

MAI 2013

BOURSE DU TRAVAIL

La revue de l'Union Locale Force ouvrière



NOUVELLE BOURSE DU TRAVAIL



CLÉMENT PATIGNIEZ : «L'USINE, C'ÉTAIT CHEZ NOUS»



INAUGURATION



SPÉCIAL 1^{er} MAI

En Mémoire des Ouvriers de Fives Lille Cail Babcock



MAIS AUSSI ... *Fives et l'urbanisme, Fives et ses Industries, Fives et ses ateliers, Fives en quelques dates, Fives et les grands ouvrages, Fives et ses locomotives...*



LILLE FIVES

LA NOUVELLE BOURSE



Le déménagement de l'ancienne à la nouvelle bourse du travail.

Après cinq ans de négociation, le 29 octobre 2012 dernier, nous avons été les premiers à prendre possession de nos nouveaux locaux au 3^e étage de la nouvelle Bourse du Travail qui se situe désormais au 254, Bd de l'Usine à Lille.

Nous sommes très honorés aujourd'hui de prendre le relais sur ce site de Fives Lille Cail Babcock, haut lieu de l'histoire du mouvement ouvrier.

Dix hectares et demi, fut la superficie initiale des usines de Fives à la fin du XIX^e siècle. En prenant de l'ampleur, la surface d'occupation de «l'usine» n'a cessé de s'agrandir, passant de 34 hectares pour finir en pleine activité à 99 hectares.

Le bâtiment de trois étages que nous occupons aujourd'hui se situe à l'emplacement exacte de ce que l'on appelait «les grands bureaux».

Cette nouvelle Bourse du Travail ne doit pas être seulement un sanctuaire du passé, mais comme cela a toujours été, une icône tournée vers l'avenir.

Force Ouvrière s'inscrit dans la continuité de ce combat syndical pour la défense des droits matériels et moraux de l'ensemble des salariés.

Ce fascicule a été fait en mémoire des ouvriers de Fives Lille Cail Babcock. Nous tenions en cette date historique du 1^{er} mai à vous faire partager ces différents moments de l'histoire ouvrière.

Françoise Wellecam

*Secrétaire Générale
Union Locale Force Ouvrière de Lille*



*La réhabilitation et la réintégration
de cette friche a un objectif unique :*

Rendre vie à ce géant de fer...

Avec près de 150 ans d'histoire, le site Fives Cail Babcock reste dans les mémoires de tous comme un fleuron de la métallurgie française et internationale. Ce site n'était pas seulement le berceau d'ouvrage célèbre que sont le pont Alexandre III à Paris, les charpentes métalliques des gares de Lille et d'Orsay, et les ascenseurs du troisième étage de la Tour Eiffel mais aussi le plus gros employeur de la région.

*Ce repaire de la résistance face à l'occupation nazie était un centre de vie et un fer de lance de la lutte sociale. **Pierre DeGeyter, un ouvrier modeler y composa l'Internationale qui reste aujourd'hui l'Hymne des Travailleurs.***

Fives est un quartier populaire de l'est de Lille comptant environ 20 000 habitants.

Fives peinait à se reconverter jusqu'au projet de la société d'aménagement de Lille Métropole qui prévoit 1000 logements, un lycée hôtelier et un programme d'espaces verts..

Une ligne de métro traverse le quartier.

Fives : d'hier à aujourd'hui

À seulement quelques pas du centre de Lille, l'ancien village de la campagne Lilloise affirme très vite au XIX^{ème} siècle sa vocation industrielle: placé le long du chemin de fer qui relie Lille à Paris, son extension y est directement liée.

Fives fut rattaché à Lille en même temps que quatre autres faubourgs sous le Second Empire en 1858. Séparé de la ville par la voie ferrée, Fives-Lille eut une croissance autonome et devint un quartier-village très commercial, vivant et populaire. Sa population est encore aujourd'hui bonne gardienne des traditions et des plaisirs du passé : harmonies, majorettes, coulons, jeux, fêtes et nombreuses braderies animent ses rues commerciales...**Sans oublier les vendanges à l'automne et le fameux vin de Fives dégusté sur place.**



Au fil des années, la mise en bouteille du vin de Fives s'est transformée en Fête de quartier.

Et oui il y a des vignes à Lille !
40 pieds pour 100 litres de nectar.

Ce dernier n'est pas vendu mais offert aux membres de l'association « Les Raisins de Fives et d'ailleurs ».

1861 : Création de Parent-Schaken-Caillet et Cie, spécialisée dans la construction de voies de chemin de fer, et de locomotives à vapeur qui installe une usine à Fives et devient la Compagnie de Fives-Lille en 1865.

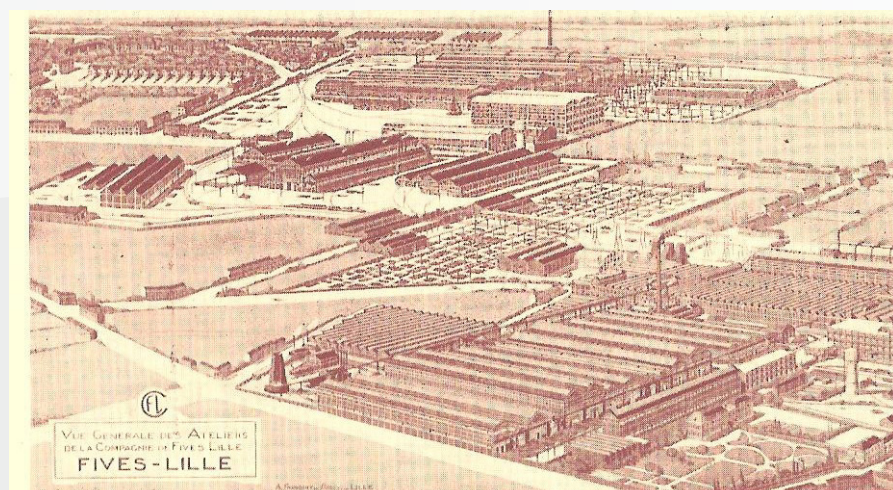
L'histoire de ces deux sociétés est jalonnée de réalisations remarquables : premières locomotives à vapeur et installations ferroviaires, pont Alexandre III, charpentes métalliques de la gare d'Orsay et ascenseurs de la Tour Eiffel pour l'Exposition Universelle de 1889 à Paris.



1906-1907 - Type 67 : Locomotive des ateliers de Fives.
Poids à vide : 19 900 kg.



1905 Sur cette photo du début du XXe siècle, nous apercevons la sortie des ouvriers de «l'usine de Fives». Le photographe est positionné à l'angle de la rue de l'église Saint-Louis. A cette époque, l'activité de l'usine bat son plein et emploie plusieurs milliers d'ouvriers.



À partir du XIXe siècle, l'histoire de Fives va accompagner celle du chemin de fer. L'achèvement de la ligne de Paris à Lille, puis de celle de Lille à Roubaix, enfin de la gare de marchandises, attirent de nombreux industriels qui vont implanter leurs usines. Le faubourg de Tournai s'industrialise considérablement.

« **Fondée en 1861**, l'usine Parent-Shaken puis Fives - Lille doit sa notoriété à l'ampleur de ses installations (plus de 15 hectares d'ateliers, 12 marteaux pilons, 95 forges, 500 machines outils), au nombre de ses ouvriers qui sont plusieurs milliers. (...) de 1861 à 1905 sortent de ses ateliers plus de 2000 ponts de chemin de fer, une centaine de ponts routiers, dont certains monumentaux, des gares de chemins de fer dont la célèbre gare d'Orsay*, plus de 2000 locomotives. La Compagnie de Fives-Lille exporte ses productions dans le monde entier, en Espagne, en Égypte avec deux ponts sur le Nil, en Roumanie, en Chine, au Brésil, en Argentine ... »

* Entre 1898 et 1900 / Paris, gare du quai d'Orsay →



Fives et ses grands ouvrages

Paris - Pont Alexandre III

Les grands ouvrages de la compagnie Fives Lille :

Le pont Alexandre III à Paris, les charpentes métalliques des gares de Lille et d'Orsay, et les ascenseurs du troisième étage de la Tour Eiffel. Des charpentes métalliques pour l'exposition universelle de 1867, le viaduc des Fades...

Les Établissements Cail avaient déjà une longue histoire derrière eux quand leur fusion avec la Compagnie de Fives-Lille donna lieu à la société Fives-Lille Cail à l'origine du groupe Fives.

Dès 1840, Jean-François Cail lance ses ateliers dans la construction de locomotives à vapeur et de matériels pour voies ferrées.

En 1861 démarre une première coopération avec la Compagnie de Fives-Lille. Pendant les neuf ans que durera cette association, les deux sociétés construisent ensemble 708 locomotives, plus de 800 ponts et viaducs, et de nombreuses installations ferroviaires partout en France, en Italie, en Espagne et en Russie, dont la ligne Kiev à Balta, d'une longueur de 600 km, et des charpentes métalliques pour l'exposition universelle de 1867.

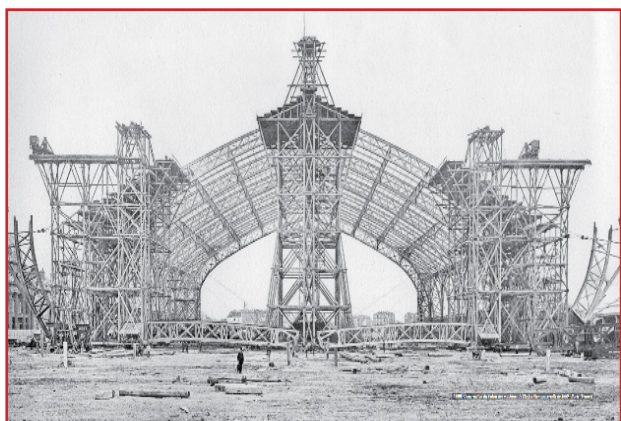
En 1900, la société s'est distinguée à l'Exposition universelle avec ses chemins élévateurs électriques qui préfigurent les tapis roulants électriques d'aujourd'hui. Ses cadences de production restent encore inégalées. C'est à cette époque que le viaduc des Fades est édifié dans le centre de la France. Durant la seule année 1908, Cail arrive à fabriquer 125 locomotives à vapeur.

En 1956, Cail doit absolument trouver un repreneur. La fusion avec la Compagnie de Fives-Lille en 1958 arrive à point nommé.





← 1881 | Chemin de fer de Porto Alegre - Viaduc à deux voies de 1 mètre sur le Rio Taguary - Uruguayana (Brésil).



← 1888 | Construction des machines de l'exposition universelle.

1905 | Viaduc des Fades

Commencés en 1901, les travaux pharaoniques du viaduc des Fades confiés à la Société Française de Constructions Mécaniques (Anciens Établissements Cail) dureront huit ans. Situé sur la ligne ferroviaire reliant Montluçon à Clermont-Ferrand, ce viaduc enjambe la Sioule, un cours d'eau dont la vallée est très encaissée. Avec une hauteur qui culmine à 132,50 mètres au-dessus du sol, cet ouvrage est alors le plus haut pont du monde. Son assemblage nécessitera l'utilisation d'un million de rivets. Son tablier métallique sera forgé et pré-assemblé dans les ateliers. Classé monument historique depuis 1984, le viaduc des Fades a rendu service durant près d'un siècle.



Fives

Les Industries



Fives doit donc son essor à l'avènement des filatures, de la métallurgie et de l'automobile. Sa population a été multipliée par six entre 1860 et 1920 et le quartier accueillait de grands noms comme Peugeot, la Compagnie de Fives-Lille (qui employa jusqu'à 8 000 personnes).



La brasserie coopérative de l'Avenir était installée aux 16, 18 et 20 rue d'Aguesseau et au 266, rue Pierre Legrand. Elle était spécialisée dans les bières fortes et extra fortes vendues en litre et en fût de toutes contenances à partir de 25 litres.

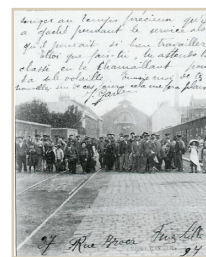
Cette photo présente le commerce de boissons aux **Vignobles Pierre Legrand** qui se trouvait probablement à Fives et dans les environs immédiats de la rue Pierre Legrand (177 bis, rue du Long Pot). Le véhicule automobile symbolise la réussite sociale de son propriétaire. La bière Pélican était une marque produite par la brasserie Vandamme de Lille.



À défaut de disposer d'un cliché de **l'usine Peugeot**, entreprise emblématique du quartier, voilà l'atelier de construction mécanique qui œuvrait au 57, rue de Flers. La construction automobile en plein essor voyait de nombreuses entreprises se développer pour satisfaire ce nouveau besoin de consommation. Si le charbon et le maréchal-ferrant voient leur activité disparaître progressivement, de nouveaux métiers les remplacent.

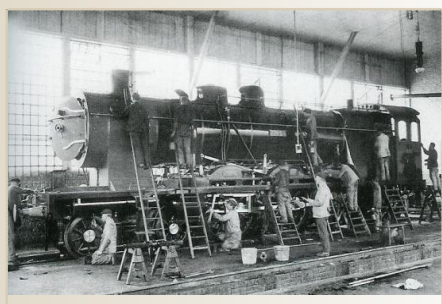


Fives sans son usine ne serait pas Fives, ou plus exactement depuis sa récente fermeture n'aurait pas été Fives. Cette entreprise s'est installée en septembre 1861 sur 5 hectares. De nombreux éditeurs de cartes postales proposaient sur leurs présentoirs la sortie des ateliers.

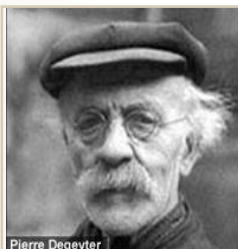


C'est l'entreprise de Parent-Shacken, transférée de Lyon, qui lui vaut dans un premier temps le nom d'usine Lyonnaise. Rapidement, l'usine devenue «de Fives» s'agrandit et occupe 15 hectares à cheval sur Fives et Hellemes.

De nombreuses locomotives sont sorties des ateliers de l'Usine. À La Grande Époque, cela représentait plus de 80 locomotives par an. Celle présente sur cette photo est livrée à son nouveau propriétaire en 1970.



Un train de matériel s'apprête à rentrer dans les ateliers sous la surveillance du personnel de l'ONU. Pendant la guerre ce sont des obus et armes de guerre que les ateliers fabriquent.



Cette entreprise fut aussi le berceau de mouvements ouvriers qui militèrent pour le progrès social. En 1888, un ouvrier modelleur, Pierre Degeyter, y composa l'Internationale, qui deviendra l'Hymne des Travailleurs.



1929 | Train transportant les cannes à sucre pour la sucrerie San Martin del Tabacal (Argentine)

Pour bâtir leur usine lilloise, qu'ils vont baptiser «Ateliers de Construction Mécanique de Fives», Pierre Schaken, général de la garde civile belge et Basile Parent, gros propriétaire normand s'associent avec Jules-César Houel et Ferdinand Caillet. Le premier est directeur des usines parisiennes des Établissements Cail. Le second dirige les ateliers d'Oullins. L'objectif des quatre hommes est de fabriquer à grande échelle des locomotives à vapeur et des équipements dédiés à la construction de voies de chemin de fer. À l'occasion de ce rapprochement, la société prend le nom de Parent, Schaken, Caillet & Cie et son aventure sur le site de Fives commence.

En 1865, l'usine devenue la « Compagnie de Fives-Lille » a bien grandi depuis son arrivée à Lille. Le site compte 1 500 ouvriers, 95 forges et 500 machines-outils. Ses locomotives peuvent remorquer en montée plus de 65 tonnes à 20 km/h et atteindre 45 km/h en descente avec un convoi de 180 tonnes. Il s'en construit 80 par an. La renommée de l'usine de Fives rayonne bien au-delà du nord de la France.

La production de locomotives

Lors de ces heures de gloire, la compagnie Fives Lille a livré de nombreuses locomotives.

À la Compagnie des chemins de fer de l'Est

- Des 040 Est pour la tranche 0642 à 0666 en 1886.
- Une partie des 150 Est 150001 à 150195 (futures 1-150 E 1 à 195 de la SNCF).

À la Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée (PLM)

- Les 1CC1 3800 / 1C 100.

À la Compagnie des chemins de fer de l'État

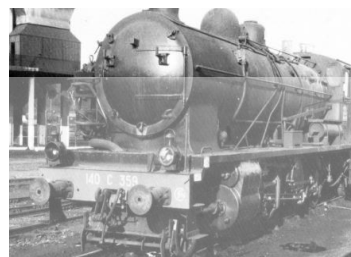
- Les 2D2 5400.

À la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans

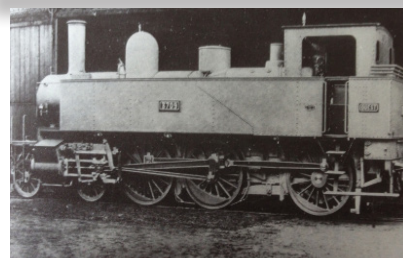
- Les 2D2 5500.

À la SNCF

- Les 2D2 9100, CC 7100, BB 13000, CC 14100 et BB 9400 / BB 9600.



| La locomotive 140 C



| 1897 - La loco Type 040



| La loco 130T-Fives-Lille



Fives

L'usine



À l'époque de la fondation des usines de Lille Fives, le site s'étendait sur 10 hectares et demi, dont 5,5 étaient utilisés. Plus tard, les ateliers représenteront une surface de 34 hectares dont 17 couverts. **La superficie totale de l'Usine était de 99 hectares.**

Les Ateliers sont reliés au Chemin de Fer du Nord par deux embranchements orientés, l'un vers l'Est et l'autre vers l'Ouest des usines. Ils sont en outre desservis par un réseau complet de voies ferrées...

Les possibilités de l'Usine de Fives sont alors considérables. Vous pourrez trouver à la suite quelques exemples de ce qu'il sortait de Fives Lille . Citons notamment les appareils de mécanique générale tels que laminoirs, matériel hydraulique, compresseurs d'air, les locomotives de tous types à vapeur, électriques, à moteur Diesel et à air comprimé, les rouleaux compresseurs, les appareils divers de sucreries, les appareils pour la distillation et le raffinage du pétrole, les générateurs de vapeur de divers systèmes (en particulier les chaudières à tubes d'eau «Stirling» dont la compagnie Fives-Lille avait la licence exclusive de construction et les chaudières à haute pression «Besson»), les turbines terrestres et marines, les ponts métalliques, les divers appareils de l'industrie chimique, etc..

Le Tour des Ateliers.....

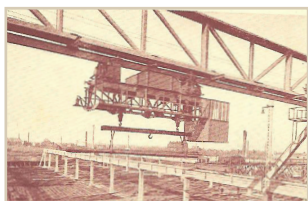
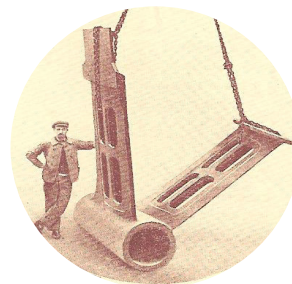


Modelage

En tête des ateliers créateurs, le Modelage fabrique tous les modèles dont se servent les fonderies pour couler les pièces moulées en métaux appropriés. Une installation d'aspiration supprime les sciures, poussières et copeaux que l'on rencontre trop souvent dans les ateliers travaillant le bois.

Fonderie d'Acier

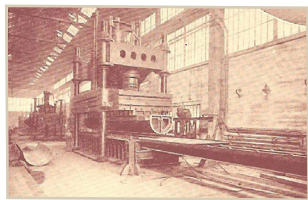
La Fonderie d'Acier se divise en trois départements, l'Aciérie, la Fonderie et l'Atelier de finition. Les fours servent à couler soit des lingots jusqu'à 18 tonnes, soit des moulages dont le poids peut atteindre celui de la capacité du four.



Parc à Matières

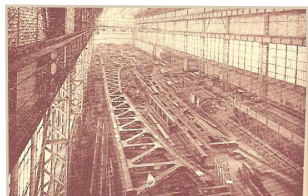
Le stockage des laminés, tôles, poutrelles, profilés et tubes est réalisé dans un vaste terrain placé à proximité des Ateliers de Chaudronnerie, de Ponts et de Charpentes. Le Parc comprend trois travées de 28 mètres de largeur desservies chacun par un pont-roulant de 4 tonnes. Les matières sont débitées par des scies et des cisailles et le transport au lieu d'emploi est assuré par un monorail aérien de 1500 kg (voir ci-dessus).

Le Tour des Ateliers, la suite...



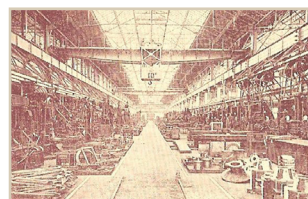
L'emboutissage

Dans l'atelier d'emboutissage, grâce à une presse hydraulique de 1500 tonnes et d'autres presses hydraulique et mécaniques de 50 à 600 tonnes, on y façonne tous les genres d'emboutis : plaques tubulaires, boîtes à feu de locomotives, fonds de chaudières... On y cinte également à chaud et à froid des tôles pour collecteurs de Chaudières Stirling allant jusqu'à 13 m. de longueur et 65 mm. d'épaisseur.



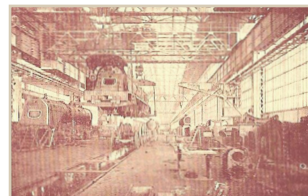
Ponts & Charpentes et Grosse & Moyenne Chaudronnerie

C'est un immense bâtiment de 400m. de long et 75 m. de large qui renferme les Ateliers de Chaudronnerie et de Ponts et de Charpentes Métalliques. La production mensuelle peut atteindre 1000 à 1200 tonnes d'ossatures d'appareils de levage, de grosses charpentes et de ponts.



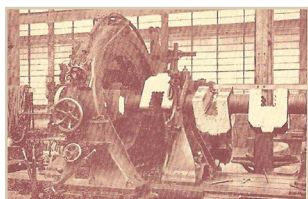
Atelier de Mécanique & de Tuyauteries

Ces ateliers s'étendent sur une superficie de plus de 45000 m². On remarquera la proximité des Ateliers de Petite Tôlerie et de Tuyauteries d'une part, du Montage des Locomotives de l'autre, cette disposition est nécessitée par la part considérable que prennent ces ateliers dans l'équipement des locomotives modernes de l'époque.



Montage des Locomotives

Cet atelier desservi par deux ponts-roulants de 60 tonnes et un de 30 t., permet la mise sur roues des locomotives, une fosse permet d'accéder au dessous des locomotives en cours de montage pour pouvoir procéder aux réglages. Cet atelier est raccordé au réseau des voies pour la sortie des locomotives. Une voie spéciale était d'ailleurs aménagée pour le rodage et les essais des locomotives avant expédition.



Atelier des Arbres Coudés

Cet atelier est équipé avec de puissants tours modernes, des machines à tourillonner, des mortaiseuses et aléseuses - fraiseuses permettant le dégrossissage des grosses pièces de forge, l'usinage des arbres vilebrequins pour moteurs diesel marins et autres de toutes puissances, des essieux coudés de locomotives et des rotors de turbines marines.

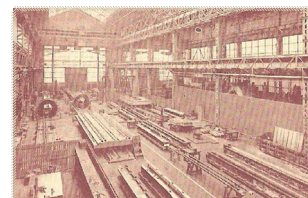


Chaudronnerie légère & Tuyauteries

Entre l'Atelier des arbres coudés et les nefs de montage, il y a trois halls dont deux sont réservés à la fabrication des appareils de tôlerie légère des appareils en cuivre pour distilleries et sucreries, à la préparation des tuyauteries en général et notamment des tuyauteries de locomotives et autres... Le troisième hall, équipé avec des machines spécialisées, dont une presse tournante, est destiné à la fabrication des tuyauteries à haute pression pour centrales à vapeur, à la fabrication des serpentins pour appareils destinés aux raffineries de pétroles, etc...

Atelier de Machines outils

Le développement de la construction des machines outils exécutée depuis 1934, en collaboration avec la Société des Anciens Établissements Charles Berthiez conduit à la création d'installations permettant de construire toutes les grosses machines outils.



Atelier des Turbines

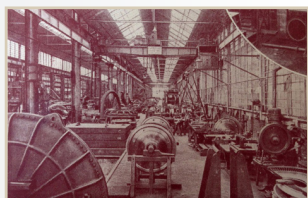
La Compagnie de Fives-Lille construit des turbines à vapeur à action pour les groupes terrestres et à réaction pour les appareils moteurs marins, pour les groupes électrogènes. Cette fabrication exige une très grande précision...

Emballage & Expéditions

Le dernier hall est réservé aux emballages des machines terminées et chargement sur wagons ou camions pour les expéditions. Ce hall est desservi par des ponts-roulants supérieurs utilisés pour le chargement des wagons. Sous ce plancher, circulent deux ponts roulants de 5 tonnes qui servent à la mise en caisses des pièces et appareils.

Atelier d'Usinage des pièces de Locomotives

Séparées par le cour Est et desservies chacune par deux ponts roulants de 10 tonnes, sont alignées six travées réservées aux machines outils et à une section d'ajustage et le finissage des pièces détachées des locomotives.



Fives : l'urbanisme évolue

Le boulevard de l'Usine, ouvert en 1863, doit son existence à l'implantation de l'usine Parent-Shaken en 1861, devenue Compagnie de Fives-Lille en 1865.



Sur ce cliché du début du XXe siècle, le boulevard n'est que partiellement urbanisé du côté pair. A l'horizon, on peut apercevoir l'entrée principale des ateliers de l'usine.

1913 Cette autre vue du boulevard de l'Usine, prise à quelques années d'intervalle, démontre le développement industriel prodigieux du faubourg de Fives : on aperçoit une nouvelle usine à l'angle de la rue de l'église Saint-Louis, encore vierge de constructions quelques années plus tôt. La Compagnie de Fives-Lille, quant à elle, continue de faire travailler des milliers d'ouvriers.



Aujourd'hui, le boulevard de l'Usine possède encore l'ensemble des infrastructures présentes sur ce cliché. Même la chaussée, partiellement pavée, est encore traversée par l'ancienne voie de chemin de fer qui reliait jadis l'usine à la gare de triage.

La rue du Long-Pot

La rue du Long-Pot emprunte le tracé d'un ancien chemin vicinal qui a été partiellement régularisé après la construction de la voie de chemin de fer de Paris à Lille en 1846. Le chemin vicinal devient une rue à part entière dans les années 1850. Voie principale menant au Mont-de-Terre et à la route de Lezennes, la rue du Long-Pot s'est fortement urbanisée suite à l'implantation de la Compagnie de Fives-Lille.

Sur ce cliché, la vue est prise à l'angle du boulevard de l'Usine et vers le Mont-de-Terre. La voie de chemin de fer longe la rue sur la droite. La maison d'angle, au n°181, tient lieu d'estaminet : «Au Mille Colonnes», aujourd'hui disparu.



Ce quartier a subi d'importantes transformations dans le courant du XXe siècle, si bien qu'il demeure impossible de le reconnaître sous cette forme aujourd'hui.



Le Mont-de-Terre apparaît suite à l'achèvement de la ligne de chemin de fer de Paris à Lille en 1846. L'appellation provient de la faible déclinaison causée par l'accumulation de terre déblayée lors de la construction de la voie ferrée. Le Mont-de-Terre prend approximativement naissance à la jonction des actuelles rues du Long-Pot et de Belle-Vue jusqu'au pont de Tournai.

Sur ce cliché, le Mont-de-Terre apparaît à hauteur du pont de Tournai en direction de la rue du Long-Pot et du cœur du faubourg de Fives. Sur la gauche, l'espace inhabité correspond aux lignes de chemin de fer. Sur la droite, le muret appartient à l'ancienne école Lakanal.

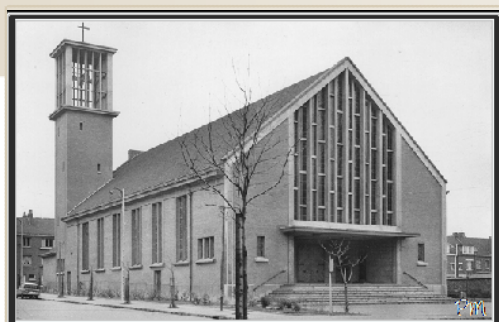


Le quartier du Mont-de-Terre ainsi que l'ancienne gare de triage de Lille-Fives ont subi d'intenses bombardements les 10 mai et 22 juin 1944. D'autres transformations urbaines de grande ampleur ont été effectuées dans le courant du XXe siècle. Le Mont-de-Terre est aujourd'hui métamorphosé.

Cette autre vue du Mont-de-Terre est prise à l'angle de la rue Malesherbes (intersection sur la droite) tandis que la rue du Long-Pot occupe une bonne partie du cliché. Une foule importante est amassée devant le dépôt de vins «Au Bon Beurre» aujourd'hui disparu.

Ecole Lakanal La croissance démographique du faubourg de Fives, et particulièrement du quartier de l'usine, a nécessité la construction d'écoles communales. Au début du XXe siècle, les écoles se situent dans le périmètre de la Compagnie de Fives-Lille et du Mont-de-Terre .

Cette vue présente l'école Lakanal (école de garçons), située rue du Long-Pot entre les rues Broca et de l'école Saint-Louis. L'extraordinaire animation rappelle la jeunesse de ce quartier industriel. Ce cliché, qui unit des enfants des deux sexes, rappelle la proximité de l'école Paul Broca qui était réservée aux filles.



1950
Nouvelle église Saint-Louis de Fives

Des bombardements effectués durant la seconde guerre mondiale dans le quartier ont fait disparaître toute trace de l'école Lakanal, et de la première Eglise St Louis.

Elle fut reconstruite en 1950, rue Broca, au même emplacement que l'ancienne.



Fives

et ses alentours en quelques dates

1846 Ouverture de la ligne Paris-Lille-Bruxelles : transformation du dessin du faubourg de Fives.

1861 Création des ateliers de construction mécanique Fondation de la Cie Lille - Fives.

1867 Implantation de l'usine Fives-Cail : 1800 ouvriers.

1888 Mise en musique de l'Internationale par l'ouvrier Pierre Degeyter.

1894 Création de la ligne de tramway vers Lille.

1898 Implantation des ateliers Peugeot.

1900 La compagnie Fives – Lille participe à l'exposition universelle.

1914 Première guerre mondiale : les soldats marocains construisent des baraques sur un terrain vague de Fives : le Petit Maroc. **L'entreprise compte 1000 salariés.** Lille étant occupée, le personnel non mobilisé de Fives rejoint Givors. Extension de l'usine Fives-Cail-Babcock sur le territoire d'Hellemmes.

1923 Première opération de logements ouvriers par FCB et création de nouvelles rues à Hellemmes.

1928 Construction de la salle des fêtes, rue de Lannoy, à l'initiative de Gustave Delory, Maire de Lille.

1933 Rachat des Fabrications de Dalbouze et Brachet, spécialiste dans l'installation complète d'usines de préparation mécanique de charbon et d'agglomération pour fabrication des boulets ovoïdes.

1939/1944 Seconde guerre mondiale : les territoires de Fives et Hellemmes sont sinistrés par 16 bombardements successifs. Sont visés : les voies ferrées, le dépôt de locomotives, les usines et les ateliers de construction et de réparation de la SNCF à Hellemmes.

1945 L'usine compte 4 500 ouvriers.

1950 L'usine est le premier employeur de la région lilloise avec 6 000 salariés.

1958 La compagnie de «Fives-Lille» fusionne avec la Société Française de constructions Mécaniques (anciens établissements Cail) pour faire face surtout à la concurrence étrangère. La compagnie s'appelle désormais «Fives-Lille-Cail». Ce sont aussi les premiers plans de licenciements.

1959 Les propriétés de Fives-Cail couvrent 104 hectares.

1973 «Fives-Lille-Cail» fusionne avec la chaudiériste «Babcock-Atlantique». La nouvelle société prend le nom de «Fives-Cail Babcock» (FCB).

1978 Début des travaux du métro ligne 1.

1983 Ouverture du premier tronçon de la ligne 1 du métro (Quatre Cantons – République) : Hellemmes et le quartier de Fives sont reliés au centre de Lille et aux universités.

1988 Fermeture, désaffectation et démantèlement de la brasserie La Semeuse.

1992 Les premiers travaux d'Euralille sépare Lille de son faubourg au niveau du Petit Maroc.

1997 Arrêt des machines.

2001 Fermeture de FCB et de la filature Mossley.

2005 Projet de réhabilitation du site et début des négociations avec les organisations syndicales. Fermeture de la manufacture de tabacs Altadis.

2006 Finalisation de la vente du terrain à la Communauté Urbaine.

2007 Inauguration et baptême de la place Degeyter, Decathlon annonce son implantation sur l'ancien site Altadis et engage Lille sur la voie de la ré-industrialisation.

2009 Début envisagé des travaux de réhabilitation du site FCB.

2012 Ouverture de la nouvelle bourse du travail.

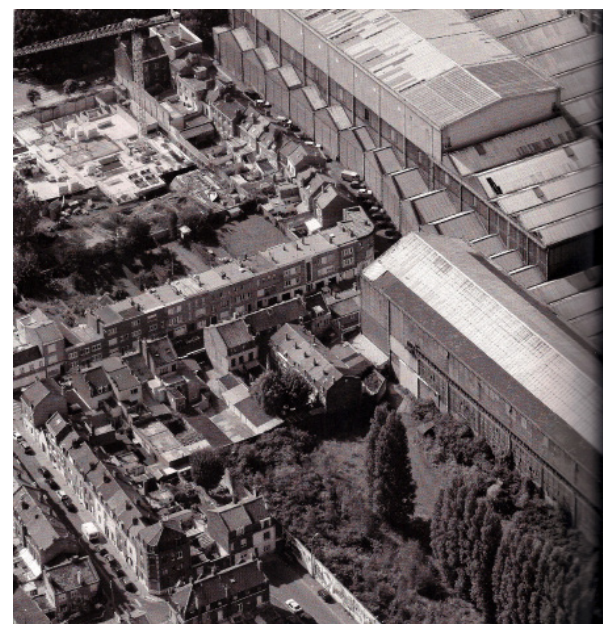
Les Œuvres Sociales

Cité Ouvrière

Après la Première Guerre mondiale, FCB commence à développer son propre parc immobilier qui connaîtra un nouvel essor suite à la Seconde Guerre mondiale. Cette politique paternaliste, courante à l'époque, a pour but de fixer son personnel.

Durant la seconde guerre mondiale, les usines et les structures ferroviaires de Fives et Hellemmes deviennent la cible de prédilection des bombardements. Les quartiers d'habitations imbriqués dans les installations industrielles ou à proximité de celles-ci sont détruits partiellement ou par îlots entiers. Ces dommages de guerre très lourds entraînent, dans les années 1950, un vaste programme de reconstruction de l'habitat (ex: Mont-de-Terre, HLM, pavillons «Abbé Pierre», etc...).

L'entreprise a ainsi possédé jusqu'à mille habitations louées à ses salariés. Mais en pleine crise du logement, ce ne fut pas suffisant. Ainsi, outre la maison de la Direction et celle du médecin existant dans l'enceinte de l'usine, des immeubles pour y loger son personnel ont été construits sur la commune de Lille et Hellemmes. Une centaine de maisons abritait 141 familles et une cité ouvrière était composée de 88 maisons hébergeant 452 ménages. Ces habitations ont été érigées autour de l'usine. Au plus près, c'était les maisons des contremaîtres. Ainsi, on pouvait les rappeler plus facilement. «Mais l'usine, c'était leur usine». Plus loin, Rue Bellevue, les cadres avaient de belles maisons...



Coopérative

L'Usine Fives mettait à disposition de son personnel une coopérative où la ménagère pouvait trouver des produits de qualité à des prix intéressants. Ainsi, tout était sur place, le travail, le logement et de quoi faire son marché.



« Côté social, on avait une bonne cantine, une coopérative tenue par M. Danes et sa fille, il y avait de la qualité et à des prix intéressants. L'usine distribuait aussi du vin aux ouvriers... »

Clément Patigniez

Santé

Une infirmerie avait été installée suivant les méthodes les plus modernes pour l'époque, outre les pansements courants, les opérations de petite chirurgie, et toutes les radiographies nécessitées par les blessures, des consultations étaient organisées. Un médecin était aussi logé dans l'enceinte de l'usine et soignait les ouvriers et leur famille. En 1925, la compagnie a mis à la disposition de la Chambre Syndicale Métallurgie une vaste propriété dans les locaux de laquelle étaient organisées des consultations prénatales et des consultations pour les nourrissons. Un établissement de bains-douches comprenant 24 cabines avait été aussi construit pour le personnel, avec un vaste réseau d'évacuation des eaux usées pour la cité ouvrière.



”

Rentré à 14 ans à FCB en apprentissage en qualité d'ajusteur. Cette formation était très prisée car elle avait la réputation de former des ouvriers compétents et reconnus dans le milieu industriel.

Apprentissage

L'Usine Fives formait elle-même ses apprentis, les enfants du personnel peuvent ainsi en bénéficier. Elle possède un important atelier d'apprentissage de 975 m² équipé en machines outils et dirigé par des instructeurs. On y formait des tourneurs, des ouvriers machines-outils, des ajusteurs-monteurs et des chaudronniers-tôliers. Par ailleurs, il existe également dans les Ateliers de Modelage, de Forges et de Fonderies, des sections spéciales d'apprentis. Des cours théoriques ont lieu chaque soir. La durée de la formation est de 4 ans. Ils permettent de compléter l'instruction souvent sommaire.



LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE B.B. SÉRIE 9400
POUR COURANT CONTINU 1 500 V. A BOGIES MONOMOTEURS - PUISSANCE : 3 300 CH

200 ans de progrès industriel ... et d'aventure humaine.

Certes, le Fives d'aujourd'hui n'a plus grand-chose à voir avec le Fives-Lille du siècle dernier. Le temps a passé, les pages se sont tournées. Les machines de l'usine de Fives se sont définitivement arrêtées un matin de 1997 et l'usine a fermé ses portes en 2001.

Mais il reste son empreinte, un site chargé d'histoire qui a fait la fierté de la région et en a forgé l'identité. Aujourd'hui, ce haut lieu de l'industrie lilloise est une friche colossale de 16 hectares en cours de réhabilitation. Des hangars monumentaux, des entrepôts de briques et d'acier, véritables cathédrales avec leurs structures métalliques, plantées au milieu de petites maisons ouvrières. Avec sa fleur de lys, emblème de la ville, enroulée autour des lettres FCB, l'usine est sans doute la plus lilloise des usines.

Aujourd'hui, la plus belle friche de Lille est sauvée. On ne la détruira pas. La société d'aménagement de Lille Métropole prévoit 1000 logements, un lycée hôtelier, un programme d'espaces verts, un projet de piscine aérienne...

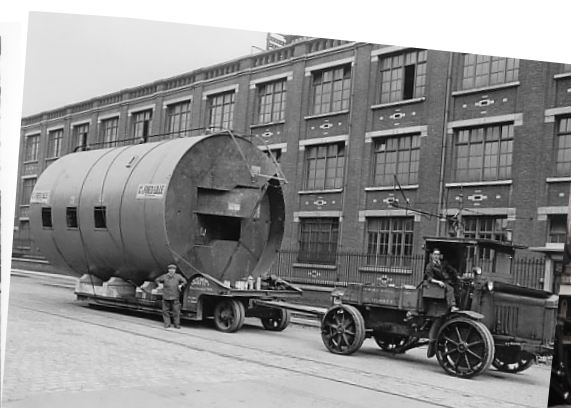
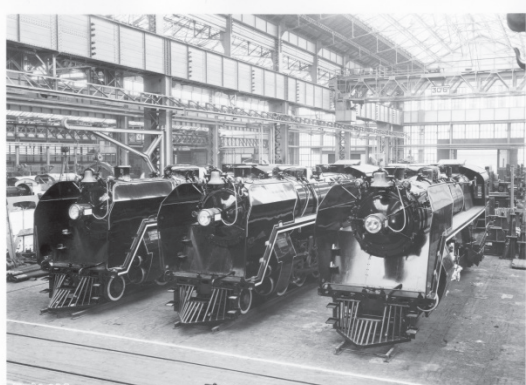
Et bien sûr, la nouvelle Bourse du travail regroupant huit organisations syndicales. Elle s'est transposée juste sur l'ancien site de Fives-Cail, dans ce que l'on appelait les «grands bureaux».

Au regard du poids important de l'histoire pour la lutte sociale dans la région Nord Pas de Calais, la Bourse du travail se doit d'être à l'image des grands hommes impliqués pour la lutte sociale et de la population ouvrière.

”

On peut en parler avec des habitants qui sont là depuis 60, 70 ans : ***l'usine était le centre de leur vie, le centre du quartier.***

C'est elle qui faisait venir des ouvriers, ces ouvriers qui faisaient marcher les nombreux bars postés près des portes de l'usine. L'usine, dont ils étaient fiers, mais aussi l'usine où ils ont combattu pour améliorer leur condition de travail et de vie.



CLEMENT PATIGNIEZ

90 ANS LE 24 MAI PRO

9377, c'est le numéro d'identification que porta toute sa vie professionnelle, Clément Patigniez à Lille Fives Cail Babcock.

Clément, racontez nous...

Clément Patigniez est né en 1923 dans la gendarmerie de Pont-à-Marcq. Il appartenait à une fratrie de trois frères. Leur père gendarme a voulu qu'ils soient instruits.

« On a donc fait nos études à Lille, à l'institut Diderot, avec mon CAP, j'aurais du continuer l'école mais quand on est jeune, on est bête... »

Vous avez été embauché à Fives Cail Babcock en quelle année ?

En 1941, c'était la guerre, j'avais 18 ans, j'étais jeune, mon CAP en poche, je suis donc rentré à Lille Fives à la FCB.

Clément, vous nous présentez un document militaire, qu'évoque-t-il pour vous ?

Oula... C'est très compliqué ! (...) Malheureusement en 43, j'ai été déporté du travail, STO.

« Eh minute, on n'a pas demandé à y aller, ça, je vous le jure et j'ai des preuves... »

Le 11 février 1943, Clément Patigniez doit « se rendre à la Gare Centrale de Lille pour partir travailler pour l'Allemagne par le train de 15 h, en cas de non comparution, vous serez passible d'une punition et un mandat d'amener pourrait être décerné contre vous... » (voir convocation ci-dessous).

Dans ce train, nous étions plusieurs ouvriers de Fives Cail Babcock, mais il y en avait beaucoup d'autres qui venaient de toute la France. « C'était impressionnant, un train complet... »

L'usine a-t-elle continué à travailler alors que vous étiez en Allemagne ?

En 1941, nous étions en zone occupée. Lille Fives a continué à travailler. Les ouvriers ont travaillé à contre cœur pour les allemands, et construit des locomotives, la 150X, une grosse loco destinée au front russe. « Ils travaillaient mais que pouvaient-ils faire d'autres. »

Connaissiez-vous alors votre destination ?

On ne savait rien, un médecin militaire allemand est venu nous ausculter pour confirmer notre bon état de santé.

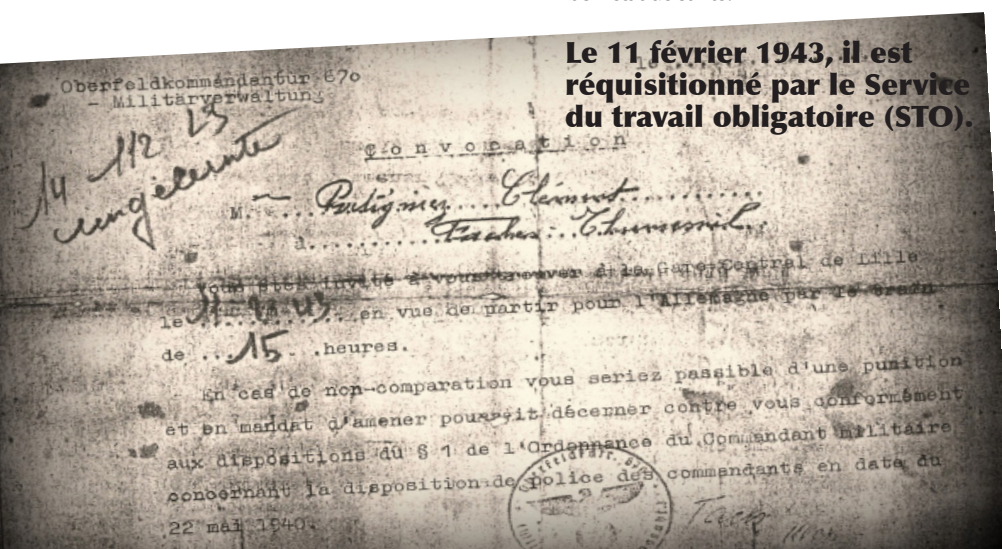
Aptes au travail... Pour nous, ils nous embarquaient pour nous mettre dans une usine comme ici. Mais pas du tout, ils nous ont « foutu » n'importe où et je me suis retrouvé en Westphalie dans une usine qui fabriquait des canons... « **Les premières semaines, on ne voulait rien faire** ». Alors un allemand est venu avec une interprète, qui nous a dit clairement qu'il fallait que l'on se mette au travail : « c'est bien gentil tout ça, mais il faut travailler, on vous demande pas l'impossible mais il faut travailler sinon... (...) » Donc on s'est mis tout doucement au boulot et on a toujours essayé d'en faire le moins possible. J'ai vu des femmes russes. Elles étaient costaux et redoutables dans le travail. Elles travaillaient sur des machines outils, des presses pour faire des obus. Elles travaillaient trop... Parce que, nous, on essayait d'en faire le moins possible. **« C'était notre forme de résistance à nous. »**

La plus grande misère, c'est que l'on mourait de faim. Lorsque je suis rentré, j'étais méconnaissable, même ma mère a eu du mal à me reconnaître. **Qu'aurait-il fallu faire ? Ne pas y aller ?** En 1943, la résistance était à l'état d'embryon, elle ne faisait que débiter...

On a été libéré par les « ricains » au printemps 45

Après qu'ils aient bombardé une écurie, quand on est sorti, les « ricains », ils étaient là. « C'était peut être le plus beau jour de ma vie, on s'est embrassé mon copain et moi. Puis une jeep est arrivée avec quatre officiers à l'intérieur et nous avons fêté la libération en trinquant avec du schnaps avec un général qui m'était inconnu. Encore aujourd'hui, Je n'ai aucune idée de son nom. »

Le 11 février 1943, il est réquisitionné par le Service du travail obligatoire (STO).



CHAIN



Clément regrette que ses camarades morts en Allemagne ne soient pas sur la plaque commémorative...

L'usine a subi plusieurs bombardements durant la guerre, un monument aux morts détruit en 1942 rappelait l'événement. « Les alliés ont bombardé l'usine, mais vous voyez les grands bureaux n'ont pas «déroutillé» du tout, par contre l'église, et les gens tout autour... »

À la fin de la guerre, un second monument a été construit pour commémorer les victimes de la guerre, de la déportation et les disparus. Il manque pourtant des noms : Emile Prévost, Albert Petit, Gustave Store ...3 ou 4 camarades qui ont été tués par des bombardements en Allemagne.

← Une stèle à la mémoire des victimes de l'amiante a été inaugurée devant la nouvelle bourse du travail par l'association CAPRA et la ville de Lille.



« Les syndicats étaient tous copains contre le patron... »



Quand avez-vous repris le travail à FCB?

Quand je suis rentré d'Allemagne en 1945, complètement KO, le Docteur de la FCB est venu me soigner. Je me suis retapé tout doucement, et puis j'ai été réembauché ... Mais j'étais de la classe 43, je devais faire mon service militaire. Donc après 26 mois en Allemagne, j'ai fait 6 mois de service militaire à Lille... J'étais secrétaire de l'adjudant de compagnie. Après une terrible bronchite, je me suis retrouvé à l'infirmerie de la garnison, et démobilisé. J'ai donc repris le travail à Fives Lille.

Quel emploi avez-vous occupé à Lille Fives ?

Clément Patigniez a travaillé 41 années au sein de l'entreprise Fives Cail Badcock, il a pour cela occupé de nombreux postes de travail. Il nous a amené certaines fiches de postes.

En Février 1958, il était Agent Technique de contrôle, comme adjoint technique pour la fonderie d'acier (FA), pour la fonderie de fer (FF), les forges, pour l'atelier d'études puis pour les soudures et les réparations. «Je supervisais tout ça, mais j'ai tout oublié.»

Il nous montre aussi un document qui date de 1959... Il a été Chef d'équipe au poste Scierie, il contrôlait les forges.

Sept 1969, une Prime de salissure est obtenue

«Dans la fonderie de fonte, c'était infernal», il faisait une chaleur incroyable et on respirait de l'amiante. Mais vous voyez, ils ne sont pas tous morts de l'amiante, puisque je suis toujours vivant (rires).

Combien d'heures travaillez-vous par semaine ?

Le maximum que l'on effectuait, c'était 52 heures, sinon plutôt 48 heures par semaine. Mais comme j'habitais tout près, rue du péage, on venait me chercher lorsqu'il y avait des soucis.

Merci à Clément Patigniez pour ses réponses livrées sans complaisance, ainsi que le temps qu'il nous a accordé.

Oct 1982 - Plan de licenciement « *Ils nous licenciaient par paquet* »

Le saviez-vous ?

*Claude Sapin, né en 1926
FCB de 1955 à 1988*

*L'adjoint au Directeur
commercial de FCB qui a
géré de Paris les plans de
licenciement était Claude
Sapin, le père de l'actuel
ministre du travail.*

*Note d'humour
Les copains disaient lorsqu'il venait à
l'usine : «ça sent le sapin».*

Clément Patigniez a terminé sa carrière en octobre 1982 : « *Ils nous licenciaient par paquet, pourtant il y avait encore du travail.* Nous nous savions donc licenciés, mais il fallait attendre l'accord du gouvernement. Le temps du retour, la direction nous affectait un horaire de 24 h au lieu de 48 h. Et on attendait que l'on nous disent : « ça y est, vous pouvez partir ».

Que sont devenus les ateliers ?

De beaux ouvrages sont sortis de ses ateliers : des locomotives, des sucreries, des cimenteries... des canons pour les chars qui étaient forgés dans notre forge à Hellemmes.

Puis j'ai vu détruire la fonderie de fonte, la fonderie d'acier. Ils ont ensuite tout démonté, coupé au chalumeau pour voir partir le métal en Italie : « il y en avait pour de l'argent ». On avait aussi un atelier de modelage magnifique, je l'ai vu sauter à la dynamique.

Ils ont fermé les forges, les ont rasées, et à la place, construit des maisons. Ils ont aussi détruit la grosse presse de 1500 tonnes. Les plus gros lingots que l'on façonnait avec cette presse, c'était des lingots de 35 tonnes. Le marteau-pilon qui datait de Napoléon 3 sert dorénavant de monument, rue de Chanzy.



1929 - Fonderie d'acier



FRANCOISE PREVOST A 22 ANS

lorsqu'elle rentre par le biais de l'agence d'Intérim Bis comme dactylo à Lille Fives (23 juin 1980). Trois mois plus tard, elle est embauchée définitivement (1^{er} octobre 1980).

« J'ai commencé comme dactylo dans les ateliers jusqu'en 1981 et je faisais au départ 42 heures par semaine. Je m'occupais de taper tout le secrétariat de l'atelier.

Par exemple, derrière moi j'avais des planning de travail avec des fiches. J'étais chargée de rédiger des fiches de postes avec le nom du chantier en France ou à l'étranger, et je répertoriais tout le détail manuscrit du matériel mis à disposition pour le chantier, le nom des ouvriers qui travaillaient pour ledit chantier.

On avait une pointeuse, j'étais chargée de relever les heures de travail aussi.»

Françoise a travaillé 17 ans à la FCB et fut licenciée pour raison économique en 1997.

Au départ, Françoise était l'unique femme à travailler dans les ateliers.

« J'étais la seule femme dans les ateliers, il y avait beaucoup de respect. Je n'ai jamais été aussi heureuse de venir travailler, tellement l'ambiance de l'usine était bonne. »

Plus tard, il y eut d'autres femmes dans les ateliers, j'ai connu des femmes qui conduisaient les ponts et une femme soudeuse. Sinon la majorité travaillait exclusivement dans les bureaux.

Françoise a intégré les bureaux administratifs lorsque son fils, né en septembre 1981, a eu cinq/six ans.

En 1994, j'ai aussi travaillé sur le projet Val 208 Lille 2 et j'étais alors sous la responsabilité du chef de projet du val, monsieur C. Koscielniak. C'est pourquoi, j'ai été stupéfaite d'être licenciée pour raison économique peu après...

« L'ambiance à l'usine était très familiale ».



1994 | Ateliers de FCB, première rame du Val 208.

De 1983 à 1996, elle est représentante syndicale et élue déléguée du personnel et membre du Comité d'Entreprise.

« Je m'occupais des œuvres sociales. La presque totalité du budget social était réservée à la fête de Noël et à la distribution de cadeaux pour les enfants du personnel. »





Bourse du Travail : L'inauguration...

Symbole du début de la renaissance de l'ancien immense site industriel Fives-Cail-Babcock, la nouvelle Bourse du travail a été inaugurée ce lundi 8 avril par Martine Aubry. Ce bâtiment flambant neuf, qui a coûté 13 millions d'euros, réunit quelque huit organisations syndicales.

«Ce site est un symbole de la désindustrialisation, qui a malheureusement fermé ses portes en 2001, relate Alain Grillet, ancien salarié pendant 25 ans. Dans les années 50, c'était pourtant le plus gros employeur de la région.»

Un vaste plan de réhabilitation

Pour garder intacte cette mémoire ouvrière, les principales halles seront conservées dans le cadre d'un vaste plan de réhabilitation : «Après quatre années de dépollution, nous allons construire un morceau de ville sur 17 hectares, détaille Martine Aubry, la maire de Lille. Nous commencerons par refaire les liaisons, puis les espaces publics.» Suivront quelque 1 000 logements, dont un tiers de logements sociaux. Sans oublier, un espace vert de sept hectares, une nouvelle piscine ou encore un lycée hôtelier pour «attirer des jeunes venus de toute la région». L'ensemble de la réhabilitation devrait être terminé pour 2025.

Directrice de Publication : Françoise Wellescam

Rédactrice en chef : Catherine Macaine

Imprimer à l'**Union Locale Force Ouvrière de Lille & Environs**

254, Boulevard de l'Usine - C S 90022 - 59045 LILLE Cedex

Tel : **03.20.85.10.85** – Fax : 03.20.85.83.03

Messagerie : lille.ulfo@wanadoo.fr – Internet : www.lille-ul-fo.com

Retrouvez-nous sur
notre site en scannant
le QR Code :





Meeting du 1er Mai



Traditionnellement lors du 1^{er} Mai, l'Union Locale *Force Ouvrière de Lille* organise son meeting en mémoire des travailleurs. Le 1^{er} Mai, journée internationale de solidarité, est aussi l'occasion de rappeler nos revendications.

C'est devant un parterre d'une cinquantaine de militants venus commémorer ce 1^{er} Mai que ces quelques mots ont été prononcés par Françoise Wellecam, la secrétaire générale de l'Union Locale des syndicats FO de Lille : « Je tiens à rendre hommage à ceux qui sont à l'origine du mouvement syndical, à ceux qui ont été au cœur des événements conduisant à faire de cette journée ce qu'elle est aujourd'hui, à savoir :

- **Les événements de Chicago**, le 1^{er} mai 1886 où s'étaient réunis 200.000 travailleurs américains autour de leur revendication pour la journée de huit heures, rassemblement sévèrement réprimé.

- Et plus proche de nous, dans notre région, **le drame de Fourmies**, le 1^{er} mai 1891 où les forces de l'ordre tirent à bout portant sur la foule pacifique des ouvriers. Le bilan est lourd alors, dix morts dont deux enfants de 11 et 13 ans.

C'est à eux, aujourd'hui que je tiens à rendre hommage, à ces martyrs de Fourmies, à tous ceux qui se sont battus pour faire vivre nos revendications et améliorer la condition ouvrière. Ceux-là même qui ont posé les premières pierres du mouvement syndical et plus particulièrement, à tous les camarades de la bourse du travail, aujourd'hui disparus, et qui ont marqué de leur empreinte l'action syndicale.»



**1er Mai |
Minute de Silence.**
«L'Union Locale rendait
hommage à tous les
militants défenseurs du
Syndicalisme Libre».





1er Mai 2013 |
La Bourse du Travail

Discours de Force Ouvrière lors de la réunion du 3 mai 2013 dans les locaux de la Mairie de Lille

« À l'occasion de la journée internationale de revendication des travailleurs, Force Ouvrière remercie la Mairie de Lille pour son accueil et son écoute. Encore une fois, je tenais à exprimer notre satisfaction pour l'installation dans cette nouvelle Bourse du Travail de Fives Lille. Ces nouveaux locaux, agrémentés d'équipements modernes nous permettent de fonctionner dans de très bonnes conditions. Je voudrais également remercier monsieur Bernard Charles, adjoint au maire et madame Malika Bohem-Monnier, directrice de l'économie sociale et solidaire, et de l'emploi, qui nous ont toujours apporté leurs soutiens et répondu favorablement à nos demandes.

Comme il est de coutume, nous avons plusieurs observations à formuler sur la situation générale des salariés et en particulier :

1. Force Ouvrière apporte son soutien à tous les syndicalistes et travailleurs qui subissent, partout dans le monde, des mesures répressives. Ce sont les premières cibles d'oppressions et de violences par des régimes non démocratiques, mais aussi par des régimes censés l'être.

2. La crise du capitalisme financier s'éternise et l'austérité s'installe. En 2013, l'on compte dans le monde plus de 200 millions de chômeurs. Il y aurait urgence à remettre en cause ce modèle capitaliste, libéral et financier. Malheureusement, même dans notre pays, nous constatons une augmentation importante du chômage et notre région en particulier est très fortement touchée.

3. Cette crise à l'ampleur internationale exige des décisions rapides. Il faut lutter contre les paradis fiscaux, grâce auxquels une minorité d'individus deviennent de plus en plus fortunés, alors que l'immense majorité des travailleurs, actifs, retraités, malades et chômeurs s'appauvrit toujours davantage.

4. Nous constatons que cette situation génère des extrémistes de tous bords et développe le racisme, la xénophobie, le nationalisme et le rejet de l'autre. Nous sommes conscients que nos autorités locales, régionales et nationales essaient de contrecarrer les effets de cette crise et luttent contre les lobbies financiers de tous acabits qui causent cette situation et en profitent.

5. Néanmoins, nous constatons que dans notre région de nombreuses entreprises ont été mises en liquidation. Parfois par des dirigeants indécis et malhonnêtes qui ne voient que leurs profits.

Au nom de Force Ouvrière, nous vous demandons donc de veiller au maintien et à la pérennité du service public républicain face aux intérêts privés, au maintien de notre système de retraite basé sur la solidarité intergénérationnelle ainsi que notre protection sociale. Nous vous demandons également d'assurer un pouvoir d'achat décent pour tous et veiller à la réduction des inégalités en condamnant les profits scandaleux.

Nous vous remercions pour votre écoute et comptons sur vous pour faire remonter nos revendications».

Françoise Wellescam
La secrétaire générale de l'Union Locale de Lille

Union Locale Force Ouvrière de Lille & Environs

254, Boulevard de l'Usine - C S 90022 - 59045 LILLE Cedex

Tel : 03.20.85.10.85 – Fax : 03.20.85.83.03

Messagerie : lille.ulfo@wanadoo.fr – Internet : www-lille-ul-fo.com

