

# LE CANAL DU NORD, UNE AMBITION NATIONALE (PARTIE 1)



Excavateur de l'entreprise Frot en action à Frétoy-le-Château

TANDIS QUE LE CHANTIER DU CANAL SEINE-NORD EUROPE SE CONCRÉTISE, LE PROJET DE CANAL DU NORD NAISSAIT, IL Y A 150 ANS, DE LA CONCURRENCE DES CHARBONS ANGLAIS AVEC CEUX DES HOUILLÈRES DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS.

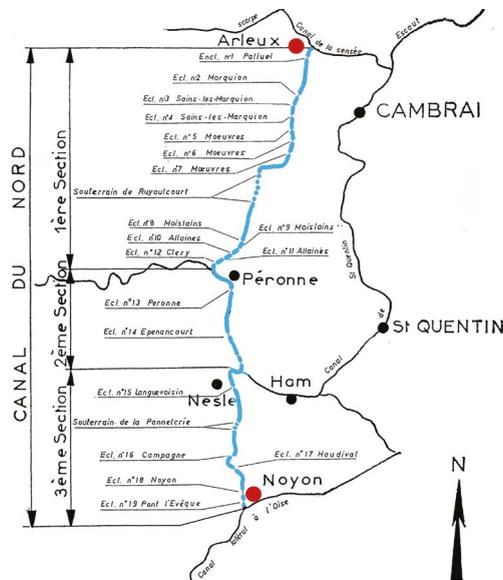
## LE DOUBLEMENT DU CANAL LATÉRAL À L'OISE

Saturé par un trafic important, long et coûteux en raison de ses nombreuses écluses, le canal de Saint-Quentin et le canal latéral à l'Oise demandaient à être modernisés (notamment par l'élargissement du souterrain de Riqueval) ou à être doublés par un nouveau canal.

Cette seconde proposition fut largement discutée et critiquée, ses détracteurs mettant en cause son inutilité et le coût exorbitant d'un projet faisant doublon avec une voie d'eau mal utilisée. Pourtant, dès 1878, des études furent menées dans le cadre du plan Freycinet afin de trouver la liaison la plus directe pour faciliter les échanges entre la région parisienne et les voies navigables du Nord de la France. Un premier projet de canal du Nord put être proposé le 25 avril 1880.

Remis en cause par le projet d'amélioration de la navigation sur l'Oise qui fut entériné par la loi du 10 décembre 1886, le canal du Nord entra en sommeil avant d'être remis au goût du jour au début du siècle, non sans contestations. Le service des études pour le canal du Nord fut restauré et les ingénieurs Larivière et Bourgeois établirent un tracé entre Arleux, sur le canal de la Sensée, et Pont-l'Évêque, sur le canal latéral à l'Oise, raccourcissant le trajet de 55 km et permettant le transit de péniches flamandes de 300 tonnes pour un enfoncement maximal de 1 m 80. Le coût du transport devait chuter de 30%.

Adopté dès 1901, ce tracé fut soumis à enquête publique laquelle fit « ressortir l'intérêt d'une telle liaison ». Le canal du Nord put ainsi être intégré au plan du ministre des Travaux Publics Baudin, lequel avait été chargé par le gouvernement d'établir un nouveau programme de grands travaux appliqués exclusivement aux voies navigables et aux ports maritimes. Par la loi du 23 décembre 1903, les travaux de construction du canal du Nord furent déclarés d'utilité publique.



Tracé du canal du Nord d'Arleux à Noyon

## UN OUVRAGE REMARQUABLE

Long de 93 km 700, ce canal devait être pourvu de 19 écluses à sas unique d'une largeur de 6 m et d'une longueur utile de 87 m 50, avec une chute de 3 m à 6 m 54. La cuvette devait présenter une largeur de 10 m au plafond et de 21 m au plan d'eau en section courante pour un mouillage de 2m50. Le gigantisme du projet se matérialisait par la construction de 70 ponts pour le rétablissement des communications et de deux souterrains à voie unique, longs de 1 km 100 à la Panetterie et de 4 km 350 à Ruyalcourt, pour une largeur de 10 m avec une passe de 6 m entre lisses de guidage.

Estimé à 60 millions de francs en 1903, dont la moitié à la charge des houillères, le projet était découpé en trois sections géographiques :

1. d'Arleux à Péronne (45,5 km), entre les vallées de l'Escaut et de la Somme,
2. le canal de la Somme (19,9 km),
3. du canal de la Somme au canal latéral à l'Oise (29,7 km).

Les premières adjudications furent lancées en 1907 avec une fin de travaux prévue pour 1909. Adjudicataire des 2<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> lots, l'entreprise Paul Frot fit établir une briqueterie à Campagne (Oise) pour la construction du souterrain de la Panetterie. De 1909 à 1914, l'usine parvint à produire 36 millions de briques conformes au cahier des charges imposant la fourniture de 25 000 briques par jour capables de résister à une pression de 250 kilos par cm<sup>2</sup>.



Décharge de terre par voie ferrée à Libermont

En 1914, les deux tiers des travaux à effectuer étaient réalisés : sur la première section, 17 km étaient terminés, 8 écluses sur 11 étaient construites, le souterrain de Ruyalcourt était percé et sa voûte maçonnée. La troisième section était construite sur 22 km tandis que le souterrain de la Panetterie et les trois écluses étaient terminées. Restait le deuxième tronçon à réaménager dans sa quasi-totalité, constitué du canal de la Somme et de la traversée difficile des marais du fleuve lorsque survint... la Grande Guerre.

Jean-Yves Bonnard

Président de la Société historique,

archéologique et scientifique de Noyon

www.societe-historique-noyon.fr