

# Du canal de Roubaix à l'insalubrité de la vallée de l'Espierre. Une histoire environnementale du contrôle de l'eau par les industriels de Roubaix au XIX<sup>e</sup> siècle

Yaël Gagnepain

## L'auteur

Yaël Gagnepain est doctorant aux universités de Lille et de Namur. Son travail de recherche se concentre sur les déterminants environnementaux de l'histoire sociale et économique de la France du Nord et de la Belgique aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Il est membre du bureau du RUCHE, le réseau universitaire de chercheurs en histoire environnementale.

## Résumé

La ville de Roubaix, et sa voisine Tourcoing, connaissent tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle un développement industriel peu comparable en France. Cependant les projets industriels furent entravés par des pénuries d'eau récurrentes. Pour pallier ce manque, la ville de Roubaix s'est efforcée d'importer de l'eau depuis la Lys, la Marque ou l'Escaut. Nous traitons ici de la construction des canaux de Roubaix et de l'Espierre, ainsi que de leur exploitation. Nous nous demandons en quoi ils sont notamment des outils pour le contrôle de l'eau au profit des industriels roubaisiens. Nous avançons la thèse selon laquelle ces aménagements, avec d'autres, ont été à l'origine d'un déséquilibre hydrographique qui a ravagé la vallée de l'Espierre en l'inondant de boues pestilentielles chargées des résidus des fabriques textiles des agglomérations. C'est seulement en faisant dialoguer la question de l'appropriation de la ressource en eau avec l'histoire de ces aménagements et en prenant en compte les enjeux politiques et économiques de la région qu'il nous paraît possible d'écrire une histoire environnementale des dommages causés à la vallée de l'Espierre.

**Mots clés :** pollution industrielle, industrie textile, aménagement, eau.

## Abstract

*From the Roubaix Canal to the Insalubrity of Espierre Valley: An Environmental History of Water Control by Nineteenth-Century Roubaix Industrialists*

Over the course of the nineteenth century, the development of the city of Roubaix and its neighbor, Tourcoing, had few parallels in France. Yet industrial projects were hindered by recurrent water shortages. To make up for this shortfall, the city of Roubaix endeavored to import water from the Lys, Marque and Scheldt rivers. This article examines the construction of the Roubaix and Espierre canals, the use and courses of which were on several occasions altered, by considering in what ways they were tools for controlling water for the benefit of Roubaisian industrialists. I argue that these developments, together with others, were the source of the hydrographic imbalance that devastated the Espierre Valley by inundating it with pestilential sludge loaded with the residue of urban textile mills. In my view, writing the environmental history of the damage done to the Espierre Valley calls for an examination of the links between the



Yaël Gagnepain, « Du canal de Roubaix à l'insalubrité de la vallée de l'Espierre. Une histoire environnementale du contrôle de l'eau par les industriels de Roubaix au XIX<sup>e</sup> siècle », *Histoire@Politique*, n° 43, janvier-avril 2021 [en ligne : [www.histoire-politique.fr](http://www.histoire-politique.fr)]

issue of water resource appropriation and these developments as well as a consideration of the economic and political issues of the region.

**Keywords:** industrial pollution; textile industry; development; water.

**Pour citer cet article :** Yaël Gagnepain, « Du canal de Roubaix à l'insalubrité de la vallée de l'Espierre. Une histoire environnementale du contrôle de l'eau par les industriels de Roubaix au XIX<sup>e</sup> siècle », *Histoire@Politique*, n° 43, janvier-avril 2021 [en ligne : [www.histoire-politique.fr](http://www.histoire-politique.fr)]

Yaël Gagnepain, « Du canal de Roubaix à l'insalubrité de la vallée de l'Espierre. Une histoire environnementale du contrôle de l'eau par les industriels de Roubaix au XIX<sup>e</sup> siècle », *Histoire@Politique*, n° 43, janvier-avril 2021 [en ligne : [www.histoire-politique.fr](http://www.histoire-politique.fr)]

La ville de Roubaix et sa voisine Tourcoing connaissent tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle un développement industriel sans comparaison en France, dynamique que l'historiographie permet maintenant de saisir dans toute son ampleur, que ce soit au niveau économique ou démographique<sup>1</sup>. Pourtant, ce développement a été entravé par le problème récurrent que constituait le manque d'eau dans l'agglomération lilloise. Les processus de fabrication et la première révolution industrielle nécessitent une quantité d'eau que ni la petite rivière de l'Espierre ni les nombreux forages ne peuvent offrir, en particulier pendant les saisons chaudes. Les industriels ainsi que les pouvoirs publics, municipalité et préfecture, proposent donc tout au long du siècle plusieurs projets d'aménagements afin de ramener à l'agglomération de l'eau en quantité suffisante. Dans cette étude, nous nous concentrons sur la ville de Roubaix et sur la construction des deux canaux, de Roubaix et de l'Espierre, qui constituent à terme une seule et même voie d'eau qui relie la ville à la Marque – affluent de la Deule – au sud, et à l'Escaut en Belgique au nord. Ces deux aménagements, avec les forages dans la nappe phréatique réalisés par les industriels, ainsi que l'usine de pompage d'eau dans la Lys, à Bousbecques, construite plus tardivement, sont à l'origine d'un déséquilibre hydrographique qui perturbe profondément la vallée de l'Espierre pendant plusieurs décennies. L'Espierre, petite rivière affluente de l'Escaut qui prend sa source à quelques kilomètres des agglomérations de Roubaix et Tourcoing et de la frontière belge, est, pour citer les industriels roubaisiens, « l'égout collecteur naturel des villes de Roubaix et Tourcoing<sup>2</sup> ». Nous verrons pourtant que cet égout est loin d'être dimensionné pour recevoir les eaux supplémentaires amenées à l'agglomération. La vallée de l'Espierre, qui s'étend pour deux tiers en Belgique, est ravagée par les débordements de boues pestilentielles de la rivière chargée de toutes les eaux ménagères et industrielles des agglomérations françaises. Cette étude entend mettre en dialogue l'histoire de la construction et de l'exploitation de ces deux canaux avec celle des conflits qui font rage au XIX<sup>e</sup> siècle autour de Lille, Roubaix et Tourcoing pour ce que François Jarrige appelle le « contrôle des eaux<sup>3</sup> ». Nous défendons la thèse que les constructions de ces canaux furent en partie impulsées par des entrepreneurs avides d'une ressource en eau trop rare dans l'agglomération, que les canaux augmentèrent la disponibilité en eau et donc l'ampleur des rejets industriels, et que celui de l'Espierre fut du fait de sa conception une des causes des graves inondations qui touchèrent la vallée.

La multiplication des voies de navigation au XIX<sup>e</sup> siècle s'inscrit dans les dynamiques de la première révolution industrielle, la navigation fluviale permet de réduire de façon importante le prix du transport des marchandises lourdes comme le sable ou la houille. Des études concernant le réseau de voies navigables et de canaux du Nord de la France et en Belgique existent, mais elles restent bien souvent centrées autour de leur utilité

---

<sup>1</sup> Théodore Leuridan, *Histoire de Roubaix*, Bruxelles, Belgique, Éditions Culture et civilisation, 1975 ; Chantal Pétilon, *La population de Roubaix : Industrialisation, démographie et société 1750-1880*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2006 ; Jean-Luc Mastin, « L'entente et le marché : le cartel des peigneurs de laine de Roubaix-Tourcoing (1881-1914) », *Revue d'histoire moderne contemporaine*, n° 58-2-2, 2011, p. 120-145 ; Jean-Luc Mastin et Jean-Pierre Hirsch, *Capitalisme local et financement des investissements industriels à Lille, Armentières, Roubaix, Tourcoing, 1850-1914 : une autonomie financière menacée ?*, mémoire d'étude, Université Lille 3, 2001.

<sup>2</sup> Archives de l'État belge à Tournai, fond de la Société du Canal de l'Espierre SCE 7-7, Alimentation du canal.

<sup>3</sup> François Jarrige, « Au risque des eaux de rouissage. Villes, conflits et territoires dans le bassin de la Lys au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle », *Jaarboek voor Ecologische Geschiedenis*, 2010, p. 101-122.

Yaël Gagnepain, « Du canal de Roubaix à l'insalubrité de la vallée de l'Espierre. Une histoire environnementale du contrôle de l'eau par les industriels de Roubaix au XIX<sup>e</sup> siècle », *Histoire@Politique*, n° 43, janvier-avril 2021 [en ligne : [www.histoire-politique.fr](http://www.histoire-politique.fr)]

commerciale<sup>4</sup>. Ceci est compréhensible tant ce réseau qui s'est construit significativement dès le XVI<sup>e</sup> siècle, et s'est progressivement densifié, a été un élément clé du développement des industries, charbonnières en particulier<sup>5</sup>. Cette place centrale des aménagements de rivières dans le développement industriel a été amplement documentée<sup>6</sup>. Dernièrement, les travaux historiques ont renouvelé de façon significative l'étude environnementale et politique de l'histoire des aménagements fluviaux, en relevant qu'au-delà de leur rôle de voie de navigation, ces travaux ont aussi servi à rationaliser les apports en eau des villes, et à gérer les risques de crues ou de sécheresse. Deux ouvrages offrent un ensemble d'études historiques et politiques conséquent sur les canaux et les aménagements de rivières : *Aménagement et environnement*<sup>7</sup> dirigé par Patrick Fournier et Geneviève Massard Guilbaud, et *Urban Rivers*<sup>8</sup> édité par Stéphane Castonguay et Matthew Evenden. Ces travaux élargissent les perspectives de compréhension des motivations qui ont poussé à la réalisation et qui ont dicté l'exploitation de telles infrastructures. Nous nous inscrivons ici dans cette démarche en relevant en quoi ces canaux ne furent pas seulement des voies de navigation mais furent pensés, dès leur conception, comme des outils au service de l'alimentation en eau des industries de l'agglomération. Faire l'histoire de cette vallée et de ces aménagements permet d'interroger des choix de développements dictés par un intérêt public qui, selon Alice Ingold dans son étude des canaux d'irrigation des Pyrénées-Orientales, se fonde sur « un pacte social entre État et propriétaires<sup>9</sup> ». Dans notre cas d'étude, ce pacte social se révèle être celui des industriels roubaisiens et des pouvoirs publics qui encouragent la construction de voies de navigation dont l'eau est pompée par les usines et dont la structure dévaste la vallée en aggravant les inondations. Nous développerons donc successivement l'histoire de la construction du canal de Roubaix et de l'Espierre, en relevant dans quelle mesure elles s'inscrivirent dans un conflit pour le contrôle de l'eau. Après avoir décrit leur laborieux achèvement, nous étudierons les conséquences de ce conflit, de l'industrialisation, et de ces aménagements sur la vallée de l'Espierre.

<sup>4</sup> Voir Louis Thbaut, « Les voies navigables et l'industrialisation du Nord de la France », *Revue du Nord*, 61-240, 1979, p. 149-163 ou encore Pierre Tilly, « Fleuves et canaux dans la zone franco-belge entre 1814 et 1914 : vers une redéfinition des espaces ? », *Revue du Nord*, n° 416-3, 2016, p. 577-599.

<sup>5</sup> Bernard Le Sueur, *Mariniers : histoire et mémoire de la batellerie artisanale.*, Bordeaux, France, 2004 ; Laurent Honoré, « Le canal de Mons à Condé : projets, financement et réalisation (1807-1818) », *Revue du Nord*, n° 387-4, 2010, p. 813-838.

<sup>6</sup> Blake Gumprecht, *LOS ANGELES RIVER REV/E : Its Life, Death, and Possible Rebirth*, Revised ed. Edition., Baltimore, John Hopkins University Press, 2001 ; Theodore Steinberg, *Nature Incorporated : Industrialization and the Waters of New England*, Reprint edition, Amherst, University of Massachusetts Press, 1994.

<sup>7</sup> Patrick Fournier et Geneviève Massard-Guilbaud (dir.), *Aménagement et environnement : Perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016. Voir par exemple les contributions de Katherine Dana, « Entre adaptation à l'environnement et modification du milieu naturel : la canalisation de la Vilaine au XVI<sup>e</sup> siècle », p. 125-136 ; Rémy Simonetti, « Les impacts environnementaux et sociaux de l'aménagement des cours d'eau dans le Padouan (XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle), p. 111-124 ; Jacky Girel, « Les endiguement de l'Isère au XIX<sup>e</sup> siècle », p. 149-162.

<sup>8</sup> Stéphane Castonguay et Matthew Evenden, *Urban Rivers : Remaking Rivers, Cities, and Space in Europe and North America*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2012.

<sup>9</sup> Alice Ingold, « Terres et eaux entre coutume, police et droit au XIX<sup>e</sup> siècle. Solidarisme écologique ou solidarités matérielles ? », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 33, 2017, p. 97-126.

## De l'eau à tout prix. Le canal de Roubaix, une première tentative pour relier Roubaix à la Deule

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'industrie textile connaît une multitude de progrès à tous les stades de la fabrication, du peignage au tissage en passant par le filage, que ce soit pour la laine, le lin ou le coton. Ces mutations des processus de production entraînent une augmentation de la production et une demande croissante en eau. L'eau se révèle indispensable, à la fois pour faire tourner les machines, pour rouir le chanvre et le lin<sup>10</sup>, ou à Roubaix et Tourcoing pour nettoyer les laines. Ainsi les nouveaux pôles de production textile européens se trouvent bien souvent le long de rivières permettant leur implantation. C'est le cas en Grande-Bretagne dans le Yorkshire et le Lancashire notamment<sup>11</sup>, mais aussi en Flandres où la ville de Gand, au bord de l'Escaut, préfigure le développement de Roubaix<sup>12</sup>.

Lorsqu'Étienne Roussel est nommé maire de Roubaix par décret impérial en 1808, le Nord de la France possède déjà une longue tradition de production textile<sup>13</sup> et la ville de Roubaix est le siège de nombreux ateliers qui annoncent l'explosion industrielle de la ville au XIX<sup>e</sup> siècle. Ce fabricant, ainsi que la famille de sa femme, les Grimonprez, sont les précurseurs de l'usage de la vapeur à Roubaix. Ils introduisent dès 1804 les premières mules-jenny<sup>14</sup> dans leurs ateliers. Mais les villes de Roubaix et sa voisine Tourcoing n'ont qu'un accès restreint à l'eau et ce handicap constitue un obstacle important à la mutation industrielle de l'agglomération<sup>15</sup>. La ville n'est alors traversée que par le petit ruisseau de l'Espierre qui à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle a un débit moyen inférieur à 0,04 m<sup>3</sup> par seconde<sup>16</sup>. Les industriels sont forcés de forer sans cesse plus profond pour trouver de l'eau mais toujours en quantité insuffisante. Certains étés, les machines doivent s'arrêter faute de pouvoir puiser assez d'eau<sup>17</sup>. En 1813, Étienne Roussel-Grimonprez propose la réalisation d'un canal pour relier sa ville à la Deule, au nord de Lille. Il argue que cette idée n'est pas nouvelle et que Vauban lui-même lors de la construction de la « mère des citadelles » à Lille aurait évoqué cette nécessité non

<sup>10</sup> François Jarrige, « Quand les eaux de rouissage débordaient dans la cité. Essai sur le mode d'existence d'une nuisance en France (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) », dans Michel Letté et Thomas Le Roux (dir.), *Débordements industriels. Environnement, territoire et conflit (XVIII<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2019, p. 137-153.

<sup>11</sup> S.H. Beaver, « Les industries textiles britanniques », *Revue du Nord*, 41-163, 1959, p. 7-19, ici p. 11.

<sup>12</sup> Firmin Lentacker, « Un épisode de la Révolution industrielle : Ouvriers à demeure, ouvriers immigrés dans l'industrie cotonnière de Roubaix de 1857 à 1864. », *Revue du Nord*, 69-275, 1987, p. 767-775.

<sup>13</sup> Émile Coornaert, « Draperies rurales, draperies urbaines. L'évolution de l'industrie flamande au Moyen Âge et au XVI<sup>e</sup> siècle », *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, 28-1, 1950, p. 59-96 ; Mohamed Kasdi et Didier Terrier, « Un processus continu de développement industriel : le textile dans la région lilloise (années 1770 – années 1820) », *Annales historiques de la Révolution française*, 352, 2008, p. 121-154.

<sup>14</sup> Les mules-jenny sont les premières machines à filer à énergie hydraulique. Importées d'Angleterre, elles permettent de filer plusieurs dizaines de fils en même temps.

<sup>15</sup> Voir par exemple J. Lambert-Dansette et Joseph-Antoine Roy, « Origine et évolution d'une bourgeoisie. Le patronat textile du bassin lillois (1789-1914) », *Revue du Nord*, 37-148, 1955, p. 199-216 ici p. 200 ou encore Chantal Petillon, *La population de Roubaix. Industrialisation, démographie et société 1750-1880*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2006, ici p. 46.

<sup>16</sup> À titre de comparaison le débit contemporain de l'Espierre, à la frontière, est cinquante fois inférieur à celui de la Lys, elle aussi affluent de l'Escaut, siège de l'industrie linière autour de Armentières dont le cas a été bien documenté dans plusieurs travaux historiques de qualité déjà cité ou encore dans Frédéric Ghesquier Krajewski, *La Lys et le lin (1750-1914) : les hommes, l'espace et le temps*, thèse de doctorat, université Lille 3, 2002.

<sup>17</sup> Archives municipales de Roubaix (AMR) 7 Oa II 1-8, Canal de Roubaix.

seulement pour les besoins du commerce, mais aussi parce qu'un canal serait un atout militaire pour empêcher une invasion.

Huit ans plus tard, en 1821, le préfet du Nord relance le projet en confiant à un ingénieur des Ponts et Chaussées la charge d'en étudier sa faisabilité. Dans une correspondance nourrie avec le nouveau maire de Roubaix, M. Bulteau-Florin, lui aussi propriétaire et filateur, le préfet défend le projet. Il avance simultanément l'intérêt du canal pour faciliter le transport des marchandises et pour fournir de l'eau à l'agglomération et aux industries. Citons-en deux extraits, le 29 septembre 1821 : « Je ne connais aucun moyen plus puissant [pour aider à la prospérité de la ville] que ceux d'y faciliter les transports de marchandises de toutes espèces et de procurer les eaux que réclament les fabriques<sup>18</sup> », et le 30 octobre 1821 : « L'objet principal que puisse désirer les communes [...] est un canal navigable qui ferait arriver en leur sein les matières de première nécessité et surtout de belles et abondantes eaux<sup>19</sup>. » Dans son rapport, l'ingénieur des Ponts et Chaussées ne dit pas autre chose. Il rappelle les difficultés récurrentes des fabriques qui sont forcées d'utiliser une eau « stagnante, saumâtre et fétide », et insiste sur la nécessité « d'établir des machines à vapeur et surtout un canal pour les alimenter d'eau et de charbon ». Il avance même que, grâce au canal, « on pourra établir sur toutes les places de Roubaix et Tourcoing des fontaines abondantes en toute saison et des conduits à chaque manufacture ». Le 3 octobre 1822, le conseil municipal de la ville arrête que « cette construction intéresse essentiellement tous les habitants, et notamment les nombreux fabricants et teinturiers qui manquent d'eau pendant plusieurs mois de l'année, sont forcés de faire de grands frais pour s'en procurer<sup>20</sup> » et se prononce donc pour la canalisation de la Marque jusqu'à Roubaix. Sur les vingt-quatre signataires de l'arrêté du conseil municipal, douze peuvent être formellement identifiés comme venant de familles d'industriels du textile. À la suite de cet arrêté, une commission parlementaire est créée : elle est dirigée par M. Coffyn-Spyns, député du Nord, et rend un rapport en avril 1825 qui donne également un avis favorable pour la construction du canal. Ce rapport retient lui aussi les intérêts multiples que présenterait ce canal pour la région. Car Roubaix, « village à peine connu il y a deux siècles, est devenu une ville manufacturière de premier ordre », et se trouve entravée dans son développement industriel ; la ville est « privée des avantages dont jouissent la plupart des villes manufacturières. Éloignée des canaux, elle manque même de fontaines et de puits pour fournir l'eau des usages domestiques, et toutes les tentatives faites jusqu'à ce moment pour en procurer ont été sans résultat<sup>21</sup> ». La fourniture d'eau est ainsi devenue très tôt bien plus qu'une question technique et économique, un enjeu de discussion politique. L'ingénieur des Ponts et Chaussées en charge du projet donne à plusieurs reprises des gages aux villes sur l'alimentation en eau du canal. En effet, le canal doit traverser la colline de Croix avant de redescendre sur Roubaix. L'enjeu pour l'ingénieur est donc de trouver suffisamment d'eau pour alimenter le canal mais aussi pour en fournir à la ville comme il l'a promis. Dans un rapport intermédiaire qui précède le début des travaux, il avance que :

« Dans ce projet nous ne nous sommes pas bornés à alimenter convenablement le canal, nous avons eu surtout en vue de procurer en toute saison des eaux abondantes claires et bonnes aux villes de Roubaix et Tourcoing et nous avons compris dans la somme

---

<sup>18</sup> AMR 7 O 1-4, Canal de Roubaix.

<sup>19</sup> AMR 7 O 1-5, Canal de Roubaix.

<sup>20</sup> AMR 7 O1-8, Canal de Roubaix.

<sup>21</sup> AMR Res 8 647.



Yaël Gagnepain, « Du canal de Roubaix à l'insalubrité de la vallée de l'Espierre. Une histoire environnementale du contrôle de l'eau par les industriels de Roubaix au XIX<sup>e</sup> siècle », *Histoire@Politique*, n° 43, janvier-avril 2021 [en ligne : [www.histoire-politique.fr](http://www.histoire-politique.fr)]

celles des ouvrages nécessaires pour porter à Roubaix et Tourcoing toute la portion de la Deule qui serait utile dans les saisons les plus chaudes. »

Pour cela, l'ingénieur prévoit plusieurs ouvrages, des machines à vapeur pour remonter l'eau dans la Marque canalisée depuis la Deule, ainsi qu'une rigole artificielle depuis Hem qui permettrait de jeter la Marque dans le bief le plus haut du canal<sup>22</sup>.

Une loi est donc promulguée cette même année 1825 et donne concession à perpétuité à l'entrepreneur Louis Brame pour la construction du canal. La ville de Roubaix engage 600 000 francs versés sur trente ans au concessionnaire<sup>23</sup>, et les travaux de canalisation de la Marque commencent en 1827. Cependant, de premiers obstacles techniques entravent très vite l'avancée du chantier car les plans de Louis Brame prévoient pas moins de cinq écluses et le percement du tunnel de Croix. Rapidement, la Marque est canalisée et la ville de Lille est reliée à Croix à l'ouest, mais Brame ne parvient pas à réaliser le tunnel qu'il a promis. En 1832, les travaux sont interrompus et le canal ne rejoint pas Roubaix. Ces cinq premières années de travaux constituent donc un échec pour la politique de l'approvisionnement en eau au service du développement économique et urbain.

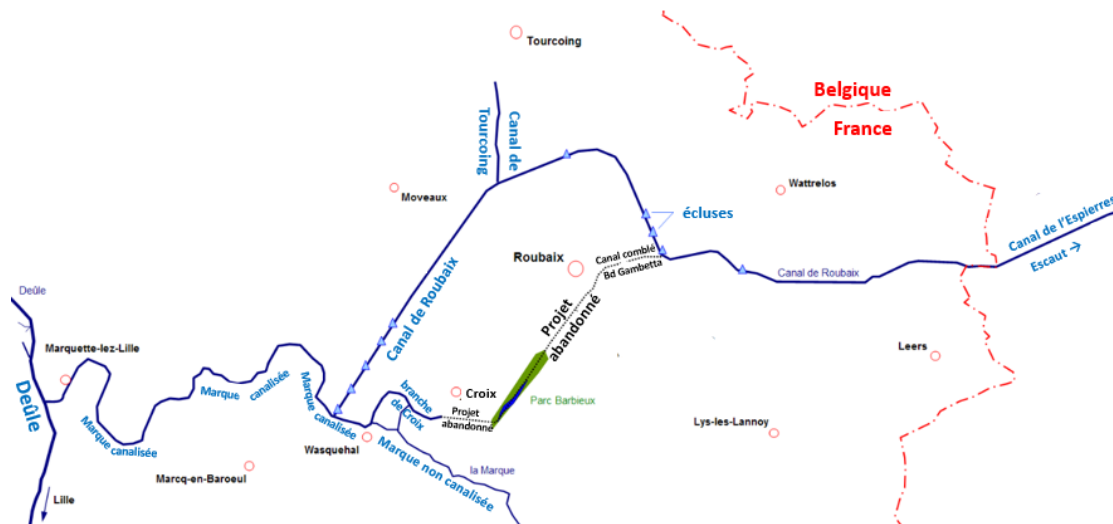


Illustration 1 : Schéma du canal de Roubaix avec ses embranchements et projet abandonné. © VVVCFrance, CC BY-SA 4.0 via Wikimedia Commons.

## Le canal de l'Espierre, une alternative du côté de la Belgique

Face à ces difficultés, les industriels et les pouvoirs publics de Roubaix s'efforcent de trouver une autre solution pour doter la ville d'un canal, et l'occasion se présente avec l'indépendance de la Belgique en 1830 qui oblige le nouveau pays à se tourner vers la France. Pour de nombreux acteurs de la région, la construction du canal de Roubaix devait naturellement se prolonger par un canal dans la vallée de l'Espierre afin de rejoindre l'Escaut, mais la situation politique vis-à-vis du royaume des Pays-Bas ne le

<sup>22</sup> AMR 7 O 1-16, Canal de Roubaix.

<sup>23</sup> AMR 7 O 08, Canal de Roubaix.

Yaël Gagnepain, « Du canal de Roubaix à l'insalubrité de la vallée de l'Espierre. Une histoire environnementale du contrôle de l'eau par les industriels de Roubaix au XIX<sup>e</sup> siècle », *Histoire@Politique*, n° 43, janvier-avril 2021 [en ligne : [www.histoire-politique.fr](http://www.histoire-politique.fr)]

permettait pas au moment où le projet fut lancé en 1821<sup>24</sup>. La chambre consultative de Roubaix et le conseil municipal de la ville proposent le prolongement du projet initial – non achevé – jusqu'à l'Escaut en Belgique en construisant un nouveau canal dans la vallée de l'Espierre. En 1833, une rencontre entre Louis-Philippe et Léopold I<sup>er</sup> est l'occasion d'un accord de principe entre les deux pays. Si d'un côté comme de l'autre de la frontière, des oppositions apparaissent pour tenter d'empêcher le projet d'advenir<sup>25</sup>, elles sont rapidement balayées. La chambre consultative de Roubaix, aux mains des industriels locaux, est et reste jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle 'un des plus fervents partisans de la construction puis du maintien du canal<sup>26</sup>. Les défenseurs du projet avancent que relier l'Escaut aux agglomérations de Roubaix, Tourcoing et Lille serait bénéfique pour le commerce en particulier, en offrant une nouvelle voie d'importation en France des houilles issus du Borinage<sup>27</sup>. La demande française est en effet multipliée en proportion de l'augmentation constante du nombre de machines à vapeur dans les industries de la région, ainsi que du développement démographique. Les industries minières et textiles des deux pays y voient donc une aubaine. Les partisans français du canal n'évoquent plus la nécessité de pallier le manque d'eau de l'agglomération dans leurs argumentations, et si de très vifs débats ont lieu en Belgique entre parlementaires et par journaux interposés, la question de l'alimentation en eau n'est jamais évoquée dans les discussions qui se concentrent plutôt sur l'intérêt de la construction pour l'économie belge. Après plusieurs années de négociations, une convention est signée le 27 août 1839 par des plénipotentiaires français et belges :

« Leurs Majestés le roi des Belges et le roi des Français désirant satisfaire aux réclamations élevées dans le département du Nord, au sujet des droits établis sur l'entrée des charbons étrangers et considérant que ce but peut être atteint en créant une voie directe de communication entre le centre de ce département et le Hainaut<sup>28</sup>. »

Un nouveau concessionnaire, M. Messen, est nommé par arrêté pour reprendre les travaux, à savoir le percement du tunnel abandonné par M. Brame du côté français et le creusement du canal de l'Espierre en Belgique. Les enjeux techniques pour la construction du canal depuis l'Escaut en Belgique jusqu'à Roubaix se révèlent moindres. Il s'agit de creuser un canal dans la vallée du ruisseau de l'Espierre ; seuls trois écluses et quatre pont-levis sont nécessaires pour relier l'Escaut à la frontière<sup>29</sup>. Les travaux durent trois ans et le 10 décembre 1843 a lieu l'inauguration de la jonction entre Roubaix et l'Escaut. Élément d'importance pour notre sujet, le ruisseau de l'Espierre passe à trois reprises sous le canal dans des siphons prévus à cet effet<sup>30</sup>. Pour gérer cette partie du canal, une société anonyme belge est créée : la société du canal de l'Espierre<sup>31</sup> (désormais : SCE). Pourtant, par la suite, M. Messen abandonne à son tour la construction du souterrain sous la colline de Croix et il est déchu de sa concession.

<sup>24</sup> AET SCE 7-7.

<sup>25</sup> AET SCE 7-7 Il s'agit en particulier des concessionnaires des canaux de la Sensée, de la Haute-Deûle et de la Basse-Deûle qui craignent un manque à gagner avec l'apparition d'un nouveau concurrent.

<sup>26</sup> Voir par exemple Léon Machu, « La crise de l'industrie textile à Roubaix au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue du Nord*, 38-149, 1956, p. 65-75.

<sup>27</sup> Les 13 communes du borinage belge, frontalières avec la France sont pionnières dans l'extraction de la houille en Europe continentale.

<sup>28</sup> AET SCE 7-7.

<sup>29</sup> AET SCE 5 – Plan du canal de l'Espierre.

<sup>30</sup> AET SCE 7-2.

<sup>31</sup> C'est tout d'abord une société en commandite qui est créée en 1841, gérée par M. Messen, elle se transforme en 1845 en une société anonyme de droit belge, enregistrée à Paris. 1 800 titres de 1 000 francs sont émis. Ils sont en très grande majorité achetés par des Français, parmi lesquels on retrouve de grandes



Yaël Gagnepain, « Du canal de Roubaix à l'insalubrité de la vallée de l'Espierre. Une histoire environnementale du contrôle de l'eau par les industriels de Roubaix au XIX<sup>e</sup> siècle », *Histoire@Politique*, n° 43, janvier-avril 2021 [en ligne : [www.histoire-politique.fr](http://www.histoire-politique.fr)]

Dès l'inauguration en 1843 du canal de l'Espierre et de la jonction avec Roubaix, un problème crucial survient, celui de l'alimentation en eau du canal. La question semblait pourtant avoir été anticipée par la convention signée entre les rois français et belge<sup>32</sup>. L'article 7 de l'arrêté royal prévoit ainsi l'alimentation du canal « par une prise d'eau faite dans l'Espierre [le ruisseau], [...] ensuite par le canal français de Roubaix, dont l'étiage se trouvera de niveau avec le troisième bief du projet. Si ces moyens n'étaient pas suffisants, l'alimentation se compléterait par le jeu de pompes à vapeur qui puiserait les eaux de l'Escaut ». Pourtant l'eau du ruisseau de l'Espierre se révèle rapidement trop polluée, même pour pouvoir assurer la navigabilité du canal. Et la SCE demande progressivement la fermeture de plusieurs vannes d'alimentation qui souillent le canal de Roubaix au point que certains bateliers refusent de l'utiliser. De plus, l'absence prolongée de la jonction avec la Deule empêche l'alimentation du canal de l'Espierre par celui de Roubaix. Au contraire, c'est bien le canal de l'Espierre qui doit alimenter la partie inachevée du canal de Roubaix. La SCE effectue donc des ponctions, à hauteur de 2 000 m<sup>3</sup> par jour dans l'Escaut à l'aide de quatre machines élévatoires à Warcoing, à Estampuis, et à Leers pour un total de 8 m 30 de dénivélé afin de maintenir à niveau son canal et celui de Roubaix<sup>33</sup>. La SCE consent évidemment à effectuer ces ponctions, car si le canal n'est pas alimenté, ou bien est alimenté par des eaux viciées, il devient inexploitable. Pendant trente-cinq années cette situation fait l'objet de négociations et de procès entre la SCE et les concessionnaires successifs du chantier inachevé du canal de Roubaix. La société du canal de Roubaix se voit contrainte de verser à partir de 1854 la somme de 500 francs par mois à la SCE pour l'alimentation du canal par l'eau pompée dans l'Escaut. Mais, dans le même temps, elle vend cette eau du canal de Roubaix aux industriels à raison de 4 centimes le mètre cube. Ce faisant, elle augmente *de facto* la quantité d'eau nécessaire pour maintenir le canal à un niveau d'exploitation. En effet, la ville s'est recouverte pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle de peignages de laine qui consomment beaucoup d'eau pour nettoyer les laines de ce qu'elles contiennent de déchets. Ainsi, par exemple, dans le bief en aval de la ville, il a existé dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à vingt et une prises d'eau industrielles qui consommaient environ 2 500 m<sup>3</sup> d'eau par jour, même si la SCE prétendait que ce nombre était sous-estimé.

La SCE se démène donc pour encourager la construction de la partie française au-delà de Roubaix car la situation lui est défavorable. Lille n'est toujours pas reliée au Borinage, la circulation est donc plus faible que ce qui était espéré, et les problèmes sanitaires liés à l'alimentation en eau et aux rejets industriels deviennent très vite endémiques. C'est d'abord la ville de Roubaix qui reprend la concession française en 1848, et qui devient propriétaire du canal côté français, mais elle ne met rien en place pour assurer la fin du chantier. Finalement, l'État français récupère la responsabilité des travaux en 1855 et entreprend de terminer le canal par un nouveau tracé<sup>34</sup>. Les travaux sont achevés en 1877 – un nouveau bras sera ajouté au nord de Roubaix en 1892 afin de relier Tourcoing. Il s'écoule donc cinquante années entre le début du projet et son achèvement, dont trente-cinq pendant lesquelles la ville de Roubaix fut uniquement reliée à l'Escaut en Belgique, sans liaison avec Lille et la Deule quelques kilomètres plus à l'ouest.

---

familles issues de la noblesse du nord de la France (AET SCE 3). La société se voit remettre concession pour la gestion du canal pour 90 ans.

<sup>32</sup> Convention du 27 août 1839 suivie d'un arrêté royal le 20 octobre 1839.

<sup>33</sup> AET SCE 7-13.

<sup>34</sup> AET SCE 7-7.

Yaël Gagnepain, « Du canal de Roubaix à l'insalubrité de la vallée de l'Espierre. Une histoire environnementale du contrôle de l'eau par les industriels de Roubaix au XIX<sup>e</sup> siècle », *Histoire@Politique*, n° 43, janvier-avril 2021 [en ligne : [www.histoire-politique.fr](http://www.histoire-politique.fr)]



Illustration 2 : « Roubaix, vue du peignage Motte », gouache sur papier par Martigny, conservée au musée d'Art et d'Industrie de Roubaix.

## **La vallée de l'Espierre et ses riverains premières victimes des modifications de l'équilibre hydrographique de la région**

À ces deux canaux s'ajoute un troisième ouvrage d'importance, l'usine élévatrice d'eau de la Lys à Bousbecques construite à la suite d'une commission créée en 1858 pour trouver une nouvelle source d'eau. Elle fournira jusqu'à 10 000 m<sup>3</sup> par jour aux agglomérations de Roubaix et de Tourcoing<sup>35</sup>. C'est donc depuis la Lys, la Marque, et l'Escaut que les industries de Roubaix se fournissent en eau. On travaille dans les peignages de Roubaix jusqu'à 19 tonnes de laines par jour, qu'il faut laver pour les débarrasser des déchets organiques et des graisses qu'elles contiennent. Ce sont ainsi chaque jour 12 à 15 000 m<sup>3</sup> de rejets d'eaux souillées qui viennent grossir un ruisseau dont le débit pré-industriel était de l'ordre de 3 000 m<sup>3</sup> par jour<sup>36</sup>. Si bien qu'en 1876, de l'aveu même du président de la société du canal de l'Espierre, « l'Espierre n'est plus qu'un égout boueux, chargé de toutes les immondices de Roubaix et Tourcoing, et qu'on ne pourrait songer à admettre dans le canal sans s'exposer à engendrer et à

<sup>35</sup> François Jarrige, *Au risque des...*, *op. cit.*, p. 7. et AET SCE 7-7.

<sup>36</sup> De petite ville de moins de 10 000 habitants en 1800, la ville de Roubaix devient en 1900 l'une des quinze plus grandes villes de France en ayant multiplié par près de quinze sa population. Son statut de capitale textile de la France – voire de l'Europe du Nord-Ouest – est couronné par l'Exposition universelle textile organisée en 1911 à Roubaix.

Yaël Gagnepain, « Du canal de Roubaix à l'insalubrité de la vallée de l'Espierre. Une histoire environnementale du contrôle de l'eau par les industriels de Roubaix au XIX<sup>e</sup> siècle », *Histoire@Politique*, n° 43, janvier-avril 2021 [en ligne : [www.histoire-politique.fr](http://www.histoire-politique.fr)]

propager les épidémies les plus graves<sup>37</sup> ». Sur un litre d'eau de l'Espierre, on pouvait retrouver jusqu'à 10 g de matières organiques de graisses et de cendres<sup>38</sup>.

Face à cette situation, les riverains de l'Espierre sont les principales victimes et tentent de se faire entendre, que ce soit en France ou en Belgique. Comme ailleurs, les répertoires de mobilisation développés par les victimes de ces pollutions sont fortement déterminés par les situations sociales de chacun<sup>39</sup>. Quelques petits exploitants agricoles engagent des procès contre la ville de Roubaix pour les inondations dans leurs champs<sup>40</sup>. De nombreux habitants se plaignent par des pétitions du sous-dimensionnement des siphons censés permettre à plusieurs endroits le croisement du canal et du ruisseau – en faisant passer le second sous le premier – et qui font obstacle à l'écoulement de l'Espierre et de ses immondices. Ces événements occasionnent des débordements du ruisseau et des dépôts vaseux répandent une odeur pestilentielle. L'eau stagnante devient alors une source de maux. « Nous souffrons de la fièvre et les médecins l'attribuent au mauvais air. Lorsque le ruisseau déborde il inonde nos prés et brûle l'herbe [sic]<sup>41</sup>. » Les boues pestilentielles déposées sont inexploitable tant elles sont chargées de graisses et de cendres. Un agriculteur de Saint-Léger écrit à un journal de Paris, *La Patrie* pour témoigner : « Il est littéralement impossible de sortir de chez nous sans prendre en bouche soit du camphre soit de l'ail. [...] Cette semaine encore deux bêtes ont dû être abattues dans une commune voisine parce qu'elles avaient mangé du trèfle saturé de ces émanations <sup>42</sup>. »

Bien que la SCE se positionne dans ses discours comme défenseur des intérêts belges et des riverains, sa position se révèle en réalité plus ambiguë. Si elle souffre évidemment de la situation, à deux reprises au XIX<sup>e</sup> siècle, la société consent à des règlements à l'amiable des conflits qui l'opposent aux villes de Roubaix et Tourcoing. L'État français accepte ainsi de payer 100 000 francs à la société en 1884 pour l'abandon de ses poursuites. Les relevés de compte de la société révèlent que cet argent a été entièrement reversé sous forme de dividendes aux actionnaires qui se trouvent être Français pour la quasi-totalité d'entre eux, et qui n'ont pas le rendement escompté sur leur capital à cause de la sous-utilisation du canal<sup>43</sup>. En France comme en Belgique, les plaintes des riverains n'entraînent pas les travaux nécessaires pour prévenir les débordements catastrophiques du ruisseau.

Les riverains de l'Espierre sont confrontés par différents acteurs qui se renvoient la responsabilité de la situation tout en la minimisant. La société du canal de l'Espierre accuse les industriels qui déversent leurs eaux souillées dans l'Espierre sans les traiter, mais ne met rien en place pour, par exemple, élargir les siphons qui occasionnent des débordements du ruisseau. Les pouvoirs municipaux indiquent qu'ils demandent régulièrement aux industriels de mettre en place des outils pour traiter leurs eaux mais la ville n'impose aucune sanction aux fabriques les plus polluantes. Les industriels arguent qu'il n'existe pas de moyens techniques susceptibles de traiter efficacement leurs émanations. Pourtant, au début des années 1880, alors que l'état sanitaire est particulièrement critique et qu'une commission intercommunale conseille d'imposer un procédé de traitement des eaux aux peignages de laine, les industriels de Roubaix

<sup>37</sup> AET SCE 7-27

<sup>38</sup> Archives départementales du Nord (ADN), M420 23.

<sup>39</sup> Geneviève Massard-Guilbaud, *Histoire de la pollution industrielle : France, 1789-1914*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2010.

<sup>40</sup> ADN S7273-75 : cas du procès de la veuve Triaille à Leers.

<sup>41</sup> AET SCE 7-2.

<sup>42</sup> Témoignage cité dans le *Journal de Roubaix* du 18 septembre 1886

<sup>43</sup> Le conseil d'administration de la société belge se tenait ainsi chaque année à Paris rue Saint-Dominique AET SCE 25.

publient un avis dans lequel ils avancent que la ville ne peut pas cibler ainsi une « classe d'industriels » et argumentent que les eaux ménagères sont tout aussi coupables de la situation que les eaux industrielles<sup>44</sup>. Ils se présentent également comme les garants de l'emploi et de la réussite économique de la ville et menacent de devoir s'installer en Belgique si les contraintes sanitaires devenaient trop fortes en France. Ils demandent donc que la ville prenne en charge le traitement de toutes les eaux rejetées dans l'Espierre. Léon Allart, maire de la ville, lui aussi peigneur de laine, leur donne raison. La ville lance alors un hasardeux chantier de traitement des eaux par valorisation des boues qui ne fonctionnera jamais<sup>45</sup>. Derrière une opposition de façade, c'est bien une homogénéité d'intérêts entre ces acteurs qui a permis si longtemps le maintien d'un *statu quo*. Les maires de la ville de Roubaix, depuis Étienne Roussel Grimonprez (1808-1821) jusqu'à Eugène Motte (1902-1912), ont presque tous été des représentants de l'industrie du textile<sup>46</sup> et n'ont jamais cherché à s'opposer aux industriels.

La ville de Roubaix a donc mis en place tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle plusieurs stratégies pour augmenter la disponibilité en eau de l'agglomération. Les deux projets de canaux, de Roubaix et de l'Espierre, ne sont donc pas uniquement des voies de navigation. Leur conception et leur exploitation ont pris en compte dès leur origine le besoin de fournir en eau les industries. La rivière de l'Espierre a vu en conséquence son débit être multiplié jusqu'à cinq et ses eaux contaminées par les rejets industriels des eaux pompées dans les différentes vallées voisines et convoyées pour partie par ces canaux. Cette situation a entraîné de nombreuses inondations de boues pestilentielles aggravées par le canal de l'Espierre qui entravait l'écoulement de la rivière. Cette étude des aménagements qui ont transformé la vallée de l'Espierre, et par voie de conséquence celle de l'Escaut, confirme les recherches précédemment citées qui visent à réinterroger la multitude de causes qui ont poussé à entreprendre ce type de travaux. De même, cette étude permet d'apporter un nouvel exemple sur le rôle joué par les industriels dans les choix de développement de la ville de Roubaix. Elle permet aussi de reconsidérer les freins environnementaux qui ont accompagné la première révolution industrielle, considérations qui sont encore trop souvent ignorées par les travaux qui revendiquent en faire l'histoire.

L'état sanitaire de la rivière de l'Espierre et du canal reste une source de tensions régulières entre la France et la Belgique tout au long du XX<sup>e</sup> siècle et ceci jusqu'à la fermeture du canal en 1985. Menacé alors de destruction, il fut préservé grâce à la mobilisation d'élus locaux et d'un groupe d'associations. Le canal a été progressivement assaini, remis en eau, et ses berges réaménagées ; il est aujourd'hui de nouveau parcouru par des embarcations de plaisance. Dans le même temps, la ville de Roubaix a impulsé une politique de patrimonialisation du canal. Loin d'être simplement un aménagement ayant accompagné le développement triomphant de l'agglomération au XIX<sup>e</sup> siècle, ce canal est une initiative historiquement située qui a été mise au service d'une certaine partie de la population et d'une certaine évolution de la ville au profit de la grande industrie textile qui a consacré des dynasties

<sup>44</sup> ADN M420 23 On peut y voir la main du puissant cartel des peigneurs de laine décrit par Jean-Luc Mastin, dans Jean-Luc Mastin, « L'entente et le marché : le cartel des peigneurs de laine de Roubaix-Tourcoing (1881-1914) », *Revue d'histoire moderne contemporaine*, n° 58-2-2, 2011, p. 120-145.

<sup>45</sup> ADN S7273-75, Traitement par le procédé Delattre.

<sup>46</sup> À l'exception notable d'Henri Carette (1892-1901), un des tout premiers maires socialistes en France.



Yaël Gagnepain, « Du canal de Roubaix à l'insalubrité de la vallée de l'Espierre. Une histoire environnementale du contrôle de l'eau par les industriels de Roubaix au XIX<sup>e</sup> siècle », *Histoire@Politique*, n° 43, janvier-avril 2021 [en ligne : [www.histoire-politique.fr](http://www.histoire-politique.fr)]

bourgeoises qui perdurent toujours aujourd'hui. Ces choix de développement étaient tout sauf inéluctables et ont eu des impacts humains et environnementaux.