



16^{ème} MEETING NORD BELGIQUE



Du 25 au 27 Octobre 2008

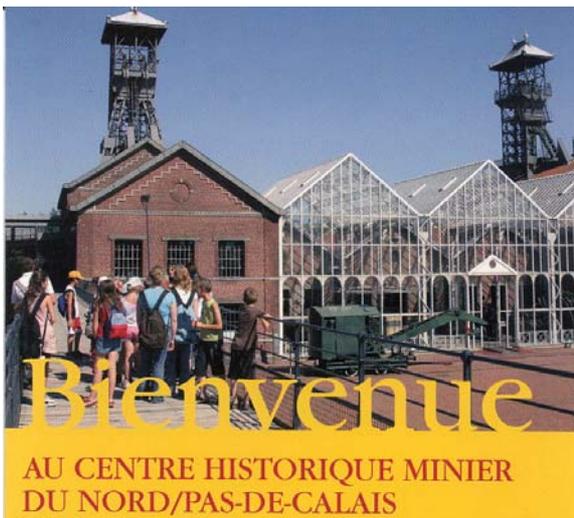


LILLE du 25 au 27 Octobre 2008

Le programme

Samedi 25 Octobre

LE MEETING COMMENCE A 10H30 – MERCI POUR VOTRE PONCTUALITE



Arrivée pour 10h30 au Musée de la Mine à LEWARDE (59)

Installé sur le carreau de l'ancienne fosse Delloye sur une superficie de 8 hectares, le Centre Historique Minier est le plus important musée minier de France et le musée de site le plus fréquenté du Nord/Pas-de-Calais. Il accueille chaque année 150 000 visiteurs venus du monde entier. Trois siècles d'histoire de la mine s'offre à eux, entre un parcours-découverte et des expositions en accès libre. Une visite exceptionnelle, conçue pour tous, enfants et adultes, particuliers ou groupes, qui ne laissera personne indifférent.

[Lien Web Musée de la Mine](#)

11h00 Photos de groupe et des coupés sur le parking du Musée de la mine y compris les coupés des participants étrangers (Anglais, hollandais,..)



12h00: Déjeuner « Ch'ti » au Restaurant Le Briquet
au Musée de la mine



Pétillant de l'Avesnois

Flamiche aux poireaux et saumon fumé

Rôti de bœuf sauce Maroilles

Pommes frites et légumes

Triolet de fromages du Nord

Tarte à la rhubarbe et au pain d'épices

Vins, café, eau

14h30 Visite guidée du Musée de la mine



16h00 : Visite libre des expositions du Musée de la mine



17h00 : « Pot » de l'amitié offert par le Club à tous les participants (membres du Club, participants Anglais, Hollandais,...)



18h30 : Départ en convoi pour l'Hôtel MERCURE à Marcq en Baroeul (59)





19h30 : Arrivée et installation à l'Hôtel MERCURE à Marcq en Baroeul

21h00 : Dîner à l'Hôtel MERCURE

[Lien Web Hôtel MERCURE](#)



Canon d'agneau rôti au thym

Moelleux au chocolat glace à la vanille

Vins, café, eau

Dimanche 26 Octobre

A partir de **7h00** Petit déjeuner à l'Hôtel MERCURE



8h00 : à L'Hôtel MERCURE

**Assemblée Générale Ordinaire
du Club .**

10h15 : Départ en convoi pour Bruges (Belgique)



11h30 : Quartier libre à Bruges (Déjeuner compris).

[Lien Web Ville de BRUGES](#)

La ville ne possède pas de restaurant de taille suffisante pour accueillir un groupe comme le notre. Chacun s'organisera individuellement ou par groupe d'affinité pour déjeuner.



14h00 : Excursion en bateau sur les canaux de Bruges

Laissez-vous emporter par le romantisme qu'inspirent les canaux de la ville de Bruges ! Vous pouvez découvrir les plus beaux endroits de la cité selon des perspectives totalement nouvelles.

Tous les bateaux effectuent un parcours identique et disposent d'un embarcadère fixe. Les commentaires sont multilingues.

Les bateaux sont dépourvus de toit. Parapluies (Du club !) à prévoir en cas de mauvais temps



[Cette visite est gracieusement offerte par le Club à ses Membres et aux personnes qui les accompagnent](#)

15h00 : Promenade « Chocolatée » dans Bruges

Envie d'un péché mignon ? Votre « Choco-guide » vous emmène à la découverte sous forme de succulentes pérégrinations parmi les innombrables boutiques de chocolat et vous offre la possibilité de satisfaire vos envies gustatives. C'est le moment ou jamais de réveiller l'ogre de friandise qui sommeille en vous

[Lien Web Guilde des chocolatiers de Bruges](#)



Cette visite est gracieusement offerte par le Club à ses Membres et aux personnes qui les accompagnent

17h15 : Départ en convoi pour l'Hôtel MERCURE à Marcq en Baroeul



20h00 : Dîner à l'Hôtel MERCURE



Croustillant de chèvre sur lit d'endives

Poire de volaille en cocotte de pommes de terre au fumet de champignons

Macaron de pommes façon Tatin

Vins, café, eau

Lundi 27 Octobre

A partir de **7h00** Petit déjeuner à l'Hôtel MERCURE



9h00 : Départ en Tram pour LILLE



9h45 : Visite du « Vieux Lille »

Plongez dans le quartier le plus charmant de Lille. Architecture, jolies boutiques, musées vous séduiront. Flânez dans ses rues et petites places en découvrant, l'histoire, le patrimoine et l'art de vivre de Lille à travers ses plus beaux sites et monuments : Le palais Rihour, la Grand'Place, la Vieille Bourse, l'Opéra, La Chambre de Commerce, l'Hospice Comtesse et le Cathédrale Notre-Dame de la Treille.



[Lien Web office tourisme de Lille](#)

12h00 : Départ en Tram pour
l'Hôtel MERCURE à Marcq en Baroeul



12h45 : Départ en convoi pour
Sailly sur la Lys (62)



13h30 : Déjeuner au restaurant « La Station Bac
Saint Maur » à Sailly sur la Lys (62)

[Lien Web restaurant La Station Bac Saint Maur](#)



Tarte au Maroilles

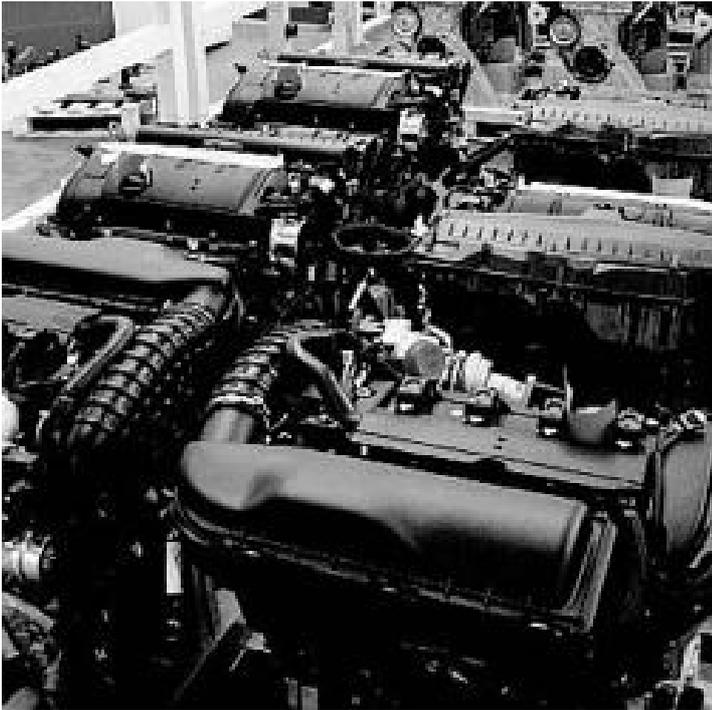
Carbonnade Flamande

Pudding à la bière

Bière, café, eau

15h15 : Départ en convoi pour
Douvrin (62)





16h00 : Visite de l'usine
« Française de mécanique » à
Douvain (62)

Cette filiale commune à RENAULT et
PSA fabrique, entre autres, les moteurs
V6 équipant le coupé 406

Il est prévu une conférence, la visite des
ateliers et une rencontre avec les
ingénieurs V6 qui répondront à nos
questions

Vers 17h30 : FIN DU MEETING

Bye, Bye

HISTOIRE DU CHARBON DANS LE NORD PAS DE CALAIS



LA HOUILLE UNE DÉCOUVERTE RELATIVEMENT RÉCENTE...

Pour trouver les origines du charbon, il faut faire un saut en arrière de 200 à 300 millions d'années. Nous sommes à la fin de l'ère primaire, à la période dite "carbonifère". La Terre est alors semblable à une vaste serre : recouverte de marécages et d'une végétation luxuriante qu'un climat chaud et humide enveloppe.

Certains terrains s'affaissent, les débris végétaux s'y accumulent, fermentent et sont enfouis sous des sédiments. Ce processus, maintes fois répété, de superpositions de dépôts dans une atmosphère chargée de gaz carbonique a donné naissance à des substances solides et combustibles à haute teneur en carbone, soit, par ordre d'ancienneté : la houille, le lignite et la tourbe. Les gisements ainsi formés se présentent en amas ou, le plus souvent, en veines intercalées entre d'autres formations sédimentaires.

La découverte de la houille est relativement récente ; elle était inconnue trois mille ans avant Jésus-Christ, alors que l'homme savait déjà exploiter les richesses du sous-sol. D'après Théophraste, les forgerons grecs l'employaient dès le IVème siècle avant notre ère. Mais il est certain que le charbon était déjà connu dans notre pays à l'époque de la conquête romaine. Seuls, en leur temps, les Gaulois exploitaient le charbon. Seuls, avec les Chinois, qui auraient connu la houille bien avant notre ère.

Mais il faut attendre les IX ème et Xe siècles, pour que l'usage du charbon entre dans les mœurs en Europe occidentale ; alors la " pierre qui brûle " devient le charbon « de terre » par opposition au charbon de bois. Une charte de Petersborough, datée de 853, en fait état pour la première fois. Les amorces de son extraction sont datées de l'an 1000, en Saxe, de 1049, en Belgique. En France, un document officiel en porte mention en 1201. Un reçu de péage pour la traversée du pont d'Albi atteste que le charbon est exploité à Carmaux en 1250. Le droit d'ouvrir une mine de charbon est devenu l'une des prérogatives de la féodalité.

D'ABORD ON GRATTA LE SOL POUR EN TIRER LE CHARBON QUI AFFLEURAIT...

C'est surtout au XIVE siècle que l'emploi du charbon s'imposera partout où il affleure, car l'existence d'un gisement ne pouvait être décelée qu'aux rares endroits où la couche, dénudée par l'érosion, apparaissait à la surface du sol. On exploite alors ces « affleurements » à Saint Etienne, au Creusot, à Alès, à Graissessac, à Commenry, à Carmaux. Henri IV sera le premier à se pencher sur la condition sociale du mineur et il prescrit d'entretenir dans chaque mine un poste de secours « afin que l'usage du charbon se développât ». Mais déjà un médecin allemand, Agricola, a étudié passionnément les « études de l'ingénieur des mines » pour apprendre aux hommes à exploiter, en profondeur, les richesses minérales.

En attendant, on exploite donc les « affleurements » en s'avançant à peu de distance dans la couche lorsqu'ils sont situés à flanc de coteau. Ou bien on creuse des puits, trous de quelques mètres de profondeur équipés d'un treuil en bois. Les mineurs sont des paysans grattant leurs champs pour arracher du combustible. Au XVII ème siècle, la prospection du sous-sol dans le royaume de France se heurte partout à l'hostilité superstitieuse des populations. Mais, dès le XVIII ème siècle, des radeaux construits au bord de l'Allier et chargés du charbon d'Auvergne et de tonneaux de vin s'en vont, par le canal de Briare, jusqu'à Paris où tout est vendu, charbon, vin et bois des radeaux.

L'exploitation du charbon prend alors son véritable essor grâce à quelques « grands mineurs » : le vicomte Désandrouin qui découvre le riche bassin d'Anzin après avoir exploré le sous-sol du Hainaut, le marquis de Solages, fondateur des mines de Carmaux, Louis-Antoine Beaunier qui, pour transporter le charbon de la Loire, construit de Saint-Etienne à Andrézieux le premier chemin de fer de France: il est tiré par des chevaux. D'abord simple concurrent du bois, le charbon voit peu à peu son exploitation s'intensifier avec le déboisement progressif du pays.

Au XIX ème siècle naît la grande industrie houillère. En effet, l'invention de la machine à vapeur va permettre d'améliorer les techniques d'extraction (pompes et treuils plus puissants) ; la découverte du coke accélérera sa transformation en véritable industrie. Une industrie qui va connaître un prodigieux essor, avec d'énormes besoins d'argent et de main-d'œuvre et, par conséquent, la naissance d'une corporation minière qui deviendra une des familles professionnelles les plus nombreuses et les plus cohérentes.



C'EST DANS LE HAINAUT QU'A ÉTÉ EXTRAIT LE PREMIER CHARBON DU BASSIN HOUILLER DU NORD

Les bassins houillers du Nord de la France ne connaissent pas d'affleurements. Cependant, dans le Hainaut, une légende locale affirme que l'emploi du charbon y fut connu à une époque reculée.

La voici, traduite du latin : « Cette année 1196 ou 1200 ? une terre noire très bonne pour servir aux forgerons et pour faire du feu a été découverte près de Liège, en différents endroits, de la manière suivante : un vieillard, vénérable par son front chauve et par sa barbe, revêtu d'un habit blanc, a passé, dit-on, par le village de Cocke ; il a dit à cet artisan qui se plaignait de trop dépenser pour le charbon de bois et de faire ainsi peu de bénéfice " Mon ami, va au mont voisin des moines, tu trouveras ouvertes des veines noires de terre ; cette terre est très utile pour ton usage " .

La découverte du charbon dans le Nord a nécessité de nombreux sondages et la mise en jeu d'énormes capitaux. La première société d'exploitation, celle d'Anzin, a été fondée en 1734. Son succès suscita de nombreuses recherches dans le Hainaut, dans les Flandres et en Artois. Les États d'Artois suivaient ces recherches avec beaucoup d'intérêt. Le bois était rare et de plus en plus cher. Des récompenses étaient promises à ceux " qui auraient mis durant les cinq ans une mine de charbon en exploitation dans la province ". Malheureusement, des nombreux sondages entrepris, aucun ne révéla le charbon. A travers plusieurs essais infructueux, rien de sérieux ne sera tenté jusqu'en 1834.



En cette année, il se manifeste un engouement général pour les entreprises industrielles et plus particulièrement pour les mines de houille. De nouveau, le sol du département est fouillé en tous sens, mais toujours sans succès. En 1840, les chercheurs, découragés, abandonnent la partie. On est pourtant bien près d'aboutir. En 1841, on creuse un puits artésien à Oignies ; pas d'eau jaillissante, mais on apprend, vers 1846, que la sonde a rencontré le charbon à la profondeur de 170 mètres. L'année suivante, un administrateur des Mines de Vicoigne constate, lui aussi, la présence du charbon à l'Escarvelle et peut déterminer que la formation carbonifère dévie de 30 à 40 degrés vers le Nord, cause initiale de tant d'insuccès. Sitôt connues, ces découvertes provoquent de nouvelles recherches. En 1850, le terrain houiller est reconnu de Douai à Lens sur un espace de quinze kilomètres en longueur et huit en largeur. Le Bassin du Pas-de-Calais sera bientôt partagé jusque Fléchinelle entre les diverses sociétés concessionnaires.

LES DÉBUTS D'UNE INDUSTRIE QUI DEVAIT FAIRE DE LENS LA CAPITALE DU CHARBON

A LENS : En juillet 1849, un premier sondage était ouvert à Annav-sousLens. Par suite d'accident, il dut être abandonné. Dans le même temps, la Société de Vicoigne, qui sollicitait la concession de Noeux, établissait un sondage à Loos-en-Gohelle. Lens s'empessa d'en effectuer un à Vendin ; les deux atteignirent le charbon. Mais un peu partout, et malgré l'expérience acquise, les débuts furent difficiles. Il fallut lutter avec les difficultés de terrain, avec l'eau, et les moyens mécaniques étaient peu puissants.

Il n'y a pas si longtemps, les vieux mineurs parlaient encore du manège à chevaux ou à bras pour actionner le " tonneau " ; des descentes et remontes en file indienne par les échelles ; des feux allumés dans les puits abandonnés pour servir d'appel d'air et d'autres difficultés depuis longtemps disparues. A cela, les ouvriers des villages devaient ajouter une longue route à faire à pied pour se rendre à la fosse.

... Mais, dès 1856, la fosse Sainte-Elisabeth, ouverte en 1852, occupe 513 ouvriers et donne 62.210 tonnes de produits. La fosse du Grand-Condé, ouverte en 1857, entre en exploitation en 1859. En 1858, une troisième fosse avait été ouverte et, en 1860, la production des trois puits dépassent 100.000 tonnes. Un quatrième puits, ouvert en 1862, entre en extraction en 1864, et, deux ans après, les quatre fosses donnent 348.631 tonnes avec 1.583 ouvriers...



CONCENTRATION = MODERNISATION " années 70

Jusqu'à la dernière guerre, la mine avait certes évolué, mais les changements dans la technique s'étaient effectués lentement, apportant régulièrement, sans à-coups, leur lot d'avantages et d'améliorations dans la vie du mineur. Mais, à partir de 1945, l'évolution s'est accentuée de façon extrêmement rapide. L'augmentation du nombre d'engins modernes a été rendue possible par l'introduction de l'électricité, et le métier s'est transformé. Le mineur est de moins en moins un manœuvre qui abat le charbon il devient un technicien spécialiste des machines d'abattage, de creusement, ou même un électromécanicien.

Par la même occasion, le nombre des puits d'extraction a considérablement diminué, sans diminution notable de production. Tel est le résultat d'un programme de concentration commencé en 1948 et qui est pratiquement achevé en 1971. Autrefois, le Siège de type courant était capable d'extraire de 500 à 1.500 tonnes nettes par jour. Les Sièges modernes ont une capacité de plus de 7.000 tonnes nettes de charbon par jour.

Parallèlement est effectuée une concentration des installations de préparation mécanique des charbons (lavoirs) et une concentration des cokeries, centrales et usines chimiques. Au fond, le nombre de tailles diminue tandis qu'augmentent leur longueur et la rapidité de leur avancement ; ceci grâce à une mécanisation aussi développée que le permet l'irrégularité du gisement. La concentration des chantiers a permis une réduction des effectifs ouvriers, compensée par une hausse importante du rendement.

Fin 1990, le dernier charbon remontait du 10 d'Oignies mettant fin à 270 ans d'histoire minière.

Les grandes dates de l'histoire ne sont pas toujours, hélas, marquées d'événements heureux. Dans la mémoire des mineurs du Nord-Pas-de-Calais, ce **21 décembre 1990** inspirera à jamais un sentiment de tristesse et de nostalgie. Ce jour-là, en effet, les dernières gaillettes étaient extraites du bassin. La grande aventure commencée 270 ans plus tôt prenait fin. Les mines du nord de la France, qui, à la Libération, allaient être regroupées dans une entité unique, les Houillères du Nord-Pas-de-Calais, avaient été en tête des évolutions techniques et de la production. Les mineurs de la région avaient été aussi à l'avant-garde des luttes sociales. Ce bassin immense, étendu sur une centaine de kilomètres de Valenciennes à Béthune, était le plus riche de France, fournissant, un siècle durant, et jusqu'aux années 1950, les deux tiers de la production française. Pour le profane, penser au charbon c'était aussitôt évoquer le Nord, le plat pays où les terrils remplaçaient les montagnes, où l'alignement monotone des corons était le symbole de la révolution industrielle.

Décembre 2007 : Le décret de dissolution des Charbonnages de France est paru dimanche 23/12/2007 au Journal Officiel.

"L'établissement public est dissous le 1er janvier 2008 et mis en liquidation à compter de la même date", est-il écrit. Un liquidateur est nommé pour une période de trois ans, que l'Etat peut prolonger si besoin, précise le texte.

L'Etat reprendra lors de la dissolution de l'entreprise la dette de Charbonnages de France, qui s'élèvera à 2,4 milliards d'euros, selon le budget 2008 adopté mercredi. A leur apogée, les Charbonnages de France, créés en 1946, ont compté jusqu'à 360.000 salariés en 1947 et extrait jusqu'à 58,9 millions de tonnes de charbon en 1958.

Les Charbonnages de France ont fermé leur dernière mine en avril 2004, après avoir conclu un "Pacte charbonnier" en 1994, qui garantissait au mineur le maintien de son emploi dans l'entreprise jusqu'à 45 ans, avant d'accéder à une mesure d'âge: le congé charbonnier de fin de carrière (CCFC).



Quelques grandes dates :

- en 1882 et 1885 à Liévin : coup de grisou, respectivement 22 et 28 victimes...

- en 1895 à Montceau les mines , coup de grisou (50 victimes)

- 10 mars 1906 ,la catastrophe de Courrières :
Plus de soixante km. de veines souterraines de Sallaumines à Billy sont traversées par un incendie meurtrier : 1181 morts et 14 rescapés seulement après 20 jours sous la terre ...

- au printemps 1906 , s'en suivra une grande grève : dans un climat de guerre civile, Clémenceau envoie la troupe , 21.000 soldats en face de 60.000 mineurs. le mouvement est brisé par la force et c'est un échec.

- en 1912 : coup de grisou à La Clarence Divion : (79 morts)

- en 1917 : le 16 avril Fosse 9 de Warengnien (Hersin-Coupigny) : coup de grisou (42 morts)

- en 1954, le 20 juin à La Clarence- Divion : coup de grisou, (10 morts)

- Septembre 1959, le général de Gaulle descend dans la mine. Il prononce un discours qui ira droit au cœur des quelque 6 000 mineurs qui l'écoutent sur le carreau du 6 d'Haillicourt dans le Nord-Pas-de-Calais. Peu avant, le chef de l'état était descendu au fond. Cela ne s'était pas vu depuis 1914 et Raymond Poincaré qu'un président de la République prenne la cage étroite du mineur. L'année suivante, le plan signé de son ministre de l'Industrie est une véritable révolution culturelle de la politique charbonnière française. La récession a commencé. Elle aboutira, après quelques soubresauts, au pacte charbonnier de 1994.

-En 1963, du 1er mars au lundi 8 avril, les mineurs français sont en grève. Le mineur, qualifié de "premier ouvrier de France" au lendemain de la seconde guerre mondiale, se sentait quinze ans plus tard rejeté d'une économie qu'il avait pourtant largement contribué à relever. Le mouvement surprend par son ampleur. C'est un conflit de trente-huit jours qu'une importante partie de la population soutient en exprimant sa solidarité et en aidant les mineurs par des envois d'argent ou de marchandises.

- en 1974, le 27 décembre, au 3 bis de Lens (commune de Liévin dite Fosse St Amé) , coup de grisou (42 morts)...

Ces dates ne sont malheureusement que quelques exemples des nombreuses tragédies qui ont endeuillées l'histoire de la mine dans notre région : éboulements, accidents, coup de grisou et sans oublier la terrible maladie professionnelle, la silicose qui guette les mineurs.

BRUGES- La Venise du Nord



Bruges. Considérée comme une des plus belles villes d'Europe, Bruges, surnommée la "Venise du Nord", sait séduire ses visiteurs par ses canaux, ses ponts et ses vieilles maisons de style gothique en briques, caractéristiques de l'Europe du Nord et de la Baltique. Située à 13 km de la mer du Nord, Bruges émerveille par l'élégance de son habitat historique d'époque médiévale. La ville recèle ainsi de nombreux trésors dont trois figurent sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco : les Béguinages flamands qui furent inscrits en 1998, les Beffrois de Flandres et Wallonie en 1999 et enfin le centre historique de Bruges en 2000.

Le centre historique. Il englobe l'ensemble de la ville fortifiée de Bruges. Il recouvre exactement le périmètre de la ville ancienne délimitée par les quatre portes d'accès ainsi que par la tour de défense, vestiges des fortifications de 1297. Le quartier autour du Bourg des comtes et le quartier d'habitation des marchands du Vieux-Bourg constituent le cœur de ce centre historique.

Ses attraits. Bruges est bien sûr connu pour ses canaux. On les nomme "Reie", ils font partie du centre historique et lui confèrent ce charme qui fait de Bruges une ville romantique. Certains suivent les cours d'eau naturels, d'autres ont été creusés ou aménagés comme les canaux intérieurs situés sur le tracé du premier rempart de fortification de 1127.



Le centre historique se caractérise par un enchevêtrement de ruelles auquel s'ajoute un ensemble de places. La place du Bourg, avec la Grande Place, est l'une des plus importantes de Bruges. Elle fut pendant plus de 1000 ans le symbole de l'alliance entre les pouvoirs civils et religieux. On y note la présence de la double chapelle dédiée à Saint-Basile, dite chapelle du Saint-Sang, composée d'une église inférieure de style roman et d'une église supérieure. La place du Bourg fut également le siège de plusieurs institutions publiques dont celui de la justice. Les halles, le Beffroi et la Watterhalle se trouvent quant à eux sur la Grand-Place.

Le tracé originel des rues, des canaux et des espaces ouverts a toujours été préservé. Avec ses 10 000 édifices, dont la moitié ont une valeur historique, architecturale ou paysagère, le centre historique de Bruges s'impose comme un des plus beaux exemples d'ensemble architectural d'Europe. C'est d'ici que l'art des Primitifs flamands a rayonné dans toute l'Europe, faisant de Bruges le centre de la diffusion de courants artistiques.

Histoire de la ville

Les origines de Bruges remonteraient au 9ème siècle lorsqu'un certain Baudoin Bras-de-Fer construisit un château fort destiné à protéger la cité des invasions normandes.

Dès le 11ème siècle, la ville connut un essor phénoménal. Lancée dans la fabrication du drap, Bruges devint rapidement un grand marché d'échanges en Europe, d'autant qu'elle était reliée à la mer par l'estuaire du Zwin.

Au 15ème siècle, Bruges devint le berceau de l'art primitif flamand. C'est également à cette même époque que l'on doit l'architecture médiévale caractéristique de la ville. Toutefois, à la fin de ce même siècle, Bruges endura un déclin dans son industrie. Les iconoclastes protestants, au 16ème siècle, et l'invasion française, au 18ème siècle, ne firent que confirmer ce déclin.

Au 19ème siècle, « la princesse endormie » fut peu à peu réhabilitée. Puis, des industries s'installèrent au 20ème siècle.

Bruges représente actuellement un grand centre d'études et surtout un important pôle touristique.

A ne pas manquer :

L'église Notre Dame est particulièrement connue pour sa tour en brique de 120 m, la plus haute d'Europe. Son existence est mentionnée pour la première fois en 1089. Elle vaut particulièrement le détour pour ses objets d'art dont les écussons aux armes des chevaliers de la Toison d'Or et la célèbre Madone à l'Enfant de Michel-Ange. Dans le coeur se trouvent les tombeaux de Marie de Bourgogne et de son père Charles le Téméraire.

La cathédrale Saint-Sauveur est la plus ancienne des églises paroissiales de Bruges datant des XIIème-XVème siècles. Vous pourrez admirer les mausolées dans le chœur de l'église. Son musée présente des peintures d'anciens maîtres flamands comme Dirk Bouts et Hugo van der Goes.

Le "Béguinage" constitue un témoignage de l'influence des Béguines (femmes dévouées à dieu) en Belgique. Elles vivaient dans les béguinages flamands (ensemble architecturaux composés de maisons, d'églises, de dépendances et d'espaces verts organisés). Cette maison abrite aujourd'hui un musée du folklore où est retracée la vie de ses femmes.

Le Beffroi est un des monuments les plus saisissants de la cité flamande, avec ses 83 m de haut. Vous aurez l'occasion en effectuant son ascension de découvrir une salle au Trésor, un impressionnant mécanisme d'horloge et un carillon de 47 cloches. Les plus courageux qui auront atteint le sommet se verront récompensés par une vue panoramique incroyable sur la ville et ses environs.



LILLE



Quatrième métropole française, carrefour international, place économique dynamique, Lille est également « Ville d'Art et d'Histoire », désignée Capitale Européenne de la Culture en 2004. La ville est désormais une destination touristique de premier plan, reconnue pour son cadre de vie accueillant, son patrimoine préservé et sa vie culturelle intense.

Histoire de la ville

Des fouilles archéologiques ont montré qu'il existait une activité à Lille, dès la Préhistoire, sur les bords de la Deûle.

Plaque tournante du commerce, connue dans toute l'Europe, la ville prend son essor dès le IXe siècle. La puissance des comtes de Flandres la pousse même à éditer sa propre monnaie. Au XIIIe siècle, Lille compte déjà 30 000 habitants.

Le XVIe siècle marque un tournant dans l'histoire de la ville, qui s'affirme alors comme la spécialiste du textile. Jusqu'au XVIIIe, celui-ci est le moteur de l'économie lilloise. Malheureusement, à cette époque la cité connaît la concurrence anglaise. De plus, en 1792, Lille - qui a été rattachée à la France en 1667 - est en première ligne durant la guerre contre les Pays Bas et l'Autriche. Elle subira des bombardements pendant une semaine mais tiendra bon. Le symbole de cette résistance est la colonne de la Déesse.

Au XIXe, le textile – particulièrement le travail du lin et du coton - s'impose de nouveau comme moteur de l'économie, ainsi que la métallurgie. Ils font la richesse des classes bourgeoises, tandis que le prolétariat est de plus en plus nombreux.

Au début du XXe, la ville compte déjà plus de 200 000 habitants. Bien qu'elle subisse de nombreuses destructions au cours de sa Première Guerre mondiale, la ville se redresse rapidement. Déjà, à cette époque, la vie culturelle y est intense. Mais, les lendemains de la Seconde Guerre mondiale s'avèrent plus difficiles. Lille connaît notamment une sévère crise du logement. Mais elle se relève finalement. La fin du XXe siècle est marquée par l'arrivée du TGV et la construction du tunnel sous la Manche.



Le Vieux-Lille est un quartier situé au nord de Lille. Il est le quartier le plus riche en constructions antérieures au XIX^e siècle. Il conserve encore de nombreuses rues pavées et quelques traces des canaux qui sillonnaient la ville aux siècles passés.

Jusqu'à la Première Guerre mondiale, le nom de Vieux-Lille était attribué à toute la partie de la ville antérieure à l'agrandissement de 1858 (c'est-à-dire la partie bordée à l'ouest par le boulevard de la Liberté et au sud par le boulevard Louis XIV). Au cours de la première guerre mondiale, les alentours de la rue de Béthune, de la gare et de la rue du Molinel sont détruits, le Palais Rihour (XVIII^e - XIX^e siècles) est incendié. Les zones détruites sont reconstruites selon les modes des années trente, Art déco autour de la rue du Molinel, néo-régionaliste rue Faidherbe et rue de Béthune.

Dans les années trente et cinquante, le quartier Saint-Sauveur est rasé pour faire place à un quartier modernisé autour du nouvel hôtel de ville d'Émile Dubuisson.

Le nord du centre-ville reste alors la seule partie ancienne de Lille totalement « préservée », en fait peu modernisée et de plus en plus délaissée. C'est probablement de cette époque que date le glissement du nom de « Vieux-Lille » vers ce seul périmètre. Quartier d'immigrés et de familles jusque dans les années 1980, traînant une mauvaise réputation, il a échappé à un projet de voie rapide en son centre. Il a été au contraire restauré et est devenu aujourd'hui un quartier commercialement très dynamique. On y trouve beaucoup de bars, restaurants, et boutiques diverses, notamment de luxe. Depuis sa réhabilitation, le prix de l'immobilier n'a cessé d'y augmenter, renouvelant presque entièrement sa population.

Paradoxalement, la majeure partie du « Vieux-Lille » n'est pas la partie la plus ancienne de la ville, mais une partie construite beaucoup plus tard que le noyau historique : les voies situées au nord de la rue du Pont-Neuf et de la rue Négrier datent de l'agrandissement de 1670 décidé par Vauban. Elles se caractérisent par leur tracé linéaire et leur plan régulier.

Les rues, au tracé plus souple, situées à la jointure du Vieux-Lille et du centre-ville et autour de la cathédrale Notre-Dame de la Treille sont, par contre, parmi les plus anciennes de Lille : rue de la Grande-Chaussée, rue des Chats-Bossus, place aux Oignons, rue Basse, etc.

La plupart de ces rues témoignent de l'allure qu'avait Lille dans le courant du XVIII^e siècle, alors que le style architectural de type « lillois » prospérait et se déclinait le long de rangs de maisons identiques dans les proportions et les rythmes et différentes dans les détails des décorations.

Le Vieux-Lille est surtout riche de ses rangs de maisons et de ses hôtels particuliers. Il contient également quelques édifices plus imposants :

- la cathédrale Notre-Dame de la Treille,
- l'église Saint-André (1701-1758): ancienne chapelle des Carmes où fût baptisé le Général de Gaulle,
- l'église Sainte-Catherine (XVI-XVII^e siècles)
- l'église Sainte-Marie-Madeleine (1667.

Architecte François Volland): église à plan central avec un chœur circulaire de style Renaissance Flamande,

- l'hospice général,
- la porte de Gand,
- le conservatoire,

ainsi que plusieurs musées:

- Musée Maison natale de Charles de Gaulle .



La maison natale de Charles de Gaulle est située au 9 rue Princesse. Afin de perpétuer son souvenir, elle est devenue

un musée et a rouvert en 2005 après l'aménagement de nouvelles salles d'exposition, espace multimédia, sur la vie et l'œuvre de Charles de Gaulle. On peut y voir notamment la chambre où le petit Charles vît le jour le 22 novembre 1890, des portraits ainsi que du mobilier d'époque.

-Hospice Comtesse

L'Hospice Comtesse, fondé en 1237 par la comtesse Jeanne est un bel exemple de l'architecture de l'époque des comtes de Flandre. Les religieuses y accueillirent des malades (cf. salle des malades). Après la révolution, il devint un hospice pour les personnes âgées. Il abrita aussi un orphelinat jusqu'en 1939. Victime de deux incendies, reconstruit, restauré, les bâtiments actuels de l'Hospice Comtesse datent du XVe, XVIIe et XVIIIes. Depuis 1969, il abrite un musée. La cuisine carrelée de faïence, la salle à manger, les meubles, les objets d'art, les portraits permettent de retrouver toute l'atmosphère d'une maison flamande du XVIe siècle. De plus, le musée présente des peintures flamandes et du Nord de la France, des tapisseries de Guillaume Werniers ainsi que des pièces d'orfèvreries lilloises. Des expositions y sont régulièrement organisées.

On y retrouve le souvenir de la présence des canaux (par lesquels la Deûle traversait la ville avant d'être déviée au nord) :

l'avenue du Peuple-Belge était le lieu du port de la Basse-Deûle et de l'eau y a coulé jusqu'en 1933

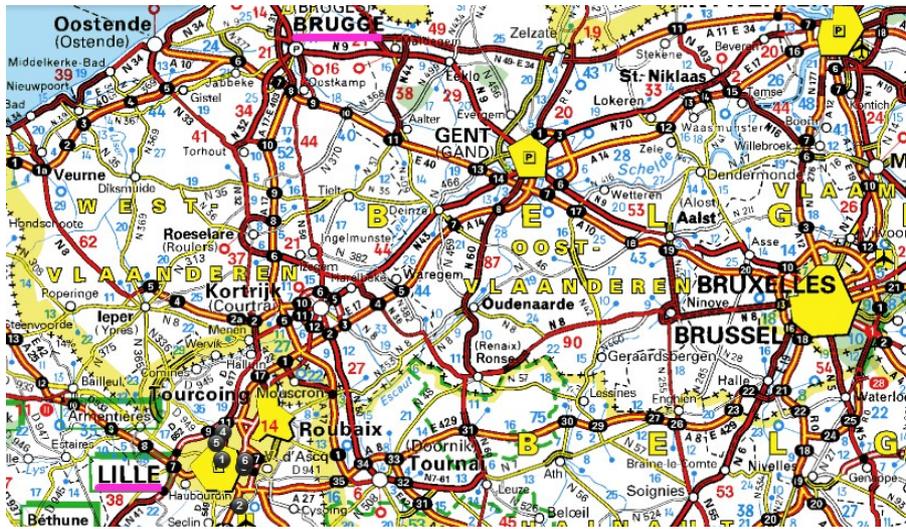
le Pont-Neuf, toujours présent (bien que ses arches aient disparues) franchissait la Basse-Deûle

le quai du wault

les canaux asséchés autour de la cathédrale Notre-Dame de la Treille, où les caves des maisons voisines se sont étendues



Localisation du meeting



Localisation de l'hôtel

Hôtel MERCURE LILLE METROPOLE

157, Avenue de la MARNE

59700 MARCQ EN BAROEUL

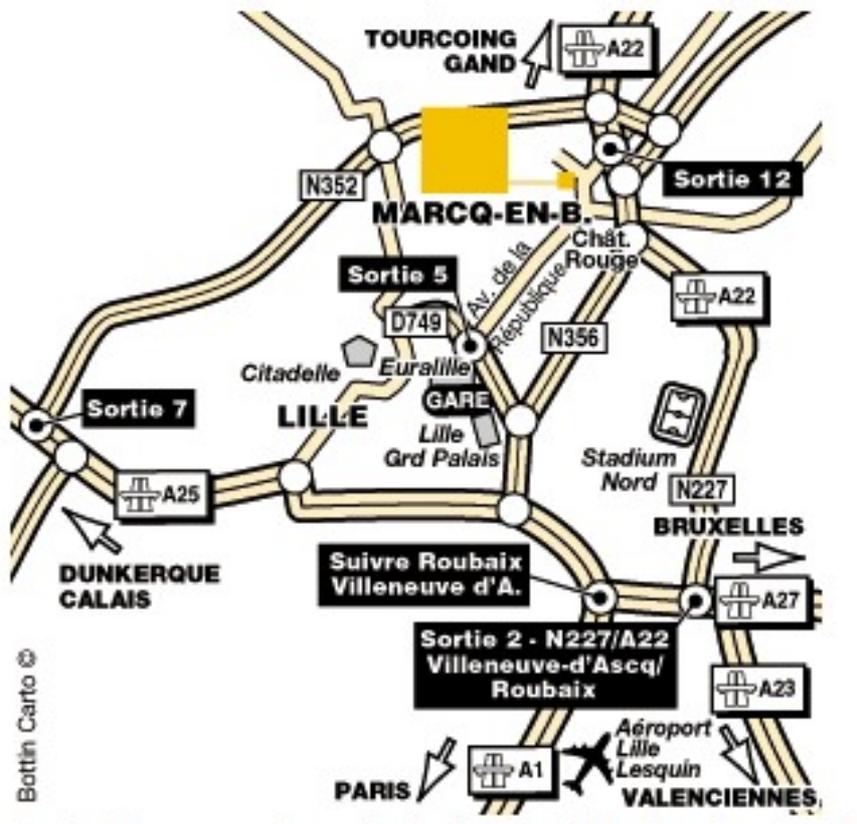
Tél : 03.28.33.12.12



LATITUDE : 50.67921 (50:40:45N)

LONGITUDE : 3.11052 (3:6:38E)

Localisation de l'hôtel :Périphérie



En voiture, prendre l'autoroute A22 (E17) en direction de Tourcoing Gand et prendre la sortie N°12, l'hôtel se trouve à 500 mètres sur la gauche.

**Le bureau du Club
vous souhaite
un excellent Meeting !!**