Canal de la Sambre à l’Oise

Long de 71 km, il comporte 38 écluses (3 sur le versant Sambre et 35 sur le versant Oise).

Il relie les communes de Landrecies (Nord) et de Tergnier (Aisne).

Le bief de partage est alimenté par un réservoir situé à Boué sur l'ancienne Sambre. Le canal retrouve la vallée de l'Oise à Vadencourt 19 écluses plus bas et poursuit son cours en longeant la rivière pour rejoindre à Fargniers (commune de Tergnier) le canal latéral à l'Oise et le canal de Saint-Quentin.

Le Conseil régional de Picardie a retenu le canal pour y faire passer la véloroute TransEuropéenne (EuroVelo 3) qui relie la Norvège à l'Espagne.

- altitude à Landrecies (Nord) (origine physique et administrative) : 133 m
- altitude du bief de partage : 143 m environ
- altitude à Fargniers : (extrémité physique et administrative) : 51 m1

Historique

La construction du canal de la Sambre à l'Oise fut décidée au début du XIXe siècle dans le but d'alimenter Paris en charbon belge extrait dans le bassin minier de Charleroi, la production des mines du Valenciennois ne suffisant plus.

Les travaux débutèrent en 1834 et le canal fut ouvert en 1839.

La navigation a été interrompue du point kilométrique 30 au point kilométrique 37,5 entre mars 2006 et juillet 2021 à la suite de la fermeture des ponts-canaux de Vadencourt et Macquigny. Les travaux de rénovation de ces ouvrages ont eu lieu entre 2019 et 2021, et la réouverture du canal a eu lieu en juillet 2021.

La Scandibérique

La Scandibérique est la **partie française de l’EuroVelo 3**, itinéraire reliant Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne),

Il couvre plus de **1700 km** et traverse **20 départements**, **4 régions** et de grandes villes comme Paris et Bordeaux.

Maubeuge – Hirson – guise – Tergnier – Chauny – Noyon – Compiègne (suit la vallée de l’Oise),

Train de St Quentin à Guise

La ligne est ouverte dans sa totalité en août 1875.

Stations

En 1908, outre la gare de Saint-Quentin la ligne dessert 14 stations :

- , Neuville-Saint-Amand, Itancourt, Mézières-sur-Oise, Séry-lès-Mézières , Ribemont, Lucy , Origny-Sainte-Benoite,Saint-Quentin Bernot , Macquigny , Noyales-Proix, Longchamps, Vadencourt Lesquielles-Saint-Germain ,Guise.

Durant la Première Guerre mondiale, les infrastructures sont totalement détruites. La plupart des gares détruites sont reconstruites en briques à un étage sur un modèle différent de celui antérieur qui était à structure en bois à un seul niveau.

La desserte voyageurs fut supprimée en 1966 sur la totalité de la ligne de Saint-Quentin à Guise avec fermeture à tous trafics de la partie d'Origny-Sainte-Benoîte à Guise à cette date. L'exploitation de l'autre tronçon de Saint-Quentin à Origny-Sainte-Benoite resté ouvert pour le fret fut reprise par la SNCF le 31 octobre 1981.

État actuel

La partie de la ligne de Saint-Quentin à Origny-Sainte-Benoite est utilisée en 2019 pour la desserte d'une usine Tereos et également pour la circulation des trains du chemin de fer touristique du Vermandois.

Le tronçon d'Origny-Sainte-Benoite à Guise fermé en 1966 a été déferré et l'ancienne plateforme s'est ensuite transformée en partie en chemins.

Une voie verte de 6 kilomètres faisant partie de la véloroute EuroVelo 3 a été aménagée en 2018 sur le tracé de l'ancienne voie ferrée d'Origny-Sainte-Benoite à l'ancienne halte d'Hauteville près de Macquigny.