



laissez-vous conter le canal de Saint-Quentin

Cambrai et Saint-Quentin appartiennent au **réseau national** des Villes et Pays d'art et d'histoire. Le Ministère de la Culture et de la Communication, par sa direction de l'architecture et du patrimoine, attribue l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers, des animateurs du patrimoine et la qualité de leurs actions.

Renseignements :

Service de l'Architecture et du Patrimoine de Cambrai
Maison Falleur
39, rue Saint-Georges
BP 179 - 59 403 Cambrai
Tél. 03 27 82 93 88
www.villedecambrai.com

Office de Tourisme du Cambrésis
Maison espagnole
48, rue de Noyon
59 400 Cambrai
Tél. 03 27 78 36 15
www.tourisme-cambresis.fr

Service de l'Architecture et du Patrimoine de Saint-Quentin
Espace Saint-Jacques
14, rue de la Sellerie
02 100 Saint-Quentin
Tél. 03 23 06 93 69
www.ville-saintquentin.fr

Office de Tourisme du Saint-Quentinois
27, rue Victor-Basch
02 100 Saint-Quentin
Tél. 03 23 67 05 00
www.tourisme-saintquentinois.fr
accueil@tourisme-saintquentinois.fr

Office de Tourisme du Vermandois
RD 1044 - Hameau de Riqueval
02 420 Bellicourt
Tél. 03 23 09 37 28
www.cc-vermandois.com
pays.du.vermandois@cc-vermandois.com

Document réalisé par la ville de Saint-Quentin, en collaboration avec la ville de Cambrai, selon la charte graphique LM Communiquer.

Photographies et cartes © Ville de Saint-Quentin sauf :
- carte postale (verso), coll. Mme Séverin,
- le toueur Ampère 1 (verso) et photographie 7 (recto), © Office de Tourisme du Vermandois / Daniel Thierry-Diaf,
- photographies 1 à 6 (recto), © Ville de Cambrai.



1 Cambrai
L'entrée du port de Cantimpré marque la jonction entre l'Escaut canalisé et le canal de Saint-Quentin. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, les bateaux sont obligés de contourner les ouvrages avancés protégeant l'enceinte fortifiée. Ce chenal correspond à l'actuelle promenade reliant la capitainerie au grand carré en passant par le bras mort. En 1862 est aménagé le port de Cantimpré. Il devient à la fin du XIX^e siècle un important port fluvial, où transitent plus d'une centaine de péniches journalièrement. Aujourd'hui la plaisance constitue l'activité essentielle du port.

2 Proville
Entre Escaut et canal, le bois Chenu de Proville est un rare espace naturel en zone humide ouvert au public dans le Cambrésis. Aménagé en parc écologique urbain, il est un lieu privilégié de la préservation de la biodiversité. Panneaux explicatifs et audio-guides permettent de découvrir sa faune et sa flore.

3 Ponts-canaux de Noyelles et Crèvecoeur
Les deux passages du canal au-dessus de l'Escaut ont nécessité la construction de ponts-canaux, au niveau des écluses de Noyelles et de Saint-Waast. La réalisation de ces ouvrages représentait un défi technique pour l'époque. Dans les années 1900, ils sont agrandis pour passer au gabarit Freycinet.

4 Les ports
Les ports de Marcoing, Banteux, Bantouzelle, Vendhuile, Lesdins... desservaient les industries agro-alimentaires, et essentiellement les sucreries. Certains de ces lieux sont orientés désormais vers le nautisme de plaisance.

5 Masnières
Dès 1818, une verrerie est fondée à Masnières. Elle s'installe à proximité du canal pour faciliter les approvisionnements en eau, sable et charbon, ainsi que l'expédition des marchandises produites. Cette verrerie connaît son apogée en 1972. Sa production se spécialise dans le flaconnage. L'écluse de Masnières conserve trois types de maisons éclésières des XIX^e et XX^e siècles.

6 Les-Rues-des-Vignes
Cette commune possède deux éléments patrimoniaux majeurs en bordure du canal : l'archéosite aménagée à l'emplacement d'une des plus importantes nécropoles mérovingiennes au nord de Paris ; l'abbaye de Vaucelles, fondée en 1132 par saint Bernard, et dont les moines cisterciens drainèrent la vallée marécageuse de l'Escaut.

7 Le musée du Touage
Aménagé dans un ancien «toueur» - bateau remorqueur utilisé pour le «touage», technique de traction des péniches dans le tunnel de Riqueval - datant de 1910, le musée du Touage, unique en son genre, raconte l'histoire du canal et de son grand souterrain... Sur le site de Riqueval, le touage assure quotidiennement le franchissement du tunnel aux péniches et bateaux de plaisance. Visites découvertes, ateliers pédagogiques et expositions sont organisés toute l'année au musée.

8 Le marais d'Isle
Au cœur de Saint-Quentin, la réserve naturelle du marais d'Isle s'étend sur près de 50 hectares. À cette zone humide caractéristique du Val de Somme sont associés le parc d'Isle Jacques Braconnier - parc floral agrémenté d'une fermette et autres équipements de loisirs -, et la plage de l'étang d'Isle, dotée de jeux et d'une guinguette.

9 Saint-Quentin
Le canal de Saint-Quentin prolonge le canal de Picardie créé par l'édit royal de 1724. Au port primitif, aujourd'hui dédié à la plaisance, s'ajoute alors un second, le port Gayant. Sur son quai long de 500 m et bordé de zones de stockage - l'actuelle place de la Liberté - et d'entrepôts, s'échange alors le fret, essentiellement du charbon. Aujourd'hui, le canal et ses berges sont des lieux privilégiés de détente : promenades, pratique de l'aviron, pêche, tourisme fluvial. Le quartier du port fait l'objet d'un vaste projet d'aménagement urbain.

10 Cimetière militaire allemand de Saint-Quentin

1 Cimetière militaire de Cambrai
2 Cimetière britannique de Marcoing
3 Monuments canadiens de Masnières
4 Cimetière américain de Bony
5 Mémorial américain de Bellicourt
6 Cimetière britannique de Bellicourt
7 Stèle britannique de Riqueval
8 Mémorial australien de Bellenglise
9 Nécropole nationale de Saint-Quentin
10 Cimetière militaire allemand de Saint-Quentin

Les alimentations en eau
Le canal est alimenté en eau principalement par l'Escaut et la Somme qui prennent respectivement leur source à Gouy **1** et Fonsommes **2**. Le bief de partage est alimenté par la rigole du Noirrieu **3** (qui dérive des eaux de l'Oise pour les conduire vers le canal, en aval de l'écluse de Lesdins), ainsi que par un pompage aménagé dans l'ancien souterrain de Laurent, à son débouché à Vendhuile **4**. Des randonnées pédestres permettent de découvrir ces cours d'eau et rigole.

Canal de Saint-Quentin (52 km)
Souterrain de Riqueval (5,670 km)
Bief de partage (20,380 km)
Souterrain du Tronquoy (1,098 km)

Écluse de Selles
Écluse de Cantimpré
Écluse de Proville
Écluse de Cantignoul
Écluse de Noyelles
Écluse de Talma
Écluse de Marcoing
Écluse de Bracheux
Écluse de Masnières
Écluse de St-Waast
Écluse de Crèvecoeur
Écluse de Vincly
Écluse du Tordoir
Écluse de Vaucelles
Écluse de Bantouzelle
Écluse de Banteux
Écluse de Honnecourt
Écluse du Moulin de la Posse
Écluse du Bosquet
Écluse de Lesdins
Écluse de Pascal
Écluse d'Omissy
Écluse du Moulin Brûlé
Écluse de Saint-Quentin

Le canal de Saint-Quentin

Trait d'union entre deux bassins hydrographiques, le canal de Saint-Quentin draine pendant plus d'un siècle et demi les richesses industrielles et agricoles des villes et campagnes du Cambrésis et du Vermandois. Il constitue aujourd'hui une richesse du paysage et de l'environnement.

Un canal de jonction

Le canal de Saint-Quentin est un canal de jonction, destiné à relier deux bassins hydrographiques, ceux de l'Escaut et de la Seine. À Cambrai, son extrémité nord, il rejoint l'Escaut canalisé - dont la navigabilité fut perfectionnée entre 1750 et 1788 - en direction des bassins miniers du Nord, puis de la Belgique, des Pays-Bas et de la Mer du Nord. À Saint-Quentin, son extrémité sud, il rejoint le canal de Picardie ou canal de Crozat - réalisé en 1732-1738 pour mettre en communication l'Oise et la Somme – en direction de l'Oise, puis de la Seine, et du Bassin Parisien. L'appellation « canal de Saint-Quentin » désigne aujourd'hui les 92 kilomètres de voies navigables entre Cambrai et Chauny, soit les 52 kilomètres du véritable canal de Cambrai à Saint-Quentin, auxquels s'ajoute le canal de Crozat.

La construction...

L'ingénieur Pierre-Joseph Laurent débuta en 1769 le percement de ce canal de jonction, proposant la traversée du plateau crayeux séparant les deux bassins par un tunnel long de 13 kilomètres, mais le chantier du tunnel et puis du canal à ciel ouvert fut abandonné en 1774-1775. En 1801, Napoléon 1^{er} relance le projet sous la direction de l'ingénieur Gayant, reprenant le projet de l'ingénieur militaire Devicq conçu trois quarts de siècle plus tôt. Le chantier démarre le 16 juillet 1802. Après huit ans de travaux l'Empereur Napoléon I^{er} inaugure l'ouvrage le 28 avril 1810. Sa mise en service débute réellement en octobre. Sous les coups de pioche de 3000 prisonniers des guerres de l'Empire et d'une main d'œuvre locale, deux tunnels de 5670 mètres et 1098 mètres sont percés sous les reliefs du Tronquoy et de Riqueval, exploits du génie civil.

Ouvrages d'art

Sur le versant nord en direction de Cambrai, 17 écluses se succèdent pour racheter une dénivellation de 38 mètres, et 5 sur le versant sud, en direction de Saint-Quentin, pour une dizaine de mètres. Ces 22 écluses font du canal un véritable escalier d'eau, qui permet de franchir les reliefs par une succession de paliers en direction du point haut, le bief de partage des eaux. Sas simples à l'origine, les écluses furent doublées au début du XX^e siècle pour accélérer leur passage. À ces équipements s'ajoutent deux ponts-canaux, construits au niveau des écluses de Noyelles et Crèvecœur-sur-Escaut pour enjamber le cours de l'Escaut. Les deux tunnels de Riqueval et du Tronquoy sont les ouvrages d'art majeurs du canal, constituant un tiers des 20,380 kilomètres du bief de partage des eaux.

Napoléon indiquant le percement du canal de Saint-Quentin. E. Charpentier (del.), J. de Marc (sc.), 1840. Coll. Société Académique de Saint-Quentin.

Si les versants nord et sud sont naturellement alimentés par les eaux de l'Escaut et de la Somme, l'alimentation du bief de partage est plus complexe. Pour remédier aux difficultés des premières années d'exploitation, il fut décidé d'alimenter cette section du canal par les eaux voisines du bassin de l'Oise, par l'intermédiaire de la rigole du Noirrieu, achevée en 1826, puis prolongée 30 ans plus tard.

Le fret

Le charbon des mines du nord de la France et de Belgique fut pendant un siècle et demi la principale marchandise transportée. Le canal permettait aussi de faciliter l'alimentation en combustible des industries locales. Facteur de développement économique de la région, il drainait enfin les productions agricoles et

industrielles des 22 communes traversées, et plus généralement des contrées voisines : production céréalière, sucreries, briqueteries, cimenteries, verreries, sablières...

Bateaux et halage

Les tunnels et les écluses furent initialement conçus en fonction des bateaux des canaux du nord, les **Flandrands** - baquets d'Arras, bédandres dunkerquoises... - , bateaux à fonds plats et bords droits. Plus larges et plus longs, les **Picards**, - tel que le chaland de l'Oise -, sont adaptés à la navigation en rivière. Ils ne pouvaient donc s'engager sur le canal. Les **Flandrands** déchargeaient leur fret sur les quais du port de Saint-Quentin, point de rupture de charge entre les deux canaux. Les **Picards** le reprennaient et le transportaient vers le bassin parisien. La normalisation des principales voies

navigables françaises par le ministre Freycinet à partir de 1879 homogénéisa les ouvrages d'art et la batellerie. Les écluses au **gabarit Freycinet** devaient permettre le passage des péniches de 38,5 mètres de longueur pour 5 mètres de largeur. La traction des bateaux à partir des berges, le halage, se faisait à la force humaine ou animale, la seconde étant la plus usitée dès les années 1840 sur ce canal. En 1927 est instauré le halage électrique, assuré par des tracteurs électriques sur rail, technique abandonnée en 1973 avec la généralisation des automoteurs, péniches motorisées apparues dès l'entre-deux-guerres. Dans le grand tunnel, le halage humain assuré par 7 à 8 hommes, depuis les banquettes aménagées de chaque côté, est remplacé à partir de 1863 par un remorqueur doté d'un manège à chevaux, le **rougailou**.

La technique est celle du touage, un bateau-treuil solidaire d'une chaîne déposée au fond du canal, et tractant un train de plusieurs péniches. La vapeur (1874) puis l'électricité (1906) se substitueront à la force animale. **La Première Guerre mondiale** L'armée allemande intègre le canal de Saint-Quentin dans son organisation défensive, la ligne Hindenburg, fin 1916. Les portions souterraines constituent alors des cantonnements idéaux pour les soldats. Les ouvrages d'art, et surtout les ponts, sont le plus souvent reconstruits à l'issue de la guerre. De Cambrai à Saint-Quentin, le canal fut le lieu de nombreux combats. Les cimetières, stèles et mémoriaux de toute nation rappellent le prix payé par les soldats.

Le patrimoine vivant

Le canal est un équipement hydraulique du XIX^e siècle établi par l'homme dans des milieux humides déjà occupés depuis des siècles. Effectivement, depuis le Moyen Âge, l'homme a aménagé les vallées de l'Escaut et de la Somme pour le franchissement des fonds de vallées, l'exploitation des marais, l'implantation des moulins... Le chantier du canal modifia à son tour la topographie, le lit des cours d'eau, la faune et la flore des deux vallées de la Somme et de l'Escaut par ses digues, ses chemins de halage, ses contre-fossés, ses ports, ses rigoles... Plantations et colonisation végétale naturelle constituent des milieux divers pour une faune très variée, que l'on peut observer tout au long du parcours du canal de Saint-Quentin.

La voie d'eau aujourd'hui et demain

Dès le milieu du XIX^e siècle, le canal subit la concurrence du chemin de fer, puis à partir des années 1930, celle du transport routier. L'ouverture du canal du Nord en 1965 porte un coup fatal au trafic du canal de Saint-Quentin. Journallement, quelques péniches **Freycinet** chargées de céréales de toutes sortes circulent encore sur le canal. Mais le monde de la batellerie traditionnelle disparaît peu à peu. Le tourisme fluvial devient une orientation majeure, vocation qui ne peut que se renforcer à l'aube de l'ouverture du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe...



Déchargement d'une péniche de céréales près du tunnel du Tronquoy en 2010.



Le canal de Saint-Quentin relie les deux bassins hydrographiques de l'Escaut et de la Somme, tout en puisant des eaux pour le bief de partage dans un troisième bassin, celui de l'Oise.



Le passage du grand souterrain à Macquincourt, vers 1900.



Le toueur Ampère 1, exposé et reconverti en musée à Riqueval, fête son centenaire en 2010.



At the junction of the Schelde and Seine rivers, the Saint-Quentin canal stretches today from Cambrai to Chauny for 92 kilometers. It joins the canalised Schelde at Cambrai and is extended south by the Oise. The coal from the North and Belgium was the main freight. The canal also allowed the passage of agricultural and industrial goods from Cambrésis and Vermandois areas.

Construction

Digging this canal involved going through the chalky plateau dividing the Schelde and the Somme basins. The engineer Laurent planned, between 1769 and 1775, a 13 kilometers long tunnel which was finally abandoned. In 1801, Napoléon reopened the junction project, following the plan of the ingenior Devicq. From 1802 to 1810, 3000 war prisoners dug the canal. Two tunnels, 5670 and 1098 meters long, were bored under the hilly reliefs of Le Tronquoy and Riqueval. The canal was inaugurated in april 1810 by Napoleon.

Engineering works

On the northern side of the canal, 17 locks make up with a difference in height of 38 meters and 5 others on the southern side for a 10 meters difference in level. These 22 locks make the canal look like a genuine water-staircase. One way locks at the beginning, they were doubled in the early XXth century. Two canal-bridges step over the Schelde in Noyelles and Crèvecœur-sur-Escaut. The northern and southern sides are supplied with water by the Schelde and the Somme. Supplying the highest section implied to channel waters from the Oise.

Boats and towing

Most of the french waterways were standardised in 1879 by minister Freycinet. The new Freycinet gauge allowed the passage of barges 38.5 meters long by 5 meters wide. Boats were at first towed by men or animals. In 1927, electric towing by tractors on rails was established. It ended in 1973 due to the generalisation of self-propelled barges. In the tunnel of Riqueval human towing was replaced by a tug boat equipped with riding stables : the **Rougailou**, which was replaced by steam power and then electricity.

The first world war

The german army integrated the canal in its defensive Hindenburg line in 1916. Underground sections were an ideal billet for the troops. The canal has witnessed a lot of struggles.

A living heritage

The canal was built in wetlands. Its construction changed the topography and river beds. Plantations and nature's colonisation set various backgrounds for the fauna that people can discover all along the canal. **The waterway today and tomorrow** Since the middle of the XIXth century, the canal suffered competition from the railway and later from road transport. The opening of the Northern Canal in 1965 caused the fall of the traffic. The traditional inland waterway shipping disappears and boating becomes a major orientation, growing stronger with the forthcoming big «Seine-North-Europe» canal.