dans une cité ouvrière, les espaces de vie, les espaces de travail, les espaces collectifs sont situés les uns par rapport aux autres, de façon cohérente, compte tenu du site, de ses accès et du système de communications qui dessert l'entreprise. Alors que les débuts de l'industrie avaient vu la création de villages ouvriers intégrés dans un cercle ou un demi-cercle, figure idéale s'il en est, la majeure partie du XIXe siècle construit suivant des lignes géométriques (en rang, rectangle ou carré), plus pratiques. Les maisons ouvrières sont identiques. Seul logement vraiment distinct, qui peut être sobre ou un véritable château, celui du patron. L'ensemble est organisé compte tenu des impératifs techniques : emplacement de la mine ou de la source d'énergie ; proximité du chemin de fer. Une certaine répartition professionnelle est visible, sans que l'on puisse parler de ségrégation : parfois, les maisons qui font l'angle des rues sont affectées aux contremaîtres, une façon de contrôler le quartier ; ou encore les logements les plus proches de l'usine sont attribués à la maintenance, pour plus d'efficacité... Les quelques services fournis par l'entreprise sont proches des maisons, sans que leur architecture les distingue : café (ou lieu de réunion), coopérative, bien sûr, mais aussi lavoir et dans le meilleur des cas, dispensaire. La formation professionnelle auprès des jeunes ouvriers est parfois présente, comme prolongement de l'école. L'église est un repère omniprésent, mais d'importance physionomique variable, suivant la religion des ouvriers ; en pays protestants, l'église est modeste ; en pays catholiques, l'église est de grande taille et domine la cité conjointement avec la maison patronale. A Tempere, la protestante finlandaise ou à Lodz la catholique polonaise, on trouvera aussi cette distinction. Lorsque le patronat n'est pas de la même confession que les ouvriers, une sorte de *modus vivendi* est adopté par l'entreprise. Ainsi, dans les villes-usines de la Nouvelle-Angleterre, comme Lowell, dont les ouvriers sont d'origine canadienne et catholiques, l'église catholique, modeste, se fonde dans le quartier ouvrier, alors que l'encadrement, protestant, dispose de son temple, généralement modeste, lui aussi.

Si en ce début du XXe siècle la morphologie du village ouvrier n'a pas beaucoup varié, les modes de constructions commencent à intégrer des techniques différentes et l'emploi du béton. C'est le cas de la Colonia Sedó d'Esparreguera dont l'église en particulier, est construite en béton Monier (l'autre grand producteur français, déclassé à la fin par Hennebique). Les plans géométriques, généralement adoptés au XIXe siècle, semblent avoir été les choix des architectes de l'Europe centrale, qui s'y tiennent même après la 1ère guerre mondiale. Si on prend l'exemple d'un des villages industriels hongrois les plus aboutis, Diósgőr, le plan de 1910 est orthogonal, fait de rangées de maisons mitoyennes ; les services n'ont pas de situation particulière dans l'espace et aucune architecture particulière en rend compte. On installe tout simplement la coopérative ou la boucherie dans des locaux existants.



Dia. 2. Le plan de la cité de Diosgyor (Hongrie, 1910).
Publié par Olajos Csaba, Miskolc, 1998

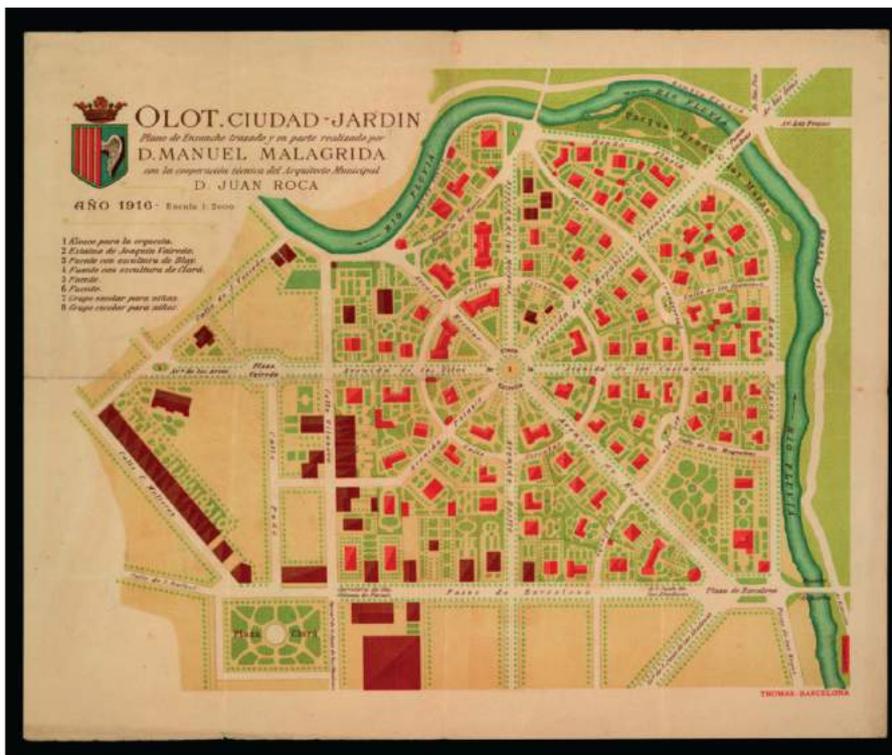


Dia. 3. Le projet de cité-jardin de Schio (Italie).
Archives historiques Rossi, 1872

Le bilan est donc peu encourageant : le legs du XIXe siècle, en matière de logement ouvrier, ressemble à une mer démontée d'où surnagent des îlots qui seraient les villages ouvriers d'initiative patronale. Ils sont peu nombreux. Seule une toute petite partie des ouvriers est concernée, ce qui facilite la création d'une aristocratie ouvrière plutôt jalouse et vilipendée. N'oublions pas que l'offre du logement par le patron est vue depuis longtemps comme le moyen de diviser les ouvriers et d'acheter leur conduite.

Ce n'est d'ailleurs pas du village ouvrier que part la critique la plus connue, mais de la ville, avec Ebenezer Howard. Quand il propose son concept de cité-jardin, en 1898, il n'est pas le seul à avoir eu cette idée et surtout, il n'est pas le premier (projet de Schio, 1872). Mais il arrive au bon moment, et son ouvrage a un réel impact. Par contre les réalisations qui s'en inspirent n'ont rien à voir avec le projet initial, qui est une proposition de désengorgement des villes, par l'implantation de villes-satellites à caractère artisanal et rural... Parmi les premières et infidèles cités-jardins : Letchworth (1903), près de Londres, Margaretenhohe (1913), près d'Essen. Une curiosité : la cité-jardin Maladriga, d'Olot, dans l'arrière-pays de Gérone (1920), construit par un entrepreneur catalan qui avait fait fortune à Buenos Aires dans les allumettes. Le Logis-Floréal (1922) en Belgique, est un peu plus récent. Toutes ont en commun d'être des créations périphériques à la ville, construites en matériaux industriels préfabriqués, dans un cadre de verdure et suivant des plans en courbes. Cependant, il s'agit rarement de cités ouvrières à proprement parler. Certaines logent des employés de bureau, des agents de la maintenance, d'autres, des cadres moyens et supérieurs, d'autres encore des manœuvres qui travaillent dans différentes entreprises. Il faut donc distinguer les deux catégories, l'une, la cité-jardin mono-active, est attachée à l'usine qui emploie la totalité des familles résidentes ; l'autre, la cité-jardin pluri-catégorielle et suburbaine, dépend de plusieurs employeurs. Une dernière caractéristique est à prendre en compte : le type de familles accueillies. Elles sont très souvent (car prioritaires) des familles nombreuses. La cité-jardin peut apparaître alors comme une facette du logement social.

Des différences vont pourtant apparaître, dans les villages ouvriers et les villes-usines écartées des agglomérations. Le plan en courbes, où domine la verdure, protège la vie privée, mais il permet aussi de varier les modèles de maisons, et partant, d'introduire des catégories. Les bénéficiaires sont les directeurs, les cadres de l'administration, et les ingénieurs qui vivent près de l'entreprise et à qui on construit des maisons plus spacieuses. Parfois les villages-ouvriers se sont développés sur une période suffisamment longue pour avoir des traits issus de modèles pratiqués au XIXe siècle et d'autres, empruntés aux cités-jardins. On en a un exemple frappant décrit dans Ugine, où, près de la centrale électrique, le « phalanstère » est habité par les ouvriers modestes alors que la cité-jardin, plus éloignée, est l'espace réservé aux ingénieurs. L'étude de la mise en application de la cité-jardin dans les autres continents fournit d'autres cas de ségrégation sociale, que la forme de la cité-jardin semble faciliter. Ainsi, une hiérarchie sociale apparente vient combler un vide : l'éloignement physique du patron, qui était dans la période précédente un personnage familier et présent. Cette évolution est rendue sensible devant la multiplication des villages et des villes à initiative non plus d'une seule personne (le patron) mais de structures plus floues, qu'on identifie moins, les « compagnies ». Il en va de même des Etats-patrons comme peut l'être l'Italie Fasciste mais aussi des démocraties pour un secteur donné.



Dia. 4. La cité Malagrída de Olot. (Espagne, 1925). ACGAX

Les cités jardins restent- pour celles qui ont été conservées dans de bonnes conditions- une réalisation spectaculaire. En France, l'œuvre de Raoul Dautry et l'ensemble des cités de cheminots de la Compagnie du Nord, sur laquelle on reviendra, reste paradigmatique. Le célèbre Chemin Vert de Reims, créé à la Reconstruction pour loger en priorité les familles ouvrières des maisons de champagne et de la verrerie voisine, est une cité-jardin qui a bénéficié d'une restauration de bon aloi, avec ses monuments que sont la Maison Commune et l'église Saint Nicaise, où une pléiade d'artistes de l'Art Déco sont intervenus . Elle se trouve dans l'une des zones qui a été sélectionnée par la candidature des Coteaux, maisons et caves du champagne, inscrits au patrimoine mondial en 2015. Le bassin du Nord-Pas de Calais l'avait précédé, puisqu'il est inscrit au patrimoine mondial depuis 2012, est pour sa part un vrai répertoire du logement ouvrier, depuis le coron jusqu'à la cité pavillonnaire. Près de 10% des logements sont des cités jardins, qui datent des années 30. Au total, on le voit, le concept est célébré, mais ses réalisations restent peu nombreuses.

2. Une politique socio-spatiale intégrale : les cités de cheminots

Avec la fin de la Première guerre mondiale, la question sociale est à l'ordre du jour. L'aide aux régions dévastées par des philanthropes américains installés au château de Blérancourt, dans l'Aisne, concerne l'alimentation, mais aussi l'hygiène, l'enseignement, voire la culture pour tous ces déshérités. Des villes reçoivent de généreuses contributions des sociétés charitables et francophiles des Etats-Unis (Reims, Saint Quentin). La population ne comprendrait pas que les institutions nationales fassent moins d'efforts que les secourables américains. Pour cela, il faut remettre l'économie en marche. Or toutes les infrastructures ont été touchées, les usines détruites, murs et machines, et bien que le gouvernement freine le retour chez eux des populations évacuées dans le sud de la France, une infinité de familles sont sans abri. Les ouvriers réclament la journée de 8h et tendent l'oreille vers ce qui se passe dans la Russie révolutionnaire. A tous les échelons de l'Etat, il apparaît clairement qu'après une guerre terrible et dans un contexte politique agité, il faut faire des efforts dans le domaine social.

Parmi les urgences les plus prégnantes, il est vital de relier à nouveau Paris et le bassin minier du Nord. La Compagnie des Chemins de fer du Nord, qui appartient aux Rothschild, donne à Raoul Dautry, jeune et brillant polytechnicien, la mission de mener à bien la remise sur pied du réseau. Cela veut dire reconstruire les lignes de chemin de fer et les gares mais aussi créer des cités pour les cheminots chargés de l'entretien du matériel roulant et des voies. L'expérience de Dautry mérite que l'on s'y arrête : il choisit de reconstituer le réseau suivant un maillage dont les nœuds seraient des cités ouvrières savamment hiérarchisées dans leur emplacement et leur rôle. Il retient le concept de la cité-jardin pour ses villages ouvriers, et l'applique à l'ensemble du réseau. Les principes d'organisation de ces cités de cheminots ont immédiatement suscité les plus grands éloges. De nombreuses publications en ont rendu compte, dont le célèbre magazine L'Illustration, en 1927.

Comment a-t-on construit ces cités, ex-nihilo ? En premier lieu, il a fallu choisir les terrains et les acheter. Dans la mesure du possible, on a choisi des terrains légèrement en pente pour faciliter l'évacuation des eaux et assurer un drainage suffisant pour éviter l'humidité. Il fallait évidemment que ces terrains soient proches de la gare, mais pas trop, afin que les employés se sentent libérés de leurs contraintes professionnelles. Parfois, un simple pont reliait la ville aux voies de chemin de fer où se trouvaient les ateliers ou les dépôts. C'est le cas de la cité ferroviaire de Laon, construite sur des terrains situés au nord de la gare qu'il fallut



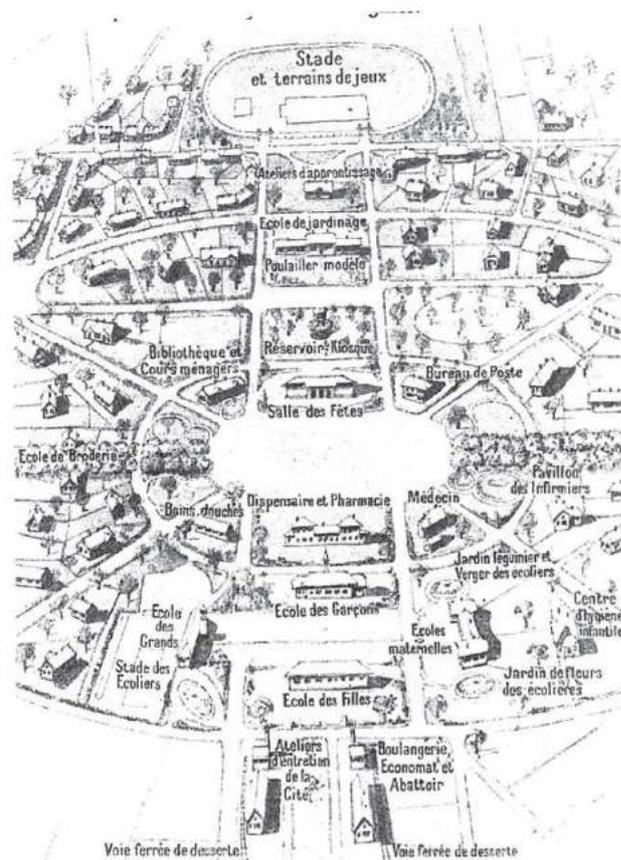
Dia. 5. La gare et la cité ferroviaire de Laon. (France, années 1920). Archives départementales de Laon

aplanir et assainir. Elle se compose de 215 maisons en dur et de 346 maisons en bois, provisoires. Les célibataires occupent 148 logements individuels près des voies. Bien que différents architectes fussent engagés, le module de base est toujours le même. Simple, plus le grade est élevé, plus grande et mieux équipée est la maison. La plus petite, même mitoyenne, comprend toujours une cuisine, une salle à manger et deux chambres. Elle dispose d'eau, de tout à l'égout, d'électricité. Les chambres sont séparées (enfants, parents). Toutes les maisons sont bien aérées et ventilées.

Les maisons des cadres et les ingénieurs ont plus de chambres, un salon, une salle de bain... mais le plus modeste employé de la Compagnie peut vivre dans un foyer moderne équipé et commode. Les maisons étaient assignées en priorité au personnel de la Compagnie, maintenance et cadres, et personnel responsable du site. Ensuite on les distribuait prioritairement aux familles nombreuses. C'étaient évidemment des maisons louées car, disent les textes, la cité de cheminots était conçue pour le service et non pour la sédentarisation abusive de ses occupants. Chaque maison était associée à un jardin, qui était cultivé comme complément alimentaire mais aussi pour les fleurs. L'entretien des maisons et des jardins était valorisé et tous les ans des prix récompensaient les locataires les plus méritants, ce qui constituait un élément de dynamisation non négligeable.

Dautry justifie ses conceptions de la façon suivante : il faut, dit-il, non seulement maintenir une distance entre la ville, ses cafés et ses désordres et la cité ouvrière, mais aussi s'éloigner le plus possible du modèle des « corons » si fréquents dans le nord, d'une uniformisation désolante. Il reconnaît volontiers qu'il prévoit pour sa part des maisons de tailles différentes pour des bénéficiaires de statut différent mais il s'agit pour lui de répartir les cadres au sein même de la cité ouvrière. C'est selon lui le meilleur moyen de couper à toute lutte de classe. Mais au-delà de la conception physiologique de la cité, il y a aussi son fonctionnement : Dautry repousse l'idée d'une administration par la Compagnie. Les employés doivent s'administrer eux-mêmes. A l'inverse, il ne s'agit pas de créer un phalanstère à la discipline rigoureuse mais faciliter la vie familiale « loin des luttes politiques et des rivalités d'intérêts. » Y a-t-il eu cependant une vraie mixité sociale ? A bien y regarder, si la cité mélange employés et cadres moyens, on constate, sur le plan de la cité de Laon, à l'écart, trois ensembles de petites maisons très simples pour les ouvriers occupés de la maintenance de la voie. Les logements pour célibataires, une population toujours un peu difficile à contenir, sont logés loin de la cité. On place donc en périphérie ceux qui poseraient des problèmes ou que les différences sociales accentuées risqueraient de semer le désordre. Quant au directeur et au sous-directeur de la station, ils vivent de l'autre côté des voies, dans des maisons luxueuses. Dautry s'en est expliqué : il ne souhaitait pas que le directeur risque de perdre son autorité par des relations de voisinage inappropriées.

La cité ferroviaire la plus aboutie, la plus emblématique est sans conteste celle de Tergnier, malheureusement très endommagée pendant la Deuxième guerre mondiale. Conçue à partir d'un plan formant trois roues, elle concentre les services dans la roue centrale, suivant une distribution sexo-spatiale assez révélatrice : pour les hommes, l'école, depuis la garderie jusqu'au centre d'apprentissage, les sports, le bricolage, l'école de jardinerie (pour les légumes) et le poulailler. Pour les femmes, l'école mais aussi l'enseignement ménager, la broderie et autres travaux manuels, le jardin de fleurs et le soin des enfants et des malades. L'hygiène joue un rôle important (bains et douches) et l'on note la présence des infirmières, du médecin et du pharmacien. Le village dispose de boulangerie, économat, abattoir, mais aussi de poste, un kiosque à musique et un lieu de réunion pour des assemblées et des réunions amicales. Enfin, notons que cette distribution sexo-spatiale se double d'une distribution socio-spatiale : les ouvriers de la maintenance habitent un peu à l'écart, tout près des voies, dans un secteur moins prisé, plus rude. En 1923, les chiffres publiés au journal officiel fournissent un bilan impressionnant pour la seule Compagnie du Nord : 32 cités ouvrières réunissent à cette date 10 000 foyers et plus de 31 000 habitants. Mais les auteurs de cette œuvre gigantesque, réali-



Dia. 6. Le plan de la cité ferroviaire de Tergnier (Revue l'illustration, 1927)

sée en moins de 5 ans, se félicitent surtout d'avoir su mettre en place une vraie culture d'entreprise.

C'est ainsi que la cité de cheminots est gouvernée par un Comité de gestion et un Conseil de direction. Ce sont eux qui exécutent et développent la plupart des services disponibles pour les habitants. Un représentant du réseau est responsable de la cité et de son bon fonctionnement. Les cités disposaient non seulement d'un équipement sophistiqué mais les édifices qui les portaient (écoles, économats, coopératives) étaient d'une architecture soignée, ce qui montre à quel point les cheminots leur accordaient de sens. Deux domaines sont particulièrement développés : la culture et la santé. La bibliothèque est dans un lieu central ; il y a des librairies et des kiosques de presse. Le cinéma est aussi un vecteur essentiel de culture, tout comme le théâtre et les organisations culturelles qui réunissent tous les habitants de la cité.

Le secteur santé est essentiel pour la Compagnie. La profession de cheminot, que ce soit au dépôt ou aux ateliers, est sale et contagieuse. On fait donc tous les efforts pour contrer les effets négatifs. L'assistance sociale joue un rôle déterminant : il faut éduquer les familles à une bonne hygiène, facteur fondamental pour la prévention des maladies. Des subsides sont donnés par charge de famille ou pour les naissances. On organise des consultations prénatales et pour les enfants ; des « gouttes de lait » et des jardins d'enfants complètent les services de santé publique et pour les enfants. Dans les jardins d'enfants, on pratique la pédagogie de Montessori et de Decroly, autre signe de modernité et d'engagement pour le développement de la personne. Une éducation à l'air libre, au sport est complétée par les colonies de vacances d'été, organisées à l'initiative de la Compagnie.

A la cité de Laon, pour laquelle nous sommes bien informés, un Comité de gestion de 10 membres gère la cité. Le président est l'ingénieur en chef de la voie. Une école accueille les enfants, avec 5 classes pour les garçons et 4 pour les filles et 4 autres encore pour les petits. Les installations sont spacieuses et lumineuses, avec de grandes cours fermées, lavabos à eau courante, chauffage et baignoires pour les bébés. Cependant, la discrimination est sensible entre les garçons et les filles. Des cours pratiques sont ouverts aux garçons en dessin, géométrie, travail du fer et du bois, reliure, modelage, TSF, jardinage, alors que pour filles le choix se résume à l'enseignement ménager, la coupe et la couture. Il est clair que chez les cheminots, les femmes étaient avant tout de bonnes maitresses de maison. La cité jouit d'un nombre infini d'équipements : douches, service médical, coopératives, salle de réunion où l'on répète la musique, grand stade, salle de spectacles, bibliothèque. Toutes ces installations abritent de nombreuses associations. En 1920, l'Union musicale des cheminots, à Laon, comptait 64 musiciens et 18 élèves. L'association sportive des cheminots comptait une centaine de membres ; il y avait aussi la Fraternelle des cheminots, pour la gymnastique, avec sa section féminine ; le Groupe lyrique et artistique, etc... Travailler et vivre au même endroit donnait aux cheminots le sentiment d'une culture partagée. Il est évident que dans la décennie de 1930, leur sens du métier et les avantages extraordinaires dont ils jouissaient, comparé à d'autres catégories professionnelles, avait fait des cheminots, l'élite de la classe ouvrière. Chaque cité de cheminots était considérée comme un monde à part, un monde privilégié.

Sans doute d'autres comparaisons, avec d'autres entreprises, permettraient de nuancer cette affirmation. Ainsi, la comparaison avec de vraies villes-usines que sont Saint Gobain, site éponyme de la grande firme, dans l'Aisne, ou encore Mouzon dans les Ardennes que l'on appelle Sommerville car la toute puissante famille Sommer y règne en maître, les mesures sociales sont nombreuses mais cependant, la gestion du site n'est pas entre les mains des habitants. A Mouzon, les salaires sont élevés, et à la période suivante on mettra en place un intéressement à l'entreprise dont le président de Gaulle fera son modèle... Par contre, dans les deux cas, le plan des cités et l'architecture des maisons reste dans la tradition la plus totale. On peut faire l'hypothèse que les architectures recherchées et esthétiques relevant de la cité-jardin se sont accompagnées de mesures sociales souvent raffinées. C'est le cas pour les villages philanthropiques anglais (Saltaire, Bourneville, Port Sunlight) comme dans les cités de cheminots cités ci-dessus. Alors que l'architecture régulière et peu fantaisiste aurait induit l'ordre et la discipline.

3. Les villes régulières, le rétablissement d'un ordre

La cité-jardin est abolie en 1939 par la Charte d'Athènes, qui la trouve trop dispendieuse. Mais déjà les années 20 du XXe siècle ont progressivement fait place à un mode de construction qui prétend s'inspirer du fordisme, dont certains entrepreneurs, Bata ou Olivetti, ont eu connaissance sur place. A partir des années 30, les principes du fordisme et du taylorisme (parcellisation des tâches, travail à la chaîne, cadences.) sont largement adoptés par les industriels français. René Clair en fera une critique dans «



Dia. 7. La cité d'Ivrea, vue partielle. (Italie, années 1930)



Dia. 8. Llananes, l'école et la cité (Espagne, années 1950)



Dia. 9a. Ouralmash, st. Kirovgradskaya, maisons pour ouvriers. (Sverdlovsk, Russie, années 1950).

Source : VK Екатеринбург. Заметки горожанина Екатеринбург–Свердловск. Sélection env. 1900-1955



Dia. 9b. Sverdlovsk. Ouralmash, maisons des ingénieurs et de l'administration, 1948-1952.

Source : VK Екатеринбург. Заметки горожанина Екатеринбург–Свердловск. Sélection env. 1900-1955

« A nous la liberté », en 1931, avec des thèmes qui seront repris par Charlie Chaplin dans « Les temps modernes », en 1934. Une forme esthétique nouvelle accompagne cette évolution, rendue célèbre par l'exposition de 1925, celle de l'Art Déco. On abandonne le style régionaliste ou historique. Les lignes sont simplifiées, le superflu est pris en horreur, les matériaux choisis, qui correspondent le mieux aux exigences de l'industrie et aux nouvelles options esthétiques sont le béton, le fer et le verre. Ces choix rejoignent ceux du Bauhaus, dont les principaux responsables militent pour une architecture sobre et fonctionnelle. La Russie communiste développe, parallèlement, le style constructiviste, qu'on redécouvre aujourd'hui. En Europe occidentale et aux Etats-Unis, un style « international » se forme. Directement issu de l'Art Déco, il sera la référence de tout le XXe siècle.

Bata, en Lorraine, comme Zlin avant lui, et Olivetti à Ivrea, mais avec un soupçon de fantaisie, importent les critères fordistes, qu'ils ont admiré aux Etats-Unis. Le plan choisi abandonne désormais la courbe pour se cantonner à la ligne droite. Plus rien n'évoque la cité-jardin et ses frondaisons paresseuses. Les plans sont orthogonaux, comme par le passé, les espaces bien identifiés, distinguant les aires de travail, d'habitat, de loisir. Par contre, l'architecture s'empare de ce mode d'expression : sa monumentalité convient aux grands édifices. L'Italie fasciste adopte les plans réguliers et les espaces hiérarchisés, structurés par des édifices monumentaux pour les bâtiments de l'usine et les services collectifs. Ce sont des manifestes grandiloquents de l'Art Déco mais dans une hiérarchie subtile où s'affirme le pouvoir patronal, qu'il s'agisse d'entreprises privée comme, en Italie du Nord, Dalmine, Ivrea (ce dernier entré récemment au patrimoine mondial), ou encore Valdagno, ou qu'il s'agisse d'une création de l'Etat, comme Carbonia en Sardaigne. ... En Russie soviétique, les villes-usines édifiées au début des années 1930, présentent des plans en patte d'oie, dont le centre est la maison de la culture, toujours monumentale ; les rues, bordées d'immeubles, sont arborées et les espaces verts nombreux. Il s'agit de mettre en place un maillage de villes face à un pays encore majoritairement agricole. C'est aussi une manière d'exprimer et mettre en scène le pouvoir central : ici les villes-usines sont des structures d'Etat. Cependant, quelle que soit la forme adoptée, le mode de construction (priorité au béton et au préfabriqué) est la marque et se prolonge tout au long du siècle. Il faut attendre la fin du XXe siècle pour que l'application de l'électronique à la construction amorce une nouvelle époque, mais cela ne concerne déjà plus les cités jardins et les villes-usines.

La guerre de 39-45 n'est pas une rupture pour toutes ces villes régulières. Souvent la construction a démarré dans les années 30, comme pour Bata, Ivrea ou encore Eindhoven, et s'est poursuivie après le conflit mondial. Tous les pays n'ont pas évolué au même rythme, témoins, pour des raisons différentes, l'Espagne franquiste et l'Union soviétique qui poursuivent, pendant les années 50, la construction de nombreux villages industriels et nombreuses villes industrielles mono-actives.

En Espagne, l'architecture des villages ouvriers est rigoureusement dans le fil des années 1930 : ce sont des ensembles géométriques, à côté de l'usine ou de la centrale, ou encore près du silo. Les maisons sont alignées autour de la place dominée par l'église et l'école. Un soin particulier est apporté à cette dernière, comme c'est le cas de la petite ville ouvrière de Llanes dans les Asturies, la plus ambitieuse dans son projet et la mieux conservée à ce jour. Mais dans leur ensemble, et bien que se réclamant des cités-jardins, les villages de la période fasciste n'ont intégré aucune innovation architecturale. La ségrégation socio-spatiale est la règle : les ouvriers de Llanes sont logés dans les immeubles, les contremaîtres dans les petites maisons avec jardin, et la direction habite les beaux logements ici



Dia. 10. L'hotel minier de Dona Inés de Collahuasi, années 2000 (Agence Correa3, Chili)

lui correspondent dans la ville voisine d'Avilés. Une multitude d'associations de toutes sortes rassemble les habitants pour les loisirs ; écoles de filles et de garçons sont tenues par des religieuses et des religieux, la santé n'est pas oubliée.

Pas d'innovation architecturale spectaculaire non plus pour les 500 villes-usines russes, dont la célèbre Togliatti, la ville de l'automobile, et pour les villes construites dans les pays satellites en tant que vitrines du monde soviétique. En Hongrie, les aciéries de Dunaújváros sont toujours en activité alors qu'en Pologne, celles de Nowa Huta ont fermé. Après un temps d'hésitation, les polonais ont décidé de récupérer ce patrimoine urbain dont les qualités de vie sont réelles. Le module de base de la ville-usine est un carré incomplet de maisons enserrant un espace vert. Ce module se répète à l'infini, laissant la place pour les boutiques du bord des rues, pour l'économat ou encore pour le restaurant de quartier. Ce module n'est pas spécifique à la ville-usine, mais les villes-usines ont toutes été bâties sur cette base-là. Aussi la ville soviétique est-elle facilement identifiable. Largement pourvue de tous les services souhaitables, « on y vit comme à Moscou », dit-on.

4. Habiter un lieu de travail ?

Après la Deuxième guerre mondiale, pourtant, la situation change. En France et en Angleterre, la politique sociale n'est plus le fait des entreprises, mais de l'Etat qui, bien qu'en présence d'un secteur privé important, assure désormais l'essentiel de l'éducation, la santé, la culture. Les villages ouvriers et les villes-usines voient se tarir une partie de leurs compétences. Dans le cas des cités de cheminots, leur fonctionnement perdure, du fait de la gestion locale et de l'adhésion de la société cheminote à leur modèle de cité. Mais à partir des années 1960, la SNCF vend progressivement son parc immobilier et le système disparaît, sans que des mesures d'ensemble succèdent au comité de gestion antérieur.

D'une façon générale, se dessaisir de son patrimoine immobilier est une mesure adoptée presque partout par les entreprises, pour éviter d'immobiliser trop longtemps leurs actifs, d'autant que les villages ouvriers commencent à perdre de la population. Soit que l'on préfère habiter ailleurs et prendre la voiture individuelle pour aller travailler, soit que l'on aille chercher du travail ailleurs. De plus, habiter sur le lieu du travail suppose, d'une façon ou d'une autre, alimenter les problèmes de voisinage avec les conflits du travail, et inversement. A partir des années 1970, bon nombre d'industriels repoussent l'idée « d'être également des maires » et souhaitent séparer lieu de travail et lieu de vie.

Quand les grandes désindustrialisations du dernier tiers du XXe siècles frappent l'économie occidentale, les villages ouvriers et les villes-usines, liés à des usines qui ferment, subissent des sorts divers : désertés partiellement, suivant les reconversions possibles dans l'environnement immédiat, désertés totalement, parfois, réinvestis par une population différente. C'est ce qui s'est passé à Eindhoven, où deux grandes entreprises se partageaient l'immobilier : Philips et Daf. Se dessaisir de leur patrimoine immobilier n'allait pas de soi, car il ne fallait pas que cela soit compris comme un recul de deux firmes. La politique suivie par Philips, en particulier, a été prudente, progressive et exemplaire. En effet, son désengagement a été toujours suivi d'une mise en valeur telle que la mémoire du site était conservée mais que des activités diverses occupaient les lieux, en leur conservant leur dynamique. Témoin le quartier de Witte Dorp, dont la construction a commencé à la fin des années 30 pour la main-d'œuvre catholique de Philips et dont l'entreprise s'est séparé dans les années 60. C'est aujourd'hui un quartier très convoité de la ville, qui a conservé les infrastructures créées par la firme, dont les écoles, les espaces de jeu et les installations sportives.

Il faut donc chercher à l'extérieur de l'Europe occidentale les éléments d'une évolution ou d'un changement dans la nature du village ouvrier et de la ville usine. Quelques exemples, au Chili et en Russie sibérienne, nous montrent ce qu'il en est.

Au Chili, Chuquicamata, dans le désert d'Atacama, géré par la structure d'Etat CODELCO, a été le village de la mine de cuivre à ciel ouvert la plus grande du monde et l'extension de la mine a définitivement mis en péril le village ouvrier, évacué vers la ville voisine de Calama. La direction de la mine a saisi l'occasion pour faire de cette mesure d'urgence la nouvelle façon de vivre et de travailler : désormais, les familles vivent à Calama et les tous les jours les cars de ramassage mènent les ouvriers sur le lieu de travail. Cette séparation entre lieu de vie et lieu de travail est encore plus poussée, dans les mines de l'arrière-pays d'Antofagasta, au point qu'une nouvelle organisation a vu le jour. Comme les mines sont à 3500 voire 4000 m d'altitude, la Compagnie minière privée de Doña Inés de Collahuasi, a décidé la construction d'hôtels miniers d'altitude, où les équipes de mineurs séjournent en alternance quatre jours d'affilée. Des bus les transportent de chez eux sur les lieux de travail. Les familles vivent sur la côte dans la ville de Iquique, dans des maisons louées à l'entreprise mais pas exclusivement. La construction de ces hôtels a été confiée à un atelier d'architectes, Correa3, établis à Santiago de Chile. Leur catalogue, depuis une quinzaine d'années, présente déjà de nombreuses réalisations de ce type. La première, et la plus spectaculaire sans doute, est l'hôtel des mineurs de Doña Inés de Collahuasi. La dissociation entre lieu de vie et lieu de travail est consommée et la mine ne prend plus en charge la vie du mineur hors du travail.

Par contre, les traits de la ville-usine se maintiennent encore en Russie ouralienne, comme c'est le cas à Severski (Oural), où l'on fabrique des plaques de cuivre par électrolyse. L'usine, immense, est le centre économique et stratégique de la ville-usine. Pour les habitants, elle est la pourvoyeuse et la bienfaitrice, comme « autrefois ». Ils sont fiers de ses performances et lui savent gré de ses bienfaits. Plus loin, en Sibérie, des villes-usines ont été construites en situations climatiques extrêmes et ont pu être abandonnées quand la ressource qui les avait suscitées, s'est tarie.

Conclusion

La ville-usine et le village ouvrier d'initiative patronale forment un patrimoine considérable que l'on commence tout juste à valoriser. Ce sont des architectures de pouvoir, celui de l'industriel fondateur ou celui de l'Etat-patron. Elles témoignent des procédures d'industrialisation, que ce soit sur le carreau des mines ou près des grands barrages hydroélectriques. Leur date de création et la durée de leur fonctionnement est un indicateur quant à l'entrée en modernité et au développement des pays qui les édifient. Les plans adoptés, les architectures des maisons suivant une hiérarchie savante, sont autant d'indicateurs de la société qui est impliquée dans une production donnée. Leur politique sociale pourrait être taxée de manipulateur et les habitants en avaient conscience, tout comme du fait d'être protégés dans leur quotidien et assurés de leur travail. Beaucoup de ces sites ont été défigurés par les accessions à la propriété qui ont conduit à des ajouts et des transformations qui dénaturent l'effet d'ensemble et rend illisible le projet initial.

Aujourd'hui, la conversion de ces friches industrielles, ou pour mieux dire de ces villes-usines sans tête, est difficile et hasardeuse. Plus le site est finalisé et de grande taille, plus il est éloigné des grandes agglomérations et plus sa réutilisation est difficile. Cependant la destinée d'un site comme celui de la chocolaterie Menier à Noisiel, complètement abandonné puis récupéré par Nestlé pour en faire le siège social de la marque en France, laisse espérer une solution d'avenir pour des sites au passé prestigieux, qui pourraient être sélectionnés pour leur représentativité et leur authenticité. En France, le classement comme Monument Historique est déjà un signe de reconnaissance. Il a permis de sauver littéralement de nombreux sites industriels de la destruction, c'est un premier pas.

Sources imprimées : la presse

La Revista Social, 1873

Le Populaire, 1931

Le Monde Illustré, 1933

Le Musée Social, 1933-1939, en particulier sept 1935, sur l'effort social des compagnies ferroviaires.

REFERENCES

1. BELLET, Fabien (2015), Une ville-neuve en URSS, Togliatti, Editions Parenthèses
2. BELLET, Daniel et DARVILLÉ, Will (1924 ?) Ce que doit être la cité moderne, son plan, ses aménagements, ses organes, son hygiène, ses mouvements et sa vie, Paris
3. BREITMAN Nada et Marc (1996) Les maisons des mines, Mardaga
4. BREON, Emmanuel et RIVOIRARD, Philippe, 2013, 1925, quand l'Art Déco séduit le monde, catalogue d'exposition, Cité de l'Architecture et du patrimoine
5. BURNETT, John (1986) A social history of housing, 1815-1985, Methuen
6. CHEMINS DE FER PLM (sd) Avis aux agents habitant les cités ouvrières, Paris
7. COHEN, Jean-Louis (1997) (dir) Les années 30. L'architecture et les arts de l'espace entre industrie et nostalgie, Editions du Patrimoine.
8. CSABA, Olajos (1998) A Diósgyőr-vasgyári kolónia, Miskolc
9. DE MEULDER, Bruno (1992) «Camp and plant. The Belgian colonial housing policy as an eugenic experiment. The case of the Union Minière du Haut-Katanga, 1910-1930 » dans VANDERHULST Guido (ed) Industry, men and landscape, TICCIH Belgium
10. DINIUS, J. Oliver et VERGARA Angela (2011) (coord), Company towns in the Americas. Landscape, power and working-class communities, University of Georgia Press

11. DOREL-FERRÉ, Gracia (2002) (coord), La cité-jardin, une histoire ancienne, une idée d'avenir, Cahier de l'APIC n°3, Reims
12. DOREL-FERRE, Gracia, 2002, « Chemin Vert, un village ouvrier ? » dans DOREL-FERRE Gracia, La cité-jardin, une histoire ancienne, une idée d'avenir, Cahiers de l'APIC, 3, Reims
13. DOREL-FERRÉ, Gracia (2004) (dir) Habiter l'industrie, Cahier de l'APIC n°4, Reims
14. DOREL-FERRÉ, Gracia (2006) Les utopies industrielles : la circulation des modèles entre l'Amérique et l'Europe // Daumas, Jean-Claude Les mémoires de l'industrie, de l'usine au patrimoine. – Besançon : Presses Universitaires de Franche-Comté
15. DOREL-FERRÉ, Gracia (2016) (dir) Villages ouvriers et villes-usines de par le monde, LLESETI, Presses de l'Université de Savoie.
16. DOREL-FERRÉ, Gracia (2016) « Barcelone et son arrière-pays, le dialogue interrompu » dans Catalonia, 20, revue en ligne du Centre d'Etudes catalanes de Paris IV.
17. DOUMERGUE, Yves (1964) « Un bel exemple d'implantation industrielle en milieu rural, l'usine Bata de Moussey-Bataville (Moselle) », L'information géographique, 3, p.125-130
18. DUMONT, Marie-Jeanne (1991) Le logement social à Paris, 1850-1930. Les habitations à Bon Marché. Mardaga
19. EDELBLUTTE, Simon (2010), Paysages et territoires de l'industrie. Héritages et renouveaux, Ellipse
20. EDELBLUTTE, Simon et DEL BIONDO Lucas (2016), « Le paysage des anciennes villes-usines européennes, un nouveau patrimoine entre négation, alibi, reconnaissance et complexité des jeux d'acteurs » dans Annales de Géographie, 5, n°711
21. ELB, Monique (1994) L'apprentissage du chez soi, Editions Parenthèses
22. FAURE, Benoit (2011) Faure à Revin, L'Harmattan
23. FORTIER, Robert (1996) Villes industrielles planifiées, Editions du Boréal
24. FROUARD, Hélène, Du coron au HLM, Patronat et logement social (1894-1953) Presses Universitaires de Rennes
25. GABORIAU, Arnaud (2004) « Aux origines de la cité des cheminots de Lille-La-Délivrance (1921-1926) », Revue d'histoire des chemins de fer, 31
26. GASNIER, Marina (2018) Le patrimoine industriel au prisme de nouveaux défis. Usages économiques et enjeux environnementaux, Presses Universitaires de Franche-Comté.
27. GIDE, Charles (1924) L'habitation hors la ville, deux leçons au Collège de France, Paris
28. GIRARD, Paulette et FAYOLLE LUSSAC, Bruno (1996) (coord) Cités, cités-jardins : une histoire européenne, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine.
29. GRAUVIN, Charles (1909) Les institutions patronales des Compagnies houillères du Pas de Calais, Lille
30. GUERRAND, Roger-Henri (1983) Le logement populaire en France, sources documentaires et bibliographie, Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts.
31. GUERRAND, Roger-Henri (1992) Une Europe en construction, deux siècles d'habitat social en Europe, La Découverte
32. GUERRAND, Roger-Henri (1993) et alii, La modernité des HLM, La Découverte
33. GUERRAND, Roger-Henri et MOISSINAC Christine (2005), Henri Sellier, urbaniste et réformateur social, Editions la Découverte.
34. GUTIERREZ Ramon et GUTMAN, Margarita (1988) Vivienda: ideas y contradicciones (1916-1956), Buenos Aires.
35. HARDY, Odette (1994) « Des quartiers et cités aux villes-usines dans les mines et la sidérurgie du Denais aux XIXe et XXe siècles » dans DOREL-FERRÉ Gracia, Villages ouvriers, utopie ou réalités ? L'Archéologie industrielle en France, n°24-25 et L'Heur de Laon
36. HARDY, Odette (2008) « 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
37. HOWARD Ebenezer (1898, édition française 1998), Les cités-jardins de demain, Editions 11/24
38. JONAS, Stéphan, 1994, Le Mulhouse industriel, un siècle d'histoire urbaine, 1740-1848, L'Harmattan
39. JONAS, Stéphane (1994) « Les villages ouvriers et Mulhouse, 1830-1930 » dans DOREL-FERRÉ Gracia, Villages ouvriers, utopie ou réalités ? L'Archéologie industrielle en France, n°24-25 et L'Heur de Laon
40. JONAS, Stéphane (2002) (dir) Les cités-jardins du Mitteleuropa, (études de cas de Strasbourg, Dresde, Wrocław et Budapest) Magyar képek, Budapest.
41. LAGRANGE, Frédéric (2001) Les cités ouvrières de Blanzay, 1837-1939. Association La mine et les hommes, Blanzay.
42. LEMOINE, Bertrand (2000) (dir) Cent monuments du XXe siècle, Editions du Patrimoine, Paris
43. LIUCCI-GOUTNIKOV, Nicolas, 2019, Rouge ! 1917-1953, Art et utopie au pays des Soviets, Flammarion
44. LUSSANA Carolina (2003) (coord) Dalmine d'all'impresa alla città. Committenza industriale e architettura, Quaderni delle Fondazione Dalmine, 3, Fondazione Dalmine.
45. MORISSET, Lucie K, (1998) Arvida, cité industrielle. Une épopée urbaine en Amérique, Sillery, Septentrion
46. MUÑIZ SÁNCHEZ Jorge (s.d) La vivienda de empresa en la planoteca del Archivo Histórico de Hunosa. Hunosa.
47. MUTHESIUS, Stefan (1982) The english terraced house, Yale
48. POLAK, Christian, 2002, Soies et lumières, Hachette. Le site a été classé patrimoine mondial par l'UNESCO
49. QUILLOT, Roger et GUERRAND, Roger-Henri (1989) Cent ans d'habitat social, une utopie réaliste, Albin Michel
50. Renard Alain et Motte, Paul. Si Sommer m'était conté... – Editions Terres Ardennaises, 2013.
51. REPPE, Suzanne (1993) Der Karl Marx Hof, Picus Verlag Wien
52. ROBERTS, Henry (1867, réédition 1998) Des habitations des classes ouvrières, L'Harmattan
53. SACHSE, Carola (1993) « Logements ouvriers en Allemagne : des politiques privées et publiques (1880-1945) » in SCHWEITZER, Sylvie (ed) Logiques d'entreprises et politiques sociales, Les chemins de la recherche, Programme Rhône-Alpes.
54. SCOTT, John, 2010, (première édition 1942), Au-delà de l'Oural, un ouvrier américain dans la métropole russe de la sidérurgie, Les bons caractères

11. DOREL-FERRÉ, Gracia (2002) (coord), La cité-jardin, une histoire ancienne, une idée d'avenir, Cahier de l'APIC n°3, Reims
12. DOREL-FERRE, Gracia, 2002, « Chemin Vert, un village ouvrier ? » dans DOREL-FERRE Gracia, La cité-jardin, une histoire ancienne, une idée d'avenir, Cahiers de l'APIC, 3, Reims
13. DOREL-FERRÉ, Gracia (2004) (dir) Habiter l'industrie, Cahier de l'APIC n°4, Reims
14. DOREL-FERRÉ, Gracia (2006) Les utopies industrielles : la circulation des modèles entre l'Amérique et l'Europe // Daumas, Jean-Claude Les mémoires de l'industrie, de l'usine au patrimoine. – Besançon : Presses Universitaires de Franche-Comté
15. DOREL-FERRÉ, Gracia (2016) (dir) Villages ouvriers et villes-usines de par le monde, LLSETI, Presses de l'Université de Savoie.
16. DOREL-FERRÉ, Gracia (2016) « Barcelone et son arrière-pays, le dialogue interrompu » dans Catalonia, 20, revue en ligne du Centre d'Etudes catalanes de Paris IV.
17. DOUMERGUE, Yves (1964) « Un bel exemple d'implantation industrielle en milieu rural, l'usine Bata de Moussey-Bataville (Moselle) », L'information géographique, 3, p.125-130
18. DUMONT, Marie-Jeanne (1991) Le logement social à Paris, 1850-1930. Les habitations à Bon Marché. Mardaga
19. EDELBLUTTE, Simon (2010), Paysages et territoires de l'industrie. Héritages et nouveaux, Ellipse
20. EDELBLUTTE, Simon et DEL BIONDO Lucas (2016), « Le paysage des anciennes villes-usines européennes, un nouveau patrimoine entre négation, alibi, reconnaissance et complexité des jeux d'acteurs » dans Annales de Géographie, 5, n°711
21. ELB, Monique (1994) L'apprentissage du chez soi, Editions Parenthèses
22. FAURE, Benoit (2011) Faure à Revin, L'Harmattan
23. FORTIER, Robert (1996) Villes industrielles planifiées, Editions du Boréal
24. FROUARD, Hélène, Du coron au HLM, Patronat et logement social (1894-1953) Presses Universitaires de Rennes
25. GABORIAU, Arnaud (2004) « Aux origines de la cité des cheminots de Lille-La-Délivrance (1921-1926) », Revue d'histoire des chemins de fer, 31
26. GASNIER, Marina (2018) Le patrimoine industriel au prisme de nouveaux défis. Usages économiques et enjeux environnementaux, Presses Universitaires de Franche-Comté.
27. GIDE, Charles (1924) L'habitation hors la ville, deux leçons au Collège de France, Paris
28. GIRARD, Paulette et FAYOLLE LUSSAC, Bruno (1996) (coord) Cités, cités-jardins : une histoire européenne, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine.
29. GRAUVIN, Charles (1909) Les institutions patronales des Compagnies houillères du Pas de Calais, Lille
30. GUERRAND, Roger-Henri (1983) Le logement populaire en France, sources documentaires et bibliographie, Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts.
31. GUERRAND, Roger-Henri (1992) Une Europe en construction, deux siècles d'habitat social en Europe, La Découverte
32. GUERRAND, Roger-Henri (1993) et alii, La modernité des HLM, La Découverte
33. GUERRAND, Roger-Henri et MOISSINAC Christine (2005), Henri Sellier, urbaniste et réformateur social, Editions la Découverte.
34. GUTIERREZ Ramon et GUTMAN, Margarita (1988) Vivienda: ideas y contradicciones (1916-1956), Buenos Aires.
35. HARDY, Odette (1994) « Des quartiers et cités aux villes-usines dans les mines et la sidérurgie du Denais aux XIXe et XXe siècles » dans DOREL-FERRÉ Gracia, Villages ouvriers, utopie ou réalités ? L'Archéologie industrielle en France, n°24-25 et L'Heur de Laon
36. HARDY, Odette (2008) « 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
37. HOWARD Ebenezer (1898, édition française 1998), Les cités-jardins de demain, Editions 11/24
38. JONAS, Stéphane, 1994, Le Mulhouse industriel, un siècle d'histoire urbaine, 1740-1848, L'Harmattan
39. JONAS, Stéphane (1994) « Les villages ouvriers et Mulhouse, 1830-1930 » dans DOREL-FERRÉ Gracia, Villages ouvriers, utopie ou réalités ? L'Archéologie industrielle en France, n°24-25 et L'Heur de Laon
40. JONAS, Stéphane (2002) (dir) Les cités-jardins du Mitteleuropa, (études de cas de Strasbourg, Dresde, Wrocław et Budapest) Magyar képek, Budapest.
41. LAGRANGE, Frédéric (2001) Les cités ouvrières de Blanzky, 1837-1939. Association La mine et les hommes, Blanzky.
42. LEMOINE, Bertrand (2000) (dir) Cent monuments du XXe siècle, Editions du Patrimoine, Paris
43. LIUCCI-GOUTNIKOV, Nicolas, 2019, Rouge ! 1917-1953, Art et utopie au pays des Soviets, Flammarion
44. LUSSANA Carolina (2003) (coord) Dalmine d'all'impresa alla città. Committenza industriale e architettura, Quaderni delle Fondazione Dalmine, 3, Fondazione Dalmine.
45. MORISSET, Lucie K, (1998) Arvida, cité industrielle. Une épopée urbaine en Amérique, Sillery, Septentrion
46. MUÑIZ SÁNCHEZ Jorge (s.d) La vivienda de empresa en la planoteca del Archivo Histórico de Hunosa. Hunosa.
47. MUTHESIUS, Stefan (1982) The english terraced house, Yale
48. POLAK, Christian, 2002, Soies et lumières, Hachette. Le site a été classé patrimoine mondial par l'UNESCO
49. QUILLLOT, Roger et GUERRAND, Roger-Henri (1989) Cent ans d'habitat social, une utopie réaliste, Albin Michel
50. Renard Alain et Motte, Paul. Si Sommer m'était conté... – Editions Terres Ardennaises, 2013.
51. REPPE, Suzanne (1993) Der Karl Marx Hof, Picus Verlag Wien
52. ROBERTS, Henry (1867, réédition 1998) Des habitations des classes ouvrières, L'Harmattan
53. SACHSE, Carola (1993) « Logements ouvriers en Allemagne : des politiques privées et publiques (1880-1945) » in SCHWEITZER, Sylvie (ed) Logiques d'entreprises et politiques sociales, Les chemins de la recherche, Programme Rhône-Alpes.
54. SCOTT, John, 2010, (première édition 1942), Au-delà de l'Oural, un ouvrier américain dans la métropole russe de la sidérurgie, Les bons caractères

55. SMETS, Marcel (1977) L'avènement de la cité-jardin en Belgique. Histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930, Pierre Mardaga, éditeur.
56. SÖDERSTRÖM, Ola, (1997) (ed.) L'industriel, l'architecte et le phalanstère, L'Harmattan
57. SORIA Y MATA, Arturo (1984 rééd.) La cité linéaire, nouvelle architecture des villes. Ecole nationale supérieure des Beaux-Arts
58. TAFURI, Manfredo (1995) Vienna Rossa. La politica residenziale nella Vienna socialista. Electa
59. TARICAT, Jean et VILLARS Martine (1982) Le logement à bon marché. Chronique 1850-1930, Editions Apogée.
60. VVAA (2002) Zlin, une ville industrielle modèle, 1900-1950, Ecomusée Le Creusot-Montceau

© Дорель-Ферре Г.



Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons "Attribution-ShareAlike" ("Атрибуция - на тех же условиях"). 4.0 Всемирная