

Ville et Pays d'art et d'histoire
Roubaix



laissez-vous **Conter**
Le canal de Roubaix

Itinéraire

Le canal de Roubaix traverse les villes de Wattrelos (où il prend la suite du canal de l'Espierre), Roubaix, Tourcoing, Croix et Wasquehal, où il rejoint la Marque.

Il est constitué de trois portions. La Marque urbaine, longue de plus de 7,5 km, relie la Deûle au niveau de Marquette-lez-Lille à l'écluse du Trieste à Wasquehal. La deuxième partie, le canal de Roubaix à proprement parler, s'étend jusqu'à la frontière belge sur environ 12 km. Enfin, le canal de l'Espierre parcourt les 8403 derniers mètres jusqu'à la confluence avec l'Escaut.

La voie d'eau parcourt au total 28,441 km. Compte tenu d'un important dénivelé (plus de 20 mètres), son itinéraire est ponctué de 15 écluses : douze en France et trois en Belgique.

Rappel historique

La genèse

En 1699, Vauban, le célèbre ingénieur du Roi Soleil, est le premier à concevoir l'utilité d'une communication entre la Deûle et l'Escaut par la Marque et par Roubaix (le cours de l'Escaut est alors sous la souveraineté de la France). A l'époque cette liaison présente un double intérêt stratégique : il permet la défense de la ville de Lille et favorise aussi la prospérité du commerce et de l'agriculture. Mais ce n'est qu'en 1813 que le maire de Roubaix Roussel-Grimonprez demande officiellement la réalisation de ce projet au préfet du Nord.

Dans les années 1820, la région Nord Pas de Calais, riche en charbon, s'apprête à connaître un développement industriel sans précédent qui va bouleverser en profondeur sa physionomie. A Roubaix et Tourcoing, l'industrie lainière et textile nécessite un approvisionnement constant de deux matières premières indis-

pensables : l'eau et le charbon. La maîtrise des eaux et le développement des voies de communication deviennent alors des enjeux stratégiques majeurs.

Roubaix, village à peine connu au XVIIIème siècle devient cent ans plus tard une ville manufacturière de premier ordre et connaît un extraordinaire essor industriel et commercial.

La ville est cependant privée des avantages dont jouissent la plupart des villes manufacturières. Eloignée des canaux, elle manque de fontaines et de puits. Ce manque d'eau expose d'ailleurs continuellement Roubaix aux ravages des incendies. D'autre part, ce développement industriel rend nécessaire la construction d'un canal pour amener les matières premières et le charbon des mines du Nord, alimenter les usines en eau, transporter les produits finis vers Dunkerque et Gand et permettre enfin de maîtriser les incendies.

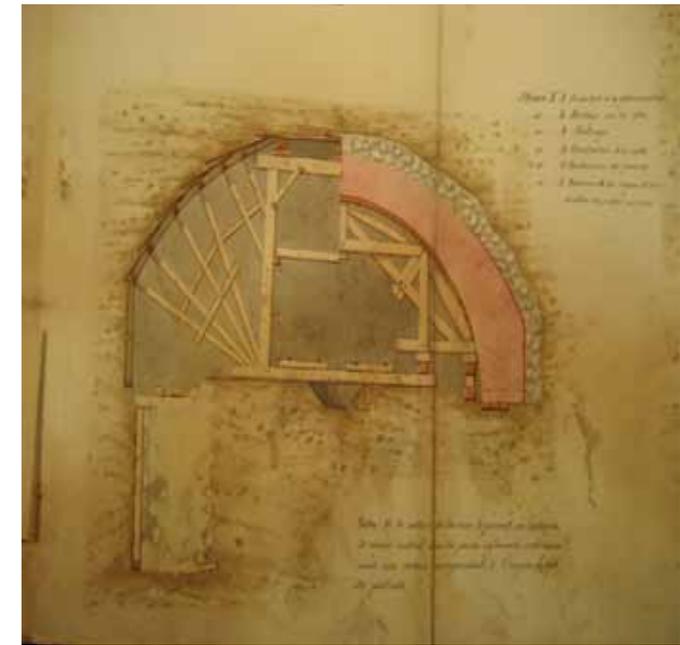
Le « projet canal » reliant la France et la Belgique naît alors surtout de la pression exercée par les industriels et les négociants locaux ainsi que de la volonté politique de faciliter et de favoriser les échanges commerciaux sur le territoire.



Ordonnance du roi Charles X du 30 novembre 1825. Manuscrit, Archives Municipales de Roubaix.

L'aménagement du canal

Approuvé en 1825, un premier projet prévoit l'aménagement d'un canal le long de la vallée de la Marque. Il doit relier Roubaix au niveau du « Galon d'eau » par un embranchement provenant de Croix et débouchant dans la vallée de l'Espierre. Les dimensions et le tracé du



Coupe transversale du projet de canal souterrain. Plan, Archives Départementales du Nord.

canal sont modifiés en 1826 en vue de lui faire relier Croix à Roubaix de façon souterraine. Commencé en 1827, le canal n'est achevé dans sa forme actuelle qu'en 1892. La pose de la première pierre de l'écluse de Marquette par Charles X marque le commencement des travaux en 1827. En 1828, la canalisation de la Marque jusqu'à Croix est réalisée et l'embranchement sur Roubaix créé, à l'exception du souterrain (cette partie du projet est finalement abandonnée en raison de trop grandes difficultés techniques).

En 1831-1832, la portion du canal entre la Marque et Croix est ouverte à la navigation ; les travaux ont été confiés en 1831 à l'entrepreneur Brame. Ce bras existe encore de nos jours jusqu'au Pont du Breucq, le reste y est comblé.

En 1835, le tracé primitif qui s'arrêtait à Roubaix est prolongé jusqu'à la frontière belge pour le mettre en communication avec le futur canal de l'Espierre en projet. Le roi Louis-Philippe approuve le nouveau cahier des charges deux ans plus tard. Le 12 juillet 1837, la suite des travaux d'aménagement du canal est confiée à Monsieur Messen pour 99 ans.

En 1839, le roi de Belgique ratifie à son tour le traité sur la prolongation du canal de l'Espierre en exigeant que l'eau nécessaire à l'alimentation du nouveau canal lui soit fournie gratuitement et qu'aucune écluse ne soit établie entre Roubaix et la frontière.

La réception de la partie du canal de Roubaix comprise entre la frontière belge et le Pont de la Brasserie à Roubaix s'effectue en novembre

Panorama de Roubaix, rue du Collège, en 1823. Lège-Fort.



1843. Ce tronçon, appelé plus tard « le vieux canal », s'arrête alors au bas du boulevard de Paris (au niveau du vieux cabaret « La Barque d'or »).

Le 10 décembre 1843, la Ville procède à l'inauguration internationale officielle des canaux de l'Espierre et de Roubaix ; les deux premiers bateaux chargés de charbon et en provenance de Belgique arrivent à Roubaix. Un pavillon est dressé sur le quai au pont du Galon-d'eau. La même année, le canal tout neuf permet de neutraliser le premier incendie de l'usine monstre Motte-Bossut.

Loin d'être terminés, les travaux connaissent deux ans plus tard de grandes difficultés techniques (éboulements considérables aux abords de l'Union) ; le concessionnaire renonce à poursuivre les travaux.

Le 21 juillet 1861, un décret impé-

rial déclare d'utilité publique l'achèvement du canal. Il est également décidé que la liaison entre les deux tronçons déjà livrés à la circulation prendra la forme d'un tronçon à ciel ouvert passant entre Roubaix et Tourcoing (l'idée d'un souterrain entre Croix et Roubaix est définitivement abandonnée).

Dans ce nouveau projet, le futur canal doit franchir la « montagne de Croix » de Roubaix correspondant à un dénivelé d'une dizaine de mètres : deux escaliers d'eau séparés par un bief de partage alimenté artificiellement par une station de pompage sur la Deûle doivent être édifiés (chaque escalier comprenant cinq écluses).

En 1866, le tracé du canal est de nouveau modifié car Tourcoing n'accepte de participer au financement des travaux qu'à condition de bénéficier d'un passage. On décide alors de faire passer le canal non plus au centre mais à l'est et



Inauguration de l'arrivée des eaux de la Lys le 15 août 1863 devant la mairie. Carte postale, Médiathèque de Roubaix.

au nord de Roubaix, de façon à aménager un embranchement pour Tourcoing à partir du Fresnoy.

Le 1er janvier 1877, la troisième partie du canal reliant la Marque de Wasquehal à la frontière belge est ouverte à la navigation ; une première péniche française, la Décidée, vient mouiller à Roubaix.

C'est en 1881 que la portion du canal en impasse faisant partie du tracé initial surnommée le « vieux canal » est comblée jusqu'au pont

Nykés pour devenir le boulevard Gambetta. Le comblement de l'ancien canal permet alors l'aménagement d'une grande artère en plein milieu de la ville.

La dernière branche, dite de Tourcoing, est achevée le 1er octobre 1892 : l'embranchement appelé « Grand large » se fait aux environs du Pont du Fresnoy. Il aura donc fallu attendre 65 ans pour que le chantier du canal touche à son terme.

En résumé, le canal est livré à la navigation en quatre parties :

- la première entre la Marque et Croix en 1832
- la deuxième entre Roubaix et la frontière en 1843
- la troisième reliant les deux premières branches avec un nouveau tracé au nord du centre ville (tracé actuel) en 1877
- la quatrième partie, livrée en 1892, n'est que l'embranchement avec Tourcoing.

Une utilisation sans cesse renouvelée

Acteur essentiel de l'histoire industrielle et du développement économique de la métropole, le canal de



Le débarcadère des charbons. Carte postale.

Roubaix constitue pendant plus d'un siècle une voie de transport indispensable pour les marchandises telles que le textile et le charbon. En 1900, près de 6000 bateaux y transitent, transportant environ 600 000 tonnes de marchandises diverses. Ce cours d'eau à vocation industrielle devient aussi rapidement un lieu de convivialité, où l'on pratique le sport, où l'on canote et où l'on pêche.

Durant la Première Guerre mondiale, le canal est intensément utilisé par l'armée allemande pour acheminer le ravitaillement et les matériaux de construction destinés aux travaux militaires sur le front. En octobre 1918, lorsque les Allemands minent les passerelles et les ponts, les écluses sont détruites et le canal est vidé de son eau. Il faut attendre le début des années 1920 pour voir circuler de nouveau des bateaux sur le canal.

Lors de la Seconde Guerre mondiale, le canal est obstrué par des résistants en 1944. Plusieurs ouvrages sont endommagés ou détruits. Mais en 1948, la recons-

truction et le développement de nombreuses usines textiles ou chimiques au bord du canal relancent l'activité fluviale. Les péniches transportent la matière première de ces entreprises et le charbon nécessaire à leurs besoins énergétiques.

Dès 1955, le canal de Roubaix ne répond plus aux nécessités de la navigation fluviale. Son manque de profondeur l'empêche d'accueillir les nouveaux bateaux dont le tonnage a augmenté. De plus, la lenteur de la navigation sur le canal (trois jours pour parcourir 18 km) ne le rend économiquement plus assez rentable, surtout face à la concurrence du rail et de la route.

Dans les années 1960 est lancé un projet de transformation du canal de Roubaix en canal à grand gabarit (plus ou moins 350 tonnes) appelé canal de Marquette-Wattrelos. Mais le projet est abandonné vers 1975.



Le vieux canal. Carte postale, Médiathèque de Roubaix.



Passerelle des soies détruite par les Allemands en 1918. Médiathèque de Roubaix.



Curage de l'eau. Photographie - Syndicat des Pêcheurs.

À partir années 1970, la région Nord - Pas de Calais connaît une période de déclin économique qui se traduit par la fermeture des industries textiles et lainières. Fortement concurrencée par le transport autoroutier, la navigation fluviale en France enregistre une chute importante de son activité. Le taux de fréquentation du canal baisse jusqu'à disparaître. En 1985, il ferme à la navigation.

Cette fermeture porte gravement atteinte à l'intégrité de ce patrimoine historique et culturel. Les écluses et les ponts non entretenus se soudent progressivement, les berges s'affaissent, les chemins de halage se creusent, le canal s'envase, la qualité de l'eau se dégrade. On envisage même de transformer le canal en rocade autoroutière. Refusant de laisser cet espace à l'abandon, près de quarante associations françaises et belges créent un collectif et se mobilisent pour la sauvegarde de la voie d'eau. Créé en 1991, le Syndicat Intercommunal de la Marque Urbaine (SIMU) soutenu par Lille Métropole Communauté Urbaine porte et signe en 1982 l'un des pre-

miers contrats de rivière de France. Le Syndicat Mixte du Canal de Roubaix créé en 1995 relance l'entretien des abords du canal, ainsi que les premiers travaux de plantations et d'aménagement paysager. En 2002, le SIMU et le Syndicat Mixte du Canal de Roubaix sont dissous et regroupés au sein d'une seule entité : le Syndicat Mixte Espace Naturel Lille Métropole.

Aujourd'hui, la dynamique autour de la sauvegarde du canal est en plein essor suite à la contribution de l'architecte urbaniste Christian Devillers. En 1994, dans le cadre du contrat d'agglomération de la Communauté Urbaine, l'Agence d'Urbanisme de Lille lance un concours d'idées autour de « l'aménagement et le développement des territoires traversés par le canal de Roubaix ».

Le « Rapport Devillers » démontre alors l'intérêt que présente le canal en tant qu'élément moteur d'une

reconquête urbaine d'envergure et souligne toutes les potentialités offertes par une voie d'eau restaurée, vivante et animée.

Le « projet canal », conçu au départ comme une action écologique de requalification verte des berges, devient ainsi en quelques années un projet urbain aux ambitions métropolitaines et aux enjeux transfrontaliers. En 1998, les syndicats mixtes locaux, Lille Métropole Communauté Urbaine, la Région Nord-Pas-de-Calais, l'Agence de l'Eau Artois Picardie et Voies Navigables de France décident conjointement la remise en navigation du canal. La mobilisation des acteurs locaux et nationaux de Belgique et de France aboutit à une première tranche de travaux visant la réouverture entre 2002 et 2003.

C'est notamment l'association « Collectif Canal » qui porte le projet de remise en navigation



Légende ? . Photogr

contre les élus locaux qui souhaitent transformer le canal en voie rapide. Au terme de longues études, notamment le Projet d'Aménagement et de Développement de la Deûle à l'Escaut (PADDE), et d'un montage de dossier complexe, l'Europe décide de soutenir financièrement le projet de remise en navigation intitulé « Blue Links ». Ce programme de travaux est mis sur pied pour rouvrir les canaux à la navigation de plaisance en 2008.

En 2005, les Voies Navigables de France démarrent les travaux de curage (150 000 m3 au total) pour permettre la remise en navigation du canal. Le canal peut de nouveau « respirer » et atteindre un tirant d'eau beaucoup plus important. Les travaux s'achèvent, côté français, en 2009. Il reste à poursuivre le curage du canal de l'Espierre (Belgique) pour

relier la Deûle à l'Escaut. Le canal de Roubaix est officiellement rouvert à la circulation fluviale le 19 septembre 2009 et fait l'objet d'un centre d'interprétation à vocation pédagogique (rue de Roubaix à Tourcoing).



Blue Links - Photo :A. Loubry

L'église Saint-Joseph

Bâtie en 1876 rue de France près du quai de Dunkerque par un architecte belge, Jean-Baptiste Béthune, cette église néo-gothique est consacrée en 1878 et voit le quartier se construire autour d'elle. Derrière une sobre façade, le décor intérieur réalisé entre 1876 et 1891 par le peintre Guillaume Beumens et le maître verrier Claudius Lavergne est un chef-d'œuvre des arts décoratifs du XIX^{ème} siècle.

Le couvent de la Visitation

Le couvent des dames de la Visitation de Sainte-Marie (de l'ordre de Saint-François de Sales), situé boulevard de Strasbourg près du quai de Nantes, est construit par l'architecte Paul Destombes-Pennel en 1877 dans un style inspiré de la Renaissance italienne. Habités pendant de nombreuses années par une soixantaine de sœurs, les bâtiments sont rachetés par la Ville dans les années 1970 pour être transformés en logement H.L.M. La chapelle a remplacé l'église paroissiale du Sacré-Cœur.



Couvent de la Visitation. Carte postale, Médiathèque de Roubaix.

Le cimetière

Le cimetière de Roubaix s'étend sur 17 hectares. L'entrée principale se situe près de la place Chaptal. Une deuxième entrée est placée rue Cartigny et la troisième se trouve du côté du canal, au débouché de la rue Ampère, après le pont Ampère dit aussi « pont du Nouveau Monde », sur les quais de Rouen et de Toulon. La première concession y a été creusée en 1850. Ce cimetière est remarquable pour ses allées centrales bordées par les somptueuses chapelles édifiées au XIX^{ème} siècle par les familles d'industriels. Il comporte également des monuments aux morts, tel celui dédié aux victimes du travail et de la patrie situé près de l'entrée principale. A la lecture des noms gravés sur les plaques résonne l'histoire de Roubaix et de sa population.

Le château Vaissier

Situé à Tourcoing au croisement de la rue du Congo et de la rue de Mouvaux, près du pont du même nom, c'était l'un des châteaux les plus extravagants parmi ceux construits à Roubaix ou dans les environs. Conçu par l'architecte Charles Dupire Rozan en 1892, il n'a pas survécu au décès de son propriétaire, Victor Vaissier, en 1923. Il a été vendu, puis démonté ; seuls deux pavillons, la maison du jardinier et celle du concierge, ont subsisté. Créateur du savon familial des princes du Congo, Victor Vaissier reste dans la mémoire locale grâce aux nombreuses réclames inventées pour la vente de ses savons.



Le canal et le pont de Mouvaux (aussi appelé pont du Blanc-Seau) avec le château Vaissier au second plan. Carte postale. Médiathèque de Roubaix.

La maison de Maxence Van der Meersch

Située 7 quai des alliés à Waquehal, la maison de cet écrivain roubaisien fait aujourd'hui partie du patrimoine. C'est en se promenant le long des berges du canal un jour de juin 1927 que Maxence rencontre Thérèse qui deviendra sa femme. Écrivain à succès, il connaît la consécration avec l'Empreinte du Dieu, prix Goncourt en 1936. Ses romans ont pour toile de fond les Flandres et Roubaix et abordent des thèmes de la vie quotidienne locale tels que les ouvriers de l'industrie textile, le syndicalisme, la maladie...

Les maisons éclésières et maisons pontières

Situées à côté d'une écluse ou d'un pont, ces habitations ont pour fonction de loger l'éclusier ou le pontier chargé d'ouvrir et de fermer l'écluse ou le pont mobile à chaque passage de bateaux. La plaque apposée sur la façade indique le nom de l'écluse et la distance qui la sépare des écluses suivantes en amont et en aval. Lors de l'élargissement des quais dû à l'augmentation du trafic, certaines maisons ont été démolies pour être déplacées. D'autres, dont les écluses ou les ponts ont été auto-

matés, sont reconverties en logements sociaux.

L'usine Richardson

Située à l'angle de la rue de Tourcoing et du quai de Dunkerque, proche du pont de l'Union, cette usine est fondée en 1898. Elle est spécialisée dans le tissu laine cardée renaissance, le tissu pur laine, la draperie, la robe, la casquette, le tissu pour carrosserie, le tissu pour chemin de fer et les draps militaires. Les chaudières de l'entreprise sont alimentées par le charbon déchargé tout près, quai de Dunkerque et quai de Calais.

L'usine Motte-Bossut

D'abord édifée en 1843 en bordure du canal aujourd'hui comblé (boulevard Gambetta), la filature Motte-Bossut est victime de plusieurs incendies successifs. Entièrement détruite après celui de 1866, la production reprend dans une usine annexe située de l'autre côté du canal. S'inspirant de l'architecture médiévale alors en vogue en Angleterre où naît la révolution industrielle, l'usine Motte-Bossut dite aussi « l'usine monstre » devient rapidement l'une des plus importantes filatures de France.



Maison éclésièrre du Nouveau Monde Photographie du Syndicat des Pêcheurs



La sortie des ouvriers de la filature Motte-Bossut. Carte postale. Médiathèque de Roubaix.

La Grande Brasserie Moderne (GBM)

Installée quai d'Anvers, elle est créée en 1920 par trois brasseurs artisans (l'Union, l'Alliance tourquennoise et la brasserie du Jean Ghislain) qui s'unissent pour créer une grande brasserie moderne. Au même titre que la Lainière, elle devient rapidement un élément incontournable de l'industrie roubaisienne. Dès les années 1950, la GBM est l'une des plus grandes brasseries de France. De nombreux camions de livraison partent de l'usine chaque jour pour alimenter les « bistros » de Roubaix et des communes alentour ainsi que pour livrer les particuliers à domicile.

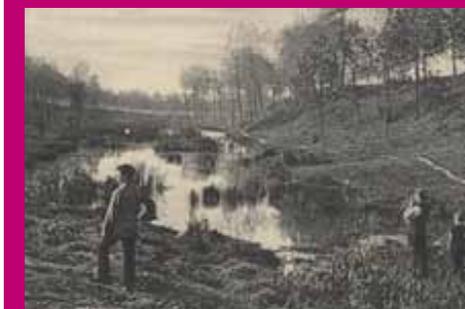
Le parc Barbieux

Lorsque la construction de la jonction souterraine entre le canal de Roubaix et celui de Croix est abandonnée, le lieu-dit « Barbieux » reste longtemps un terrain de friche bosselé. C'est le poète Henri Léon Lizot qui le premier (en 1863) rêve d'un parc sur les hauteurs de Barbieux.

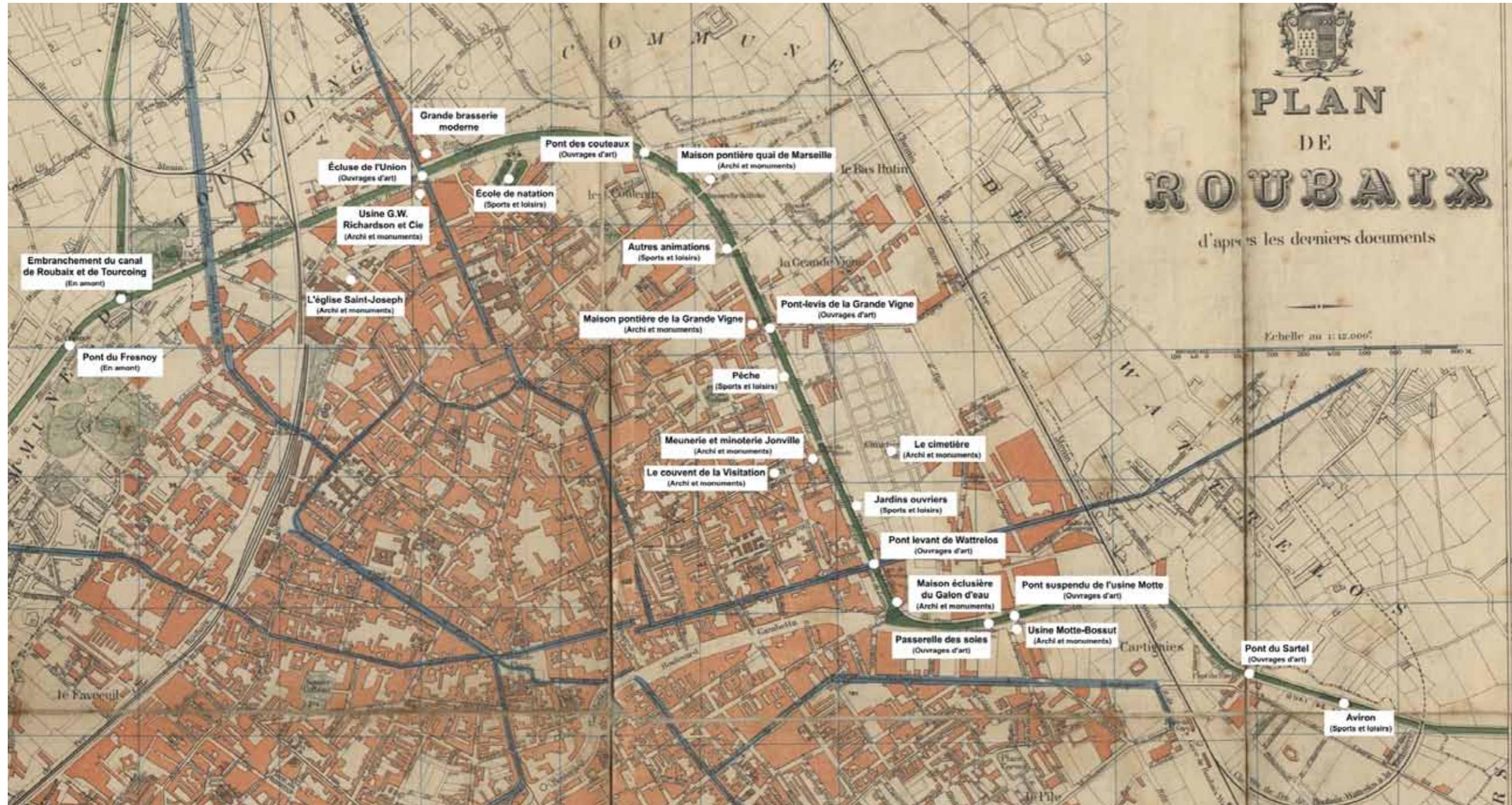
Le maire de Roubaix de l'époque, l'industriel Ernoult Bayart, reprend l'idée et fait venir des paysagistes parisiens (Jean Pierre Barillet-Deschamps et Georges Aumont) pour en étudier la faisabilité.

Ce n'est qu'en 1860 qu'un projet de promenade publique à l'emplacement du tracé initial du canal est évoqué par le Conseil municipal, et le 30 juin 1866 la décision est déclarée d'utilité publique par décret présidentiel.

Il faut 40 ans pour achever de transformer le chantier boueux et abandonné en un grand et beau jardin à l'anglaise. Ce parc accueille notamment l'Exposition Internationale du Nord en 1911 et de celle du Progrès Social en 1939.



Début de l'aménagement du grand lac ou bassin des cygnes le 31 juillet 1909. Carte postale. Médiathèque de Roubaix.



Légende ?

Les ouvrages d'art construits aux abords du canal de Roubaix son nombreux : ponts (ponts-levis, ponts tournants, ponts fixes), passerelles, tunnels, écluses, quais, ports étaient en effet nécessaires au fonctionnement du canal et continuent pour beaucoup de marquer aujourd'hui le paysage roubaisien au fil du canal.

L'écluse de l'Union

Après l'embranchement de Roubaix-Tourcoing, l'écluse de l'Union est la première que l'on rencontre. Les écluses du Nouveau Monde, du Calvaire, du Galon d'eau et du Sartel viennent ensuite ponctuer le canal de Roubaix. Il est communément admis que le bief qui sépare deux écluses porte le nom de celle qui le précède. Toutes les écluses du « Nouveau canal » sont pourvues, dès leur construction, de portes métalliques censées être étanches. Pourtant, sous l'influence des eaux contaminées du canal, le bordage en tôle se corrode. Les portes sont donc reconstruites en fer galvanisé.

Le pont des Couteaux

Après avoir été un pont fixe puis un pont à tablier mobile, ce pont devient en 1955 un pont-levis permettant le passage de plus grosses péniches. Si la manœuvre fascine les plus jeunes, elle semble trop longue pour certains automobilistes et marins. Ayant rencontré divers problèmes techniques, le pont a fait l'objet d'un réaménagement prenant en compte à la fois les véhicules, les embarcations et les piétons. En 1992, il est remplacé par deux ouvrages jumelés fixes supportant l'anneau d'un giratoire.



Pont hydraulique de Wattlelos. Carte postale, Médiathèque de Roubaix.

Le pont-levis de la Vigne

Il tire son nom de la rue voisine, elle-même ainsi nommée en raison de l'existence ancienne de vignobles à cet endroit. Construit en 1870, ce pont tournant est démonté en 1955 pour être remplacé par un pont-levis. Après des travaux laborieux et devant les difficultés techniques rencontrées, le pont-levis est inauguré en octobre 1957 et donne lieu à des festivités. Par ailleurs, une passerelle du même nom est réalisée en 1904 pour faciliter le passage des piétons.

Le pont levant de Wattlelos

Situé au milieu de la Grand Rue, il prend parfois le nom de celle-ci mais il est aussi nommé pont du Galon d'eau en raison de sa proximité géographique avec l'écluse du même nom située à quelques mètres en aval. Le premier pont étroit ne permet le passage que d'un véhicule à la fois. Il est remplacé en 1903

par un pont mobile trois fois plus large afin de favoriser la circulation sur cet axe central qui permet de rejoindre la Belgique par Wattlelos.

Le pont du Sartel

Au début du siècle, le pont du Sartel relie la rue Basse à Roubaix à la rue du Sartel à Wattlelos. Mais cette liaison devient vite trop étroite à cause de la quantité de véhicules qui empruntent ce passage pour se rendre dans les nombreuses usines du secteur ou pour rejoindre la gare



Le pont du Sartel. Carte postale, Médiathèque de Roubaix.

de Roubaix-Wattlelos dite « gare du Pile ». Face au mécontentement de la population, un projet de construction d'un pont fixe est lancé en 1905 ; trop coûteux, il ne sera jamais réalisé.

Le pont suspendu de l'usine Motte

Le 9 juin 1900, la Ville autorise les établissements Motte-Bossut à construire une passerelle reliant les magasins d'un côté du canal à l'entreprise située de l'autre côté. Il est décidé de construire un pont suspendu, c'est-à-dire, un pont dont le tablier est suspendu à des câbles tendus entre des pylônes et ancrés sur la rive.

La passerelle des soies

Après l'approbation du préfet en 1875, la passerelle des soies est construite afin de relier le quai du Sartel au quai de Wattlelos. Elle doit son nom à la rue du même nom qu'elle prolonge ainsi qu'à l'usine de retraitement de la soie située à proximité. Cette passerelle est très empruntée au début du siècle par les ouvriers travaillant dans les usines situées le long du canal. Elle est détruite par les Allemands en 1918.



Le pont suspendu et l'usine Motte - Carte postale, Médiathèque de Roubaix.



la passerelle des soies. Carte postale, Médiathèque de Roubaix.

Les Roubaisiens se sont très vite approprié le canal en tant qu'espace de loisirs et les activités aquatiques qu'ils y ont développées sont nombreuses.

Natation

Nombreux sont ceux qui, enfants, ont appris à nager dans le canal. Les Roubaisiens s'entraînent à la nage dans les biefs de l'Union ou du Sartel.

Après avoir été imaginée en 1879, une école de natation, dont les bassins sont alimentés par les eaux du canal, est inaugurée le 13 juin 1880 quai de Gand. Si des courses sont organisées dans le cadre de l'école, d'autres moins réglementées ont lieu tout le long du canal. L'école ferme en 1936 pour être remplacée par une usine d'incinération.

Entre temps, l'architecte Albert Baert construit (de 1927 à 1932) la piscine située rue des Champs (aujourd'hui reconvertie en musée d'Art et d'Industrie). Cependant, entre les deux guerres, il arrive que



Jeunes nageurs devant le bassin de l'école de natation. Photographie. Archives municipales de Roubaix.



Entraînement d'adhérents d'un club d'aviron roubaisien. Photographie. Archives municipales de Roubaix.

les Roubaisiens font encore des courses d'un bief à l'autre en plongeant des ponts du canal.

Navigation

Ces courses de natation sont souvent accompagnées de joutes nautiques et de régates qui se déroulent la plupart du temps dans le bief des Soies, le long du quai de Wattlelos.

L'aviron est un autre loisir très répandu au début du siècle dernier à Roubaix. Les premiers clubs (dans les années 1860) naviguent entre la rue de Lannoy et le quartier du Sartel. Le hangar pour stocker les bateaux était d'ailleurs situé au niveau bas de l'écluse du Sartel à Roubaix.

Si les entraînements ont généralement lieu entre l'écluse du Sartel et le Grimonpont, il n'est pas surprenant de voir des sportifs ramer au-delà des frontières roubaisiennes. Des régates sont organisées, notam-

ment par Le Club Nautique de l'Aviron Roubaisien, installé quai Grimonpont, qui gagna sa réputation en remportant le titre olympique en 1900.

Le Cercle Nautique de l'aviron Roubaisien (C.N.A.R.) créé en 1884 réalise un palmarès international qui atteint son apogée avec le titre olympique décroché à Paris en 1900 par le quatre barreaux. Après avoir navigué quelques temps dans le bief du Blanc Seau à Tourcoing, le C.N.A.R. s'installe sur le quai du Grimonpont et organise des régates dans le bief des Soies jusque dans les années 1950.

Pêche

Le canal est aussi le domaine des pêcheurs. Les premières sociétés roubaisiennes de pêche apparaissent à partir de 1883 et portent des noms évocateurs : le Poisson d'Or, les Vrais Pêcheurs du Poisson

Blanc, les Joyeux Pêcheurs, l'Etoile, l'Ablette. Elles tiennent leur siège dans un estaminet situé à proximité du canal, ont leurs propres coupleurs et défilent fanfare en tête lors des jours de concours.

A Roubaix, on pêche «à la roubaisienne» : la canne à pêche locale se distingue grâce à sa rigidité et à l'élastique placé au bout du jonc qui diminue les risques de rupture de la ligne. Roubaix devient rapidement un lieu de pêche régional, national et même international, qui accueille des compétiteurs du Nord et du Pas-de-Calais, de la région parisienne, des pays de Loire ainsi que des sociétés belges et hollandaises.

L'importance de ces manifestations, mais aussi le souci de gérer ce lieu de pêche amènent les pêcheurs à se fédérer bientôt en créant le Syndicat des pêcheurs de Roubaix-Tourcoing le 4 janvier 1909.

Jardins ouvriers

Les entreprises prêtent à leurs ouvriers des parcelles de terrain à cultiver. Le complément au salaire constitué avec les récoltes améliore le quotidien des familles. Ces jardins ouvriers se répandent progressivement dans le paysage roubaisien, notamment le long du quai de Toulon, du canal ou rue Jean-Jacques Rousseau.

Autres loisirs

D'autres rencontres s'organisent autour du canal. Des pinsonneux (participant aux concours de chant de pinsons) se retrouvent sur les rives pour élire l'oiseau le plus bavard. Des musiciens viennent rythmer l'atmosphère habituellement si calme au bord de l'eau. Naturellement, le canal reste aussi un lieu de promenade privilégié, à pied ou à vélo.



Les amateurs de goujon autour du pont Grimonpont. Photographie. Médiathèque de Roubaix



Récolte de légumes dans un jardin ouvrier roubaisien. Carte postale, Médiathèque de Roubaix.

0,70

L'alimentation du nouveau canal s'opère au moyen de machines installées sur les terrains des anciennes fortifications aux abords du Vieux Lille. Ces machines refoulent les eaux des marais de la Deûle dans le bief de partage, à 7 km de là, par deux conduites en fonte de 0,70 mètre de diamètre.

4

Le vieux canal, empierré, était bordé de chemins de halage (chemins de services), tantôt sur la rive droite, tantôt sur la rive gauche, d'une largeur irrégulière de 4 mètres en moyenne. Un seul côté empierré a été conservé pour le nouveau canal.

6,840

Le vieux canal sur le versant de la Deûle était autrefois alimenté exclusivement par la Marque qui produit 6,840 m³ d'eau par seconde dans les crues et 0,670 m³ par seconde en temps ordinaire.



Légende. Photo : A. loubry.

8

Il existe sur le canal de Roubaix 8 siphons. Parmi eux, celui de la Mackellerie afflue du Trichon et celui de l'aqueduc des Couteaux livre passage aux eaux industrielles du quartier du Fontenoy.

10

Le vieux canal avait autrefois une largeur de plafond (fond du canal) qui variait entre 6 et 10 m. Cette largeur a ensuite été portée uniformément à 10 m sauf dans les ports du Blanc Seau et de l'Union où elle a été portée à 16 m.

20

Entre le pont du Fontenoy et l'écluse du Galon d'eau ainsi que sur l'embranchement de Tourcoing, le canal est presque entièrement bordé de quais d'une largeur de 20 mètres.

28,441

La longueur totale du canal de la Deûle à l'Escaut fait 28,441 km.

43,87

La colline du Fresnoy s'élève à 43,87 mètres. Elle est composée de différentes strates : à la surface une couche ferrugineuse et plus en profondeur, argiles et sables mouvants.

250

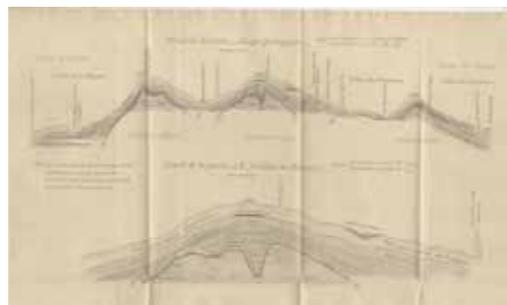
Le canal peut livrer passage aux péniches de 38,50 m, de 250 tonnes en charge, à 1,80 m d'enfoncement.

2500

Dans le bief du Sartel, il existait autrefois 21 prises d'eau industrielles qui consommaient environ 2500 m³ d'eau par jour.



Péniches ??? Carte postale. Médiathèque de Roubaix.



Coupe géologique de la colline du Fresnoy. Plan. Médiathèque de Roubaix.

Aqueduc

Canal souterrain ou aérien destiné à capter et à conduire l'eau d'un lieu à un autre.

Bief

Portion d'un canal entre deux écluses.

Curage

Le dépôt de sédiments provoque l'envasement des canaux. Le curage est destiné à limiter l'engorgement du lit, à contrôler les zones de dépôt et à éviter le détournement du flux. Le curage constitue aussi une opération d'entretien voire d'assainissement indispensable à la prévention des risques d'inondation, au rétablissement du tirant d'eau pour la navigation, ainsi qu'à la préservation du milieu naturel.

Ecluse

Ouvrage hydraulique formé de portes munies de vannes destinées à retenir ou à lâcher l'eau selon les besoins. L'écluse d'un canal est destinée à faire passer, aux changements d'un niveau, les bateaux du bief d'amont au bief d'aval, ou inversement.



Vue de deux écluses encadrant un bief, Photographie, Syndicat des pêcheurs



vue d'une écluse, photo : A/ Loubry.



La passerelle de la Vigne. Carte postale, Médiathèque de Roubaix.

Garde corps

Barrière de protection placée sur les côtés du canal afin d'empêcher une chute accidentelle.

Halage

Ancien mode de traction terrestre des bateaux fluviaux. Le halage consiste à tirer le chaland depuis la berge au moyen d'une longue corde fixée sur un mât. Le halage nécessite un chemin longeant la berge des voies d'eau. Le halage peut être humain, animal ou mécanique (par tracteurs sur pneus ou sur rails).

Maison éclésièrè ou maison pontièrè

La maison éclésièrè (ou maison pontièrè) permet de loger à demeure les gardes écluses et commis. Leur implantation et leur construction répondent à des critères spécifiques. Sur chaque maison éclésièrè, une plaque indique le nom de l'écluse et la distance qui la sépare des écluses suivantes en amont et en aval.

Nivellement

Le nivellement est une technique qui vise à mesurer ou à établir une différence de niveau (c'est-à-dire de hauteur) entre des points plus ou moins éloignés. Dans sa forme la plus simple, il consiste à établir l'horizontalité ou l'inclinaison d'une ligne ou d'une surface, ce qui est essentiel pour de nombreuses activités de construction.

Ouvrage d'art

Construction (pont, passerelle, tunnel) nécessaire à l'établissement d'une voie.

Passerelle

Pont léger et étroit, réservé aux piétons.

Pavage

Revêtement d'un sol par des pavés, des cailloux, des pierres ou des mosaïques ... pour le rendre dur et uni.

Pont fixe

Pont en maçonnerie, ou en maçonnerie et métal, dont aucune partie n'est mobile. Cela suppose le maintien, de façon constante, d'une hauteur libre suffisante pour la navigation et pour l'écoulement des crues d'une manière générale.

Pont mobile : pont-levis

Pont mobile dont le tablier (plancher du pont) se relève pour laisser passer les bateaux.

Pont mobile : pont tournant

Pont mobile dont le tablier (plancher du pont) pivote horizontalement pour laisser passer les bateaux.

Tablier

Plate-forme, plancher d'un pont.

Usine élévatoire

Afin de compléter l'alimentation naturelle d'un canal, l'usine élévatoire puise l'eau nécessaire dans la rivière voisine grâce à un système de pompage. Cette technique a été largement utilisée à partir de la fin du XIXème siècle.



Curage d'une partie du canal. Photographie, syndicat des pêcheurs.



Car sur le pont tournant du Fontenoy. Photographie. Syndicat des pêcheurs.



Laissez-vous conter **Roubaix**, Ville d'art et d'histoire...

Ce document a été réalisé par le service Ville d'art et d'histoire en étroite collaboration avec la Médiathèque de Roubaix et les Archives municipales dans le cadre de la convention Ville d'art et d'histoire qui lie la Ville au Ministère de la Culture et de la Communication.

Le Ministère attribue l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui mettent en œuvre des actions d'animation et de valorisation de leur architecture et de leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides conférenciers et des animateurs de l'architecture et du patrimoine ainsi que la qualité de leurs actions qu'il soutient.

Le service Ville d'art et d'histoire développe chaque année des projets de valorisation du patrimoine et des animations à l'attention des Roubaisiens, notamment des plus jeunes. Il se tient à votre disposition pour tout projet.

Renseignements : 03 59 57 32 02

Des vestiges antiques à l'architecture contemporaine, les Villes et Pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. A proximité, Boulogne-sur-mer, Cambrai, Lens-Liévin, Lille et Saint-Omer et bénéficient de l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire.

Rendu nécessaire par l'essor industriel au début du XIXème siècle, le canal de Roubaix fait l'objet de nombreux projets d'aménagement qui aboutissent à sa mise en navigation en quatre temps, de 1832 à 1892. Permettant la circulation du charbon et des marchandises entre le bassin minier et la mer du Nord, il est ponctué par de nombreux ouvrages d'art : ponts, passerelles, maisons éclusières etc. C'était aussi autrefois un véritable lieu de vie et de loisirs pour les Roubaisiens.

Fermé à la navigation en 1985, il fait aujourd'hui l'objet d'un important projet de réhabilitation qui va lui rendre son attractivité et conduire la ville à se tourner vers lui dans les prochaines années. Pour accompagner ce réveil du canal, la Ville a souhaité le mettre à l'honneur lors des Journées Européennes du Patrimoine 2010.

A cette occasion, la Médiathèque de Roubaix, soutenue par les Archives municipales et le service Ville d'art et d'histoire, a réalisé une exposition virtuelle intitulée **Le Canal : flânerie roubaisienne** accessible à l'adresse suivante

<http://canalderoubaix.bn-r.fr> et en lien sur le portail patrimonial de la Ville de Roubaix : www.bn-r.fr, ainsi que cette publication.

