

L'histoire du Canal de Saint-Quentin

Par M. M. PUGIN
Directeur du Groupe Scolaire
de la Résidence Chauny

Les voies d'eau sont les premières routes que la nature nous a données. Le courant des rivières, moteur naturel, a longtemps assuré par exemple d'amont en aval l'acheminement de trains de bois de construction ou de chauffage. Puis la main de l'homme aménagea méthodiquement les cours d'eau naturels pour en arriver à la construction des canaux, voies d'eau artificielles. (1641, canal de Briare).

Au début du 19^e siècle, à la naissance de l'ère industrielle, des trafics de produits nouveaux comme la houille vont s'accroître et de grands travaux de canalisation vont être entrepris par l'Etat.

Le projet du canal de Saint-Quentin qui relie le Nord de la France et son bassin houiller à la Seine est ancien.

Déjà, le canal Crozat qui unit l'Oise à la Somme, de Saint-Quentin à Saint-Simon a été ouvert à la navigation en 1738. La conception du canal de Saint-Quentin qui relie l'Escaut à l'Oise remonte au 18^e siècle.

Les premiers projets de creusement datent de 1604, sous Henri IV. Des notables chaunois s'opposent aux travaux et ce n'est que sous Louis XIII que les travaux reçoivent un caractère d'exécution (1617). Mais c'est seulement le 28 avril 1810 que Napoléon inaugure le bief de partage et ses deux souterrains, bief le plus élevé du canal. Le blocus continental interdisant par mer le transport des charbons du Nord vers Paris, Napoléon 1^{er} fait achever le canal.

Cette voie d'eau sera entièrement canalisée avant le milieu du 19^e siècle et permettra alors le transport des charbons du Nord par bateaux à canal, à un prix inférieur à celui du chemin de fer, inférieur aussi au coût du transport de charbon anglais qui exige une rupture de charge à Rouen, eu égard au gabarit de la Seine à cette époque.

Le nombre de bateaux passant par le canal de Saint-Quentin dans les deux sens est la clé de l'histoire de la batellerie dans le nord de la France ainsi que sur le bassin de Seine, et à Conflans-Sainte-Honorine.

Voyons plus en détail l'histoire du canal de Saint-Quentin.

— *Situation géographique :*

Il est le lien entre les voies navigables du bassin de la Seine et celles du nord de la France. Des branches s'en détachent pour se diriger vers l'est : le canal de l'Oise à l'Aisne, le canal latéral à l'Oise, le canal de la Sambre à l'Oise. (Voir carte).

Le canal de Saint-Quentin prend naissance à Chauny, atteint la vallée de l'Oise près de Saint-Simon où prend naissance le canal de la Somme, s'élève le long de la Somme jusque Lesdins pour redescendre après la traversée des deux souterrains, sur l'Escaut à Cambrai.

Là, il rejoint les grandes voies navigables naturelles ou artificielles du nord de la France.

De par sa fonction de trait d'union, le canal de Saint-Quentin commande une grande partie du trafic navigable français.

Il a cependant été construit sans plan d'ensemble.

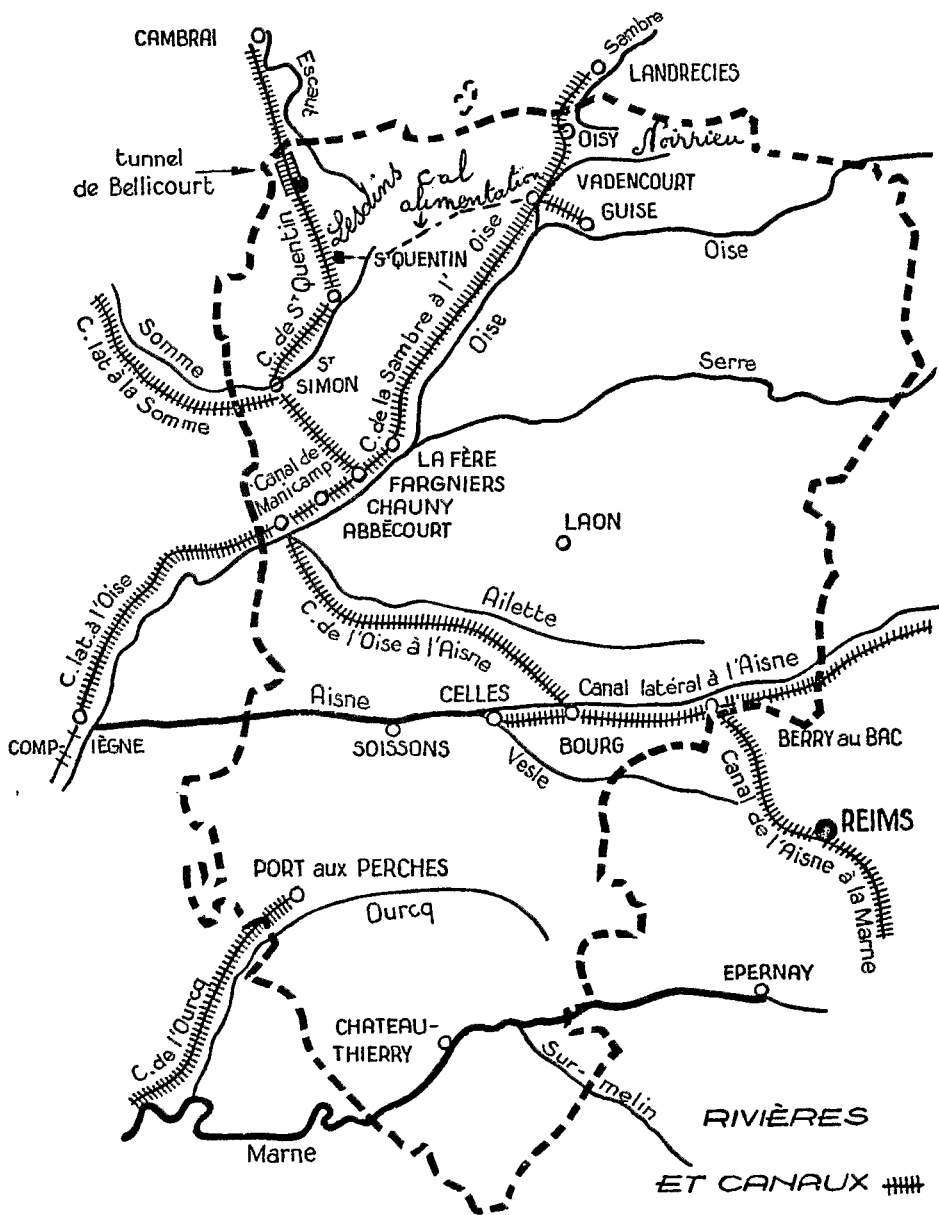
Sous Richelieu, Mazarin, Colbert ensuite, on avait reconnu l'utilité d'unir l'Oise à la Somme. A cette époque, seule la rivière d'Oise, à partir de Chauny constituait une voie de navigation, vers Compiègne. La présence de lieux-dits comportant le nom "port" nous le confirme, comme le "port de Sinceny" ou le "port d'Amigny-Rouy".

La ville de Chauny servait d'entrepôt et de point de départ à des productions naturelles comme les céréales, les légumes, le lin, à des objets manufacturés comme ceux de la glacerie de Saint-Gobain.

En 1724, un habitant de Saint-Quentin, Caignart-Demarcy, obtint le privilège d'ouvrir un canal de Picardie de Saint-Quentin à Ribemont afin d'y rejoindre l'Oise. Il aurait été alimenté par les eaux de la Somme, ce qui aurait permis l'assèchement des marais de la Somme de Saint-Quentin à Amiens. Ce projet fut abandonné en raison des difficultés d'exécution.

Par arrêté du 27 septembre 1727, le roi Louis XV nomma deux ingénieurs, MM. de Règemorte et de Préfontaine qui rédigèrent les projets définitifs, le nouveau tracé suivant la vallée de la Somme jusque Saint-Simon pour rejoindre l'Oise à la Fère. La compagnie Demarcy commença les travaux, mais les abandonna par suite d'embarras financiers.

M. de Crozat reprit en 1732 la concession du canal et en 1738 la partie comprise entre Saint-Quentin et Saint-Simon fut ouverte à la navigation sous le nom de canal Crozat ; mais privé de débouchés vers le Nord, aussi bien que vers Paris et vers la mer, de ce fait, le canal Crozat périçlita et fut racheté par Edit du roi le 17 avril 1767 qui ordonna l'achèvement et fit étudier un projet de jonction de la Somme à l'Escaut.



La place du Canal de Saint-Quentin
dans les voies navigables de l'Aisne

Le prolongement du canal entrepris vers l'Oise en 1769 fut interrompu en 1773 pour causes financières.

La révolution de 1789 mit le canal de Saint-Quentin en sommeil.

C'est la loi du 5 août 1821 qui permit l'achèvement de cette voie navigable désignée alors sous le nom de canal de Manicamp, ouverte en 1831 en même temps d'ailleurs que le canal latéral à l'Oise.

Voilà pour la partie du canal de Saint-Quentin côté bassin de l'Oise et de la Seine.

Le canal de Saint-Quentin, côté bassin de l'Escaut :

La continuation vers l'Escaut présentait deux difficultés : la traversée en souterrain, de plateaux élevés entre les sources de la Somme et de l'Escaut, l'alimentation des biefs et notamment du bief de partage.

Ces difficultés avaient déjà fait abandonner un projet du début du 18^e siècle, projet mis au point par un ingénieur militaire du nom de "Vic"; celui-ci projetait de traverser par la voie souterraine le plateau de Bony entre les sources de la Somme et celles de l'Escaut.

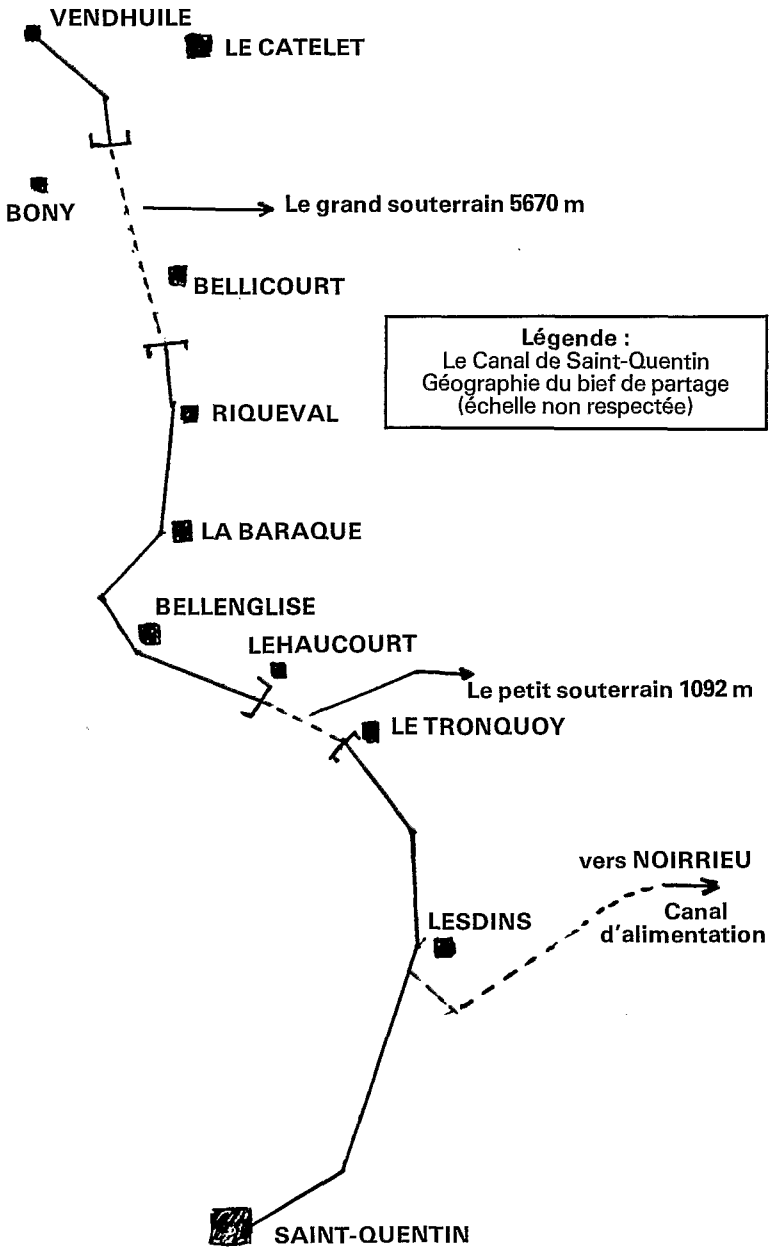
En 1768, l'ingénieur Laurent, après des recherches hydrologiques, estima qu'il était possible de percer le plateau entre Lesdins (côté Somme) et Vendhuile (côté Escaut) par une galerie souterraine de 13,700 Km éclairée de 9 puits, une nappe aquifère s'étendant de Bohain à Busigny étant suffisamment importante pour alimenter la voie d'eau, car c'est vraisemblablement celle qui donne naissance aux sources de la Somme, de l'Escaut, de l'Omignon.

Après cinq années de travail de 1768 à 1773, le projet Laurent fut abandonné. Pourtant, la presque totalité des puits d'aération avait été creusée ainsi que les deux têtes d'entrée des souterrains. De nos jours sur les hauteurs séparant les deux sources, on découvre des tumulus, témoins de ces travaux du projet Laurent. Vingt huit ans plus tard en 1801, Napoléon faisait abandonner définitivement le projet Laurent et reprendre le projet "Vic", à savoir la traversée de Bony. Le possible souterrain de Bony aurait permis de passer du bassin de l'Escaut dans la vallée d'un affluent de la Somme, l'Omignon. A partir de la vallée de celui-ci deux directions possibles :

— Soit par la vallée de l'Omignon jusque Christ près de Péronne et revenir ensuite sur Saint-Simon par le canal de la Somme rejoindre le canal Crozat. Il portait alors le nom de canal du Duc d'Angoulême.

— Soit passer de la vallée de l'Omignon directement dans la vallée de la Somme en perçant un deuxième souterrain.

Le projet d'emprunter la vallée de l'Omignon fut rapidement abandonné parce que la route directe du canal vers Paris était avant tout recherchée; la vallée de l'Omignon présentait des difficultés de passages et d'aménagement, de plus le deuxième débouché souterrain permettait, d'une part de desservir une ville importante par son commerce et son



industrie: Saint-Quentin, d'autre part, au sortir de Saint-Quentin, d'utiliser le canal Crozat jusque Saint-Simon.

L'ingénieur Gayant fut chargé du tracé définitif du canal de Saint-Quentin, et en dirigea les travaux.

Le long trajet souterrain de 13,700 Km fut remplacé par deux passages souterrains plus raisonnables :

- 1092 mètres du Tronquoy à Lehaucourt.
- 5670 mètres de Riqueval à Macquincourt.

Les travaux furent repris activement dès 1802 malgré les difficultés nombreuses (outillage rudimentaire, éboulements, infiltrations...); les souterrains furent terminés en 1809, quelques mois avant l'achèvement complet du canal. C'est le 28 avril 1810 que le canal de Saint-Quentin fut ouvert à la navigation, après avoir été inauguré par l'empereur accompagné d'une cour nombreuse et brillante.

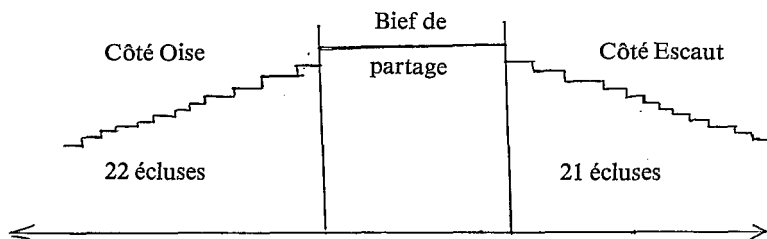
De 1810 à 1830, il eut pour résultat d'amener vers Saint-Quentin et Amiens les houilles du Nord et de remonter vers le Nord les sels de l'Ouest et les vins du Sud-Ouest arrivant à Saint-Valéry et remontant le canal de la Somme.

Les transports vers Paris étaient encore insuffisants en raison du mauvais état de navigation de l'Oise et de la Seine. Ce n'est réellement qu'en 1838, après l'achèvement du canal de Manicamp et du canal latéral à l'Oise que le canal de Saint-Quentin devint une des voies navigables les plus considérables en France. Il fut étatisé en 1849.

— *Renseignements techniques sur le canal de Saint-Quentin initial:*

- Longueur; 93 Km
- Mouillage; 1,65 m
- Enfoncement des bateaux: 1,25 m

— *Schéma du canal de Saint-Quentin à son origine:*



au total 43 écluses sur 93 Km

— Le trafic ne fit jamais que progresser depuis sa mise en navigation :

— 1840 : 500 000 t

— 1850 : 838 000 t

— 1862 : 1 450 000 t

— 1880 : 2 000 000 t

— 1900 : 6 100 000 t et 24 975 bateaux pour les deux sens.

— 1913 : 8 000 000 t et 36 226 bateaux dans les deux sens.

— *Améliorations de 1850 à 1930 :*

— Le développement du trafic a nécessité de nombreux travaux d'amélioration de façon à augmenter la capacité de la voie :

— Mouillages portés successivement de 1,65 m à 2,00 m, puis à 2,20 m en 1883, puis à 2,50 m

— Création de garages d'eau surtout aux orifices des souterrains.

— Disparition des ponts-levis remplacés par des ponts fixes.

— Allongement des écluses.

— Curage et élargissement de la cunette.

— Doublement d'écluses.

— Garages d'écluses avec estacades ou glissoirs. Les estacades mises au point en 1892 par l'ingénieur en chef Derôme, permettaient un gain d'éclusement de un bateau à l'heure.

— *Alimentation du canal :*

Jusqu'en 1810, l'alimentation de la section Saint-Quentin-Saint-Simon fut assurée par les eaux de la Somme.

Pour la section Saint-Quentin-Cambrai, la réception des eaux de l'Escaut à Vendhuile, l'apport de la nappe phréatique du nord-est constituaient la principale source d'approvisionnement. Mais les pertes d'eau par imprégnation du sol étaient si importantes qu'il fallut faire de gros travaux d'étanchéité et aller chercher en 1820 de l'eau dans le bassin de l'Oise, celle de son affluent, le Noirrieu (rigole de dérivation de 22,200 km arrivant à Lesdins).

A partir de 1857 et à la suite de la sécheresse de 1856, l'Administration recourut aux eaux de l'Oise, d'abord par pompes, à Vadencourt-Noirrieu, puis par l'aménagement d'une rigole de 2,400 Km prenant les eaux de l'Oise à Lesquielles-Saint-Germain.

A partir de 1881, par suite de travaux de régularisation de pente, les ressources en eau du bief de partage se stabilisèrent, mais restèrent à la limite des besoins du canal.

— *Traction des bateaux :*

Jusqu'en 1842, à l'exception du bief de partage, elle est assurée par des chevaux appartenant aux mariniers, "à des charretiers aux longs jours", où à des cultivateurs des régions traversées. Le halage étant libre, il, s'en suivait des encombrements aux éclusages.

Une réglementation de 1842 rend obligatoire le halage par relais, sous les ordres des agents de la navigation.

La Révolution de 1848 ramena la liberté de halage avec les mêmes perturbations et retards apportés à la marche des bateaux.

Un règlement du 1^{er} février 1856 obligea les haleurs à être inscrits sur une liste dressée par les ingénieurs de la navigation.

En 1859, quelques bateliers formèrent une société de halage concurrente et il en résulta de nouvelles difficultés jusqu'à la guerre de 1870.

Par décret du 19 juin 1875, l'Etat organisa un service de halage par chevaux, sur le canal de Saint-Quentin (traction obligatoire pour tous les bateaux, sauf automoteurs, petits bateaux agricoles et bateaux vides).

L'adjudication du halage fut divisée en quatre lots d'environ 20 Km, adjugés tous les six ans.

— *La traction dans le bief de partage :*

Elle présente toujours de grandes difficultés, surtout dans le grand souterrain. Durant cinquante ans chaque bateau était tiré par sept ou huit haleurs, dont le marinier et sa famille.

Du fait de la largeur du canal (5,20 m), sur les 20 Km du bief de partage, le croisement n'était possible qu'entre Le Bosquet et Macquincourt, dans le large de Bellenglise et en amont de Lesdins, soit en tout sur six Km.

De plus, du fait du phénomène du piston, les haleurs étaient contraints à de nombreux arrêts pour permettre le rééquilibrage de niveau du canal.

Ainsi, une rame de 15 bateaux chargée Paris mettait une journée de Macquincourt à Bellenglise, les bateaux Belgique ne pouvaient partir que le lendemain. Pour atténuer cet inconvénient, on pratiqua près de l'entrée de Riqueval une gare d'eau de 400 mètres en 1850; cette gare d'eau fut ensuite portée à 600 m. En 1856, élargissement de la cunette du Tronquoy; en 1857, la gare de Riqueval fut portée à 770 mètres; en 1863 création d'une gare d'eau dans la tranchée de Lehaucourt.

Parallèlement aux aménagements du parcours, des recherches furent entreprises dans le domaine de la traction.

— *Recherches dans le domaine de la traction :*

— Abandon du halage à col d'homme.

— Installation d'un cabestan en 1852 sur une des banquettes du souterrain.

— En 1853 treuil sur le bateau de tête du convoi.

— En 1854 remorquage par bateau à vapeur.

Tous ces essais se révélèrent infructueux en raison de la section du canal. On procéda à des essais de touage par chaîne noyée après que la banquette droite eût été supprimée au cours des chômages des années 1856, 1857, 1858, 1861. Le touage par chaîne noyée fut installé dans les deux souterrains, les toueurs à vapeur furent remplacés par des remorqueurs à manèges de chevaux, les "rogailots". Les impulsions étaient données par quatre, cinq, six chevaux qui se trouvaient dans le bateau sur une plateforme spéciale.

Le touage par chaîne apporte une sensible amélioration dans le débit de passage des bateaux, la réduction du temps de passage et l'augmentation du nombre des convois.

L'expérience concluante du touage amena en 1864 le remplacement du halage par chevaux par le touage à vapeur dans les parties ouvertes de Riqueval à Lesdins. Un toueur et son convoi partant de Riqueval avec une rame Paris, puis un autre partant de Lesdins avec une rame Belgique se croisaient dans le large de Bellenglise deux fois par jour.

En 1874, le toueur à manège, devenu insuffisant fut remplacé par un toueur à vapeur, les convois faisant respectivement l'un Le Bosquet-Riqueval, l'autre Lesdins-Riqueval avec échange à Riqueval.

La fréquentation fut alors de 96 bateaux par 24 heures.

En 1903, par suite de création de deux gares d'eau, l'une à Macquincourt, l'autre à Lehacourt, la fréquentation du bief de partage aurait dû être (ce qui était prévu par les études faites) de 200 bateaux par 24 heures.

Trois sections de touage étaient alors mises en place :

- Le Bosquet-Macquincourt.
- Macquincourt-Riqueval.
- Riqueval-Lesdins.

Malheureusement, la section toujours trop faible du grand souterrain ne permit jamais plus de 110 bateaux par jour au lieu des 200 espérés et cette constatation amena l'Administration à doubler le canal de Saint-Quentin par le canal du Nord qui fut déclaré d'utilité publique par la loi du 23 décembre 1903.

Jusqu'en 1914, aucune modification dans le touage sinon l'équipement électrique du toueur du grand souterrain à la suite d'un commencement d'asphyxie des mariniers par les fumées d'un toueur à vapeur.

— *Réfection de la voie navigable - Les effets de la première Guerre Mondiale sur le Canal de Saint-Quentin.*

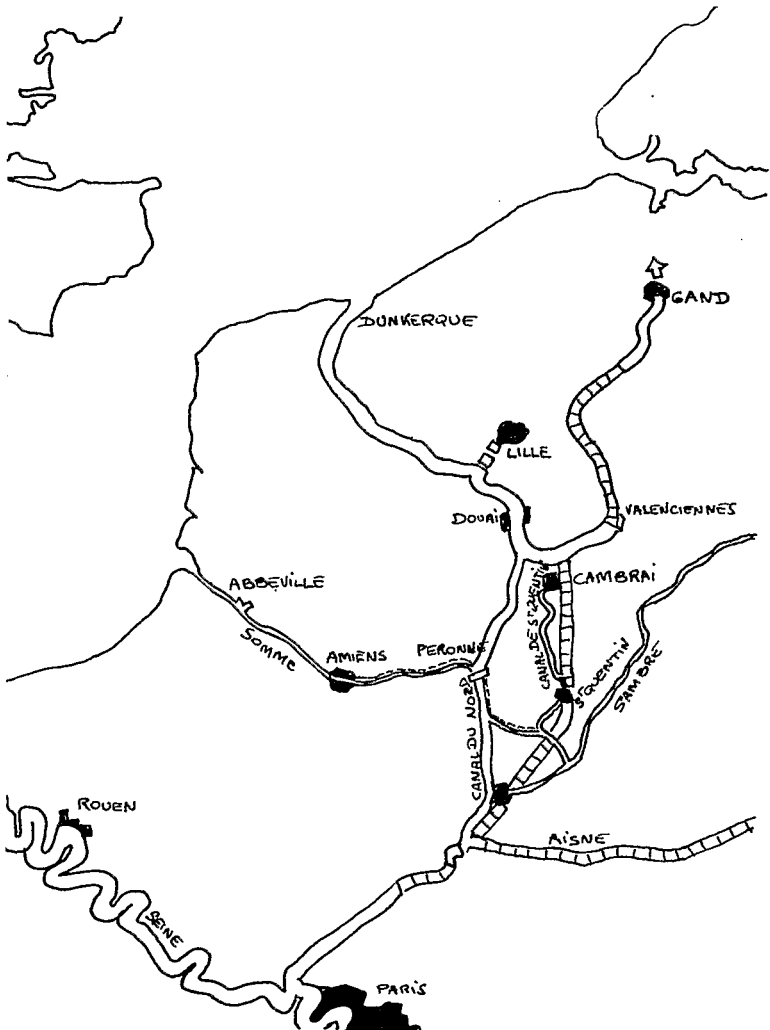
Le canal de Saint-Quentin, correspondant pendant le conflit de 1914-1918 à la Ligne Hindenburg, eut beaucoup à souffrir :

- Toutes les écluses atteintes ou détruites
- Tous les ponts coupés sauf deux ouvrages
- Dignes bouleversées ou crevées
- Murs des garages d'eau fissurés
- Revêtements disloqués en maints endroits

Paradoxalement, les souterrains eurent peu à souffrir et furent à peu près intacts à l'issue du premier conflit.

Les Allemands, craignant une attaque massive des tanks avaient puissamment défendu la ligne Macquincourt-Bellicourt. Ils avaient placé une division dans le grand souterrain (sur 47 péniches), cette Division communiquant avec le sommet par les puits d'aération.

*L'avenir du Canal de Saint-Quentin...
La liaison SEINAISNORD à travers la productive Picardie
par une voie d'eau moderne à grand gabarit et aménagée...*



L'attaque surprise du 2^e Corps Américain le 29 septembre 1918 les obligea à une retraite précipitée et ils ne purent commettre que quelques menus dégâts aux cheminées d'aération.

L'intérêt du canal de Saint-Quentin pour la reconstruction du nord de la France et de la Région Parisienne entraîna sa remise en état rapide.

Les travaux commencèrent en mars 1919 :

- Déblayage de la cunette
- Réparation des digues
- Remise à profil des pentes
- Reconstruction des murs de quais
- Travaux d'étanchement
- La navigation, certes diminuée, fut rétablie le 1^{er} Août 1919.

— *Travaux d'amélioration réalisés depuis 1920 jusqu'en 1930 :*

La finalité des travaux sur le canal de Saint-Quentin a toujours été de porter le débit du bief de partage à 200 bateaux/24 heures, trafic moyen sur le reste du canal.

Les travaux d'amélioration de 1920 à 1930 furent les suivants :

- Garage de Riqueval allongé sur 2 Km, pouvant recevoir ainsi des rames de 50 bateaux.
- Rectification des courbes de Vendhuile, facilitée hélas, par la destruction complète du village durant la guerre 1914-1918.
- Remplacement dans le souterrain du Tronquoy de la banquette par une passerelle de ciment armé.
- Approfondissement du radier.
- Halage électrique de Janville à Cambrai terminé en 1926.
- Mise en place de 360 tracteurs électriques.
- Vitesse horaire des bateaux passant de 1,400 Km à 3,600 Km.
- Electrification des manœuvres d'écluses.
- Navigation à 2,00 m, en 1927.
- Recalibrage de la section d'alimentation du Noirrieu.

— *Travaux réalisés sur le canal de Saint-Quentin depuis 1930 :*

- 1930 : Construction d'estacades centrales aux écluses.
Exhaussement des bajoyers des écluses.
Création d'un port privé pour le compte de C.N.S.R. à Omissy.
- 1931 : Electrification des écluses du Bosquet, de Lesdins, Pascal, Omissy, Saint-Quentin, Fontaine-les-Clercs, Seraucourt-le-Grand.
Reconstruction d'estacades de rives en béton armé.
- 1932 : Approfondissement du radier des écluses.
- 1933 : Création du port de Saint-Quentin.
- 1934 : Amélioration du passage du pont de Vêlu et déviation de la rivière "Somme" à Saint-Quentin.
- 1935 : Construction de la passerelle de halage et du pont du Hamel à Seraucourt-le-Grand.
- 1936 : Rescindement des courbes à Fontaine-les-Clercs et Seraucourt-le-Grand.
- 1937 : Remise en état du port de Bellenglise (mur du quai et terre-plein).

Le canal de Saint-Quentin et la deuxième guerre mondiale

Pendant les préparatifs de cette guerre, Saint-Quentin est un centre de rassemblement militaire important et au commencement des hostilités Chauny est le centre du commandement aérien de la zone Nord.

L'offensive allemande se déclenche le 10 mai 1940 ; c'est dans la soirée du 13 mai 1940 que les premiers éclaireurs motocyclistes allemands pénètrent dans l'Aisne. Dans les jours à venir le nom du canal de St-Quentin va apparaître dans les communiqués, chaque belligérant considérant le canal d'une façon inverse : les Français comme un appui défensif, les Allemands comme un obstacle à franchir. Le 18 mai 1940 à 3 heures du matin l'État-major du 32^e R.I. et les unités indépendantes débarquent en gare de Chauny. Une partie de ces unités est destinée à défendre les points sensibles que sont les ponts du canal de Saint-Quentin à Tergnier, Beautor, Quessy et Mennessis.

D'ailleurs, l'ennemi est déjà au contact au pont de Mennessis et quelques engins motorisés tentent le franchissement du canal, les combats sont meurtriers, la défense est menacée.

Heureusement, un renfort du 126^e R.I., quelques chars Renault récupérés, un canon de 47 et un canon de 25 permettent de repousser une attaque qui pouvait avoir des conséquences graves. En effet, sans cette résistance, l'occupation le lendemain de l'obstacle excellent que constituait le canal devenait difficile sinon impossible.

Pendant ce temps, le 2^e Bataillon arrivé en gare de Chauny à 19 h 30 reçoit l'ordre de se porter immédiatement sur la rive sud du canal à Quessy et de tenir le pont de Mennessis et l'écluse voisine, là où l'ennemi semble le plus mordant.

Dans la même journée des attaques sporadiques allemandes sont repoussées sur le canal sur la ligne Mennessis-Jussy-Saint-Simon.

DIMANCHE 19 MAI 1940 — Des éléments de la 23^e D.I. repoussent encore l'ennemi lors d'une nouvelle tentative de franchissement du canal de Saint-Quentin entre Saint-Simon et Mennessis. Des éléments renforcés du 32^e R.I. s'installèrent pour la défense des ponts de Quessy, Tergnier, Condren entre lesquels se trouvent deux écluses.

20 MAI 1940 — Le 32^e R.I. est maintenant étiré en arc de cercle sur le canal de Saint-Quentin avec Tergnier pour point central. Quelques patrouilles ennemies prennent contact au pont de Mennessis, mais sont repoussées. A 11 h 30 la petite garnison française du pont est mitraillée par des avions allemands, des bombes tombent sans atteindre le pont, mais pulvérisent la maison de l'éclusier.

Une heure plus tard apparaissent quelques chars ennemis et des camions amènent des fantassins. Ils s'infiltrèrent par petits groupes vers le canal mais sont arrêtés par des tirs d'armes automatiques.

Dans la soirée du 21 mai 1940, les ponts de Saint-Simon, Jussy et Mennessis sautent; celui de Tergnier sautera le 22 mai à l'aube.

21 MAI — La pression ennemie sur Tergnier est forte. Il faut interdire à l'ennemi le franchissement du canal entre la bifurcation du canal vers La Fère et le pont de Condren. Deux points délicats sont à défendre: le pont de Condren et le pont dit de l'Ecluse avec l'écluse elle-même. Ce secteur subit un fort bombardement allemand.

Ce même jour le génie français fait sauter les ponts d'Ollezy, Liez, Viry pour arrêter les panzers.

Le pont de Condren tient toujours; il permet le passage de troupes en retraite.

A 15 heures, les Allemands arrivent dans Condren et se heurtent à une unité de dragons. Un combat de rue dans la longue ligne droite qui traverse Condren. Nos troupes, en combattant, se replient de porte en porte vers le pont où est installé un F.M. prenant la rue en enfilade. Ce tir de couverture permet à nos soldats de traverser le pont. Alors que les Allemands sont en vue, la mèche rallumée par deux fois, le pont saute.

MARDI 22 MAI — En cette soirée du 21 mai, la presque totalité de la longueur du canal de Saint-Quentin est le front des troupes. Les écluses du canal de Tergnier à Chauny sont détruites.

23 MAI — A 17 h sur la rive ennemie du canal, un officier et un sous-officier allemands en reconnaissance sont blessés, deux automitrailleuses qui arrivent sont repoussées par le tir de soldats français.

25 MAI — Sur Tergnier, le capitaine Merle, en position sur le canal reçoit l'ordre de faire un coup de main sur le village de Condren avec mission de faire des prisonniers afin d'obtenir des renseignements. Deux sections sont désignées, la seconde s'installant sur la rive Sud pour appuyer la première.

Le 29, à 3 heures du matin les 2 sections franchissent le canal à l'aide de passerelles posées la nuit. La première section avance mais un violent accrochage se produit et l'ordre de repli est donné, tout le monde repasse le canal.

Dans la nuit du 4 au 5 juin 1940, le capitaine d'E.M. Philippe de Hautecloque après s'être échappé de Lille alors encerclé, franchit à Jussy le canal de Saint-Quentin à la nage. L'épopée du futur Maréchal Leclerc vient de commencer dans l'Aisne en cette nuit de juin 1940.

5 JUIN 1940 — Une offensive allemande se déclenche sur tout le front, notamment sur le canal de Saint-Quentin.

Les Allemands franchissent le canal au pont de Condren et au dépôt de Quessy à l'aide de canots pneumatiques. Ils font même passer le canal à un canon antichar de 37.

6 JUIN 1940 — La 23^e D.I. se replie en ordre vers le sud du Département, le 32^e R.I., ayant subi les deux combats de Tergnier fait route vers l'Oise, le canal de Saint-Quentin passe dans toute sa longueur aux mains des allemands à qui le brave 32^e R.I. aura fait payer durement son franchissement. Les ponts ont tous sauté.

1941 — Réfection de la voûte dans le grand souterrain

1944 — Réfection du siphon à Artemps mais le canal va subir des attaques aériennes

— 2 JUIN 1944 : Des chasseurs bombardiers américains "*P-47 Thunderbolt*" coulent à la bombe deux péniches au lieu-dit "*le club nautique*" à Chauny

— 21 JUIN 1944 : 19 heures : Une douzaine de "*Thunderbolt*" attaquent à la mitrailleuse de 12,7 les péniches sur le canal entre Chauny et Abbécourt. Un civil est tué à Abbécourt.

— 1^{er} JUILLET 1944 : 20 heures : Quarante "*P-47 Thunderbolt*" attaquent à la bombe le canal à Marizelle et à Chauny. A Abbécourt une bombe atteint la berge et le bief du canal se vide par une brèche qui s'étend de minute en minute. Deux péniches sont coulées avant de se trouver au sec.

— 18 JUILLET 1944 : Un groupe d'une douzaine de B-17 "*Forteresses volantes*" quadrimoteurs américains de bombardement, escortées de chasseurs bi-fuselage "*Lightning*" ont bombardé le point "Y" de Mennessis. Le canal est crevé en trois points.

— 2 AOÛT 1944 : Vers 18 heures 30 : Nouvelle attaque de B-17 "*Forteresses volantes*" contre le point "Y". Dégâts au canal.

— 7 AOÛT 1944 : Dans l'après-midi, des P-47 "*Thunderbolt*" attaquent en piqué le canal derrière Senicourt. Les bombes tombent dans les champs bordant le canal.

— 12 AOÛT 1944 : Trente bimoteurs américains de bombardement "*B-26 Marauder*" bombardent le point "Y". Ils manquent de peu le pont du canal à Appilly.

— *Réfection du canal après la deuxième guerre mondiale.*

— 1947 : Réfection du siphon simple à Saint-Quentin.

— 1948 : Dragage général du canal.

— 1949 : Amélioration des défenses de berges du bief de partage en palplanches métalliques à Bellenglise.

Remises en peinture des ponts métalliques : Bellenglise-Village, Lehau-court, Omissy, Fontaine-les-Clercs, Seraucourt-le-Grand et des passerelles de halage de Vendhuile et Seraucourt-le-Grand.

— 1950: Réfection du revêtement maçonné des talus de la grande tranchée de Vendhuile.

— 1953: Renforcement et écrêtement du siphon double pertuis passant sous le canal au Quai Gayant à Saint-Quentin.

— 1954: Construction des stations de pompage pour l'alimentation en eau (Section Lesdins-Fargniers).

— 1955: Mise en place de l'éclairage automatique dans le bief de partage.

Travaux de chômage aux écluses du Bosquet (rive droite), Omissy, Moulin-Brûlé (rive gauche).

— 1956: Installation des stations de pompage pour l'alimentation en eau des écluses de Lesdins à Fargniers.

Mises en place de portes métalliques aux écluses.

— 1957: Réfection de défenses de berges du bief de Pascal sur 190 m (rive droite), du bief d'Omissy (rive gauche) sur 1019 m, du bief du Moulin-Brûlé (rive gauche) sur 1828 m, du bief de Fontaine-les-Clercs (rive gauche) sur 121 m. Réfection de l'estacade (rive gauche) aval des écluses de Saint-Quentin. Réfection d'un mur de fond (rive droite) à Fontaine-les-Clercs sur 130 m. Travaux de chômage aux écluses (rive gauche) de Fontaine-les-Clercs et Lesdins.

Remplacement des quatre portes à l'écluse de Lesdins et des pièces de bois, réfection de maçonneries.

Réfection du terre-plein du bajoyer latéral droit.

— 1958: Réfection des défenses de berges du bief de Pascal sur 192 m (rive gauche), du bief d'Omissy (rive droite) sur 774 m.

Remises en peintures des ponts métalliques: Omissy, Fontaine-les-Clercs, Seraucourt-le-Grand (Hamel) et passerelle de halage de Vendhuile.

— 1959: Réfection du bief de Fontaine-les-Clercs (Pont d'Oëstres) 350 m rive gauche et 295 m rive droite.

Réfection de la tête sud du grand souterrain (150^e anniversaire de sa création).

Mise sous conduite de 1,80 m de diamètre de la rigole d'Oise et du Noirrieu à Lesdins sur 1456 m.

Réfection des défenses de berges du bief de Pont-Tugny.

— 1960: Réfection des défenses de berges du bief de saint-Quentin sur 1110 m (rive droite) et de 1918 m (rive gauche).

Mise à 2,20 m d'enfoncement.

Réfection des défenses de berges de la gare d'eau du Bosquet sur 1300 m (rive droite).

Construction d'une bourse d'affrètement.

Amélioration du passage sous le pont d'Oëstres et construction du pont en béton précontraint.

Dragage de la cunette entre Lesdins et Moulin-Brûlé.

— 1961 : Rigole de l'Oise et du Noirrieu : barrage de palplanches sur 178 m (rive gauche) à Croix-Fonsommes.

Réfection des défenses de berges du bief de Fontaine-les-Clercs.

— 1962 : Reconstruction de la maison du barragiste de Vadencourt.

Eclairage des écluses par des candélabres à lampe à vapeur de mercure.

Travaux de chômage à l'écluse de Seraucourt-le-Grand.

Remise en peinture des ponts métalliques, des ponts de Bellenglise-Village et R.N. 44, Lehaucourt et Fontaine-les-Clercs.

— 1963 : Construction des ateliers de la subdivision de Saint-Quentin.

Achat de quatre nouveaux pontons brise-glace et moteurs Mercury.

— 1964 : Réfection des défenses de berges de la gare d'eau de Lesdins sur 280 m (rive gauche). Réfection générale de la tête nord du petit souterrain.

— 1966 : Travaux de chômage aux écluses de Pascal et d'Omissy (rive gauche).

— 1967 : Réfection de l'aqueduc sous la Somme.

— 1968 : Réfection de la rigole de décharge du barrage de Vadencourt.

Dragage de la cunette du canal entre l'écluse de Saint-Quentin et le pont d'Artemps.

Remise en peinture des ponts métalliques, des passerelles de halage de Vendhuile et Seraucourt-le-Grand, des ponts de Vendhuile et Seraucourt-le-Grand (Hamel).

— 1969 : Réfection générale des estacades de l'écluse du Bosquet.

Transformation de l'équipement électro-magnétique des écluses.

— 1970 : Reconstruction du Pont de Rouvroy et du Pont de Vandencourt (C.D. 666).

— 1974 : Dragage du petit souterrain du Tronquoy.

Travaux d'étanchéité de la rigole de l'Oise et du Noirrieu et dragage.

Pose de palplanches dans les biefs de Fontaine-les-Clercs, Seraucourt-le-Grand et Pont-Tugny.

— 1975 : Pose de palplanches dans les biefs de Fontaine-les-Clercs et de Seraucourt-le-Grand.

— 1976 : Pose de palplanches dans le bief de Fontaine-les-Clercs.

Dragage du grand souterrain.

— 1977 : Dragage des estacades d'écluses.

— 1978 : Pose de l'éclairage extérieur à diverses écluses.

Réfection des lisses de protection en bois dans les souterrains.

— 1979 : Travaux de réfection du port de Vendhuile.
Dragage et construction d'un quai.

— 1980 : Début des travaux de modernisation des installations électriques aux écluses.

CONCLUSION

Perspectives d'avenir du canal de Saint-Quentin.

La correspondance échangée avec les organismes compétents permet de penser que la liaison Seine-Nord par une voie navigable moderne et rapide va être réalisée dans les années à venir. Le tronçon Compiègne-Valenciennes (100 km) devrait être aménagé à grand gabarit pour des bateaux ou convois poussés de 3 000 à 4 000 tonnes.

Ces convois circulent déjà sur le bassin de la Seine, ils circulent également sur la voie navigable Valenciennes-Dunkerque. La liaison au gabarit européen de ces deux voies assurerait l'expansion des régions traversées notamment de la Picardie, assurant le complément des liaisons ferroviaires et routières souvent saturées.

De plus, la liaison navigable Seine-Nord serait l'un des facteurs essentiels des échanges entre la France et les pays du Marché Commun.

Quelle voie choisir pour assurer la liaison à grand gabarit des bassins de la Seine et du Nord ?

Le canal du Nord ou le canal de Saint-Quentin ?

Il semblerait d'après une étude faite par le groupement SEINAISNOR que le choix se porterait sur le canal de Saint-Quentin, traversant une région déjà à vocations industrielles et urbaines.

Le vétuste et actuel canal de Saint-Quentin avec ses 43 écluses deviendrait une voie navigable de 11 écluses complété par deux ouvrages de haute chute. D'une façon générale, les transports par voie d'eau devraient connaître un nouvel essor dans un proche avenir, compte tenu de la faible consommation d'énergie à la tonne kilométrique de ce genre de transport.

Les perspectives d'avenir sont tributaires des décisions qui pourraient être prises au niveau gouvernemental.

Importance actuelle du tonnage sur le canal de Saint-Quentin :

- 1977 : 1 975 740 T - 7903 bateaux
- 1978 : 2 407 761 T - 9631 bateaux
- 1979 : 2 395 180 T - 9523 bateaux

SOURCES

- La Batellerie de M. François Beaudouin, Conservateur du Musée d'intérêt National de la Batellerie à Conflans-Sainte-Honorine.
- Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aisne.
- Chauny et son canton de M. Robert Guillermo.
- Le Canal de Saint-Quentin de M. Durringer.
- Correspondance avec M. Jean Hallade, Historien.
Les Ailes dans la Tourmente (1963)
Dans l'Aisne, il y a 40 ans (1980)
- Correspondance avec les Services de Navigation.

* *
*

NOTE

L'implantation d'un équipement comme un canal à grand gabarit fait l'objet d'un débat jusqu'au moment où la décision sera prise par le Gouvernement.

Le Comité de lecture de la Fédération a jugé qu'il n'était pas sans intérêt de présenter au lecteur un point de vue différent de celui de l'auteur :

« Le projet de mise à grand gabarit du Canal de Saint-Quentin est loin de faire l'unanimité. L'argument principal de créations d'emplois le long des berges n'était soutenable que dans le passé (années de forte expansion) et encore faut-il être sceptique car, à cette époque, d'autres infrastructures étaient aussi développées qui pouvaient également faire la décision des industriels. De plus, les industries principalement concernées étaient celles de première ou seconde transformation dont on ne peut plus attendre, vue la concurrence internationale, qu'elles soient le moteur de l'économie occidentale. Tout le monde s'accorde à penser que les productions que nous devons privilégier sont celles qui utilisent les technologies les plus avancées et elles ne nécessitent pas de nouvelles créations de canaux à grand gabarit mais au contraire des *moyens souples et rapides de transport international*.

De plus au niveau des *économies d'espace et d'énergie*, la voie d'eau à grand gabarit est moins intéressante que le rail : écologie et économie se rejoignent ; ce point est d'ailleurs développé dans un dossier dans lequel écologistes, économistes, cadres et syndicalistes S.N.C.F. ont regroupé leurs arguments, dossier mis en forme par Serge Boutinot, conseiller biologiste de l'Aisne. Aux économies ci-dessus évoquées s'ajoute, pour le rail, un *coût nettement inférieur des infrastructures et une irrigation ramifiée du territoire*.

''Développer de façon rationnelle les transports ferroviaires devrait s'avérer suffisant dans le cas où les échanges inter-régions ou inter-nations s'amplifieraient...''

Si, pour des raisons à l'avenir crédibles, pour assurer un transit dont l'importance croîtrait considérablement entre la Basse-Seine et le réseau de canaux nordiques à grand gabarit, il s'avérerait utile de construire une liaison à grand gabarit, la carte des canaux démontre à l'évidence que le choix devrait se porter sur le Canal du Nord ! Le directeur Régional de la Navigation Nord-Pas-de-Calais était (1978) du même avis que les écologistes... Ces derniers n'entendent pas entraver la bonne marche de l'économie mais, attachés à la défense de leur région, ils préconisent une solution répondant de plus à une double nécessité (rapidité et moindre coût dans tous les domaines) : le développement de la S.N.C.F... »