

# PARCOURS

## AU FIL DE L'EAU... LE QUARTIER DES QUAIS



# UN QUARTIER AUX MULTIPLES VISAGES, ENTRE RAILS ET CANAUX



1. Canal de Neuffossé serpentant à travers le quartier des quais en 2007. Cliché Carl Peteroff.

Du Moyen Âge à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, le bas de la ville de Saint-Omer (ou quartier des quais) se découvrait au fil de ses canaux, depuis l'abbaye Saint-Bertin (fondée vers 649), l'un des berceaux de la cité, à l'origine des aménagements hydrauliques du quartier, vers les différents quais de la ville. En effet, entre le début du 9<sup>e</sup> siècle et la fin du 12<sup>e</sup> siècle, la canalisation de l'Aa et la création du nouveau port de Gravelines contribuent à faire de Saint-Omer une halte incontournable pour les marchands voulant commercer entre l'Angleterre, la Flandre et la France.



2. Le bas de la ville de Saint-Omer en 1758. Musée des plans-reliefs, Paris. Numérisation On-situ.

## UNE VIE ÉCONOMIQUE ET MILITAIRE AU FIL DE L'EAU

Le quartier des quais connaît alors une intense activité portuaire : les bateaux y entrent par le port du Haut-Pont, puis rallient par voies d'eau les différents quais de déchargement du bas de la ville. L'industrie drapière, via les importations de laine d'Angleterre, et le commerce des vins y prospèrent tout particulièrement.

Au 18<sup>e</sup> siècle, après le passage de Saint-Omer sous domination française en 1677, le quartier se dote de plusieurs casernes installées à proximité des remparts pour permettre un déploiement rapide des troupes aux limites de la ville, proche de la frontière.

Le creusement du canal de Neuffossé entre 1753 et 1771 bouleverse durablement l'économie du quartier. Dès sa mise en service, Saint-Omer cesse d'être un point final de la navigation entre la mer du Nord et l'intérieur des terres, désormais les péniches peuvent rallier directement les ports depuis Aire-sur-la-Lys. Néanmoins, de nombreuses petites industries continuent d'y exister. Brasseries, tanneries, raffineries de sel, piperies et producteurs de tabac côtoient alors les manufactures drapières et les marchands de vins toujours en place.

## AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT AGRICOLE ET INDUSTRIEL DE L'AUDOMAROIS

La révolution industrielle change radicalement le visage du bas de la ville et lui insuffle une nouvelle dynamique. Sa physionomie est notamment transformée par deux événements importants survenus entre le milieu du 19<sup>e</sup> siècle et le début du 20<sup>e</sup> siècle.

L'arrivée du chemin de fer à Saint-Omer en 1848 entraîne la construction d'une gare au nord du quartier, à l'extérieur des remparts, à mi-chemin entre le faubourg du Lyzel et celui du Haut-Pont. Celle-ci sera remplacée par une gare plus vaste et plus monumentale en 1904. Cette nouvelle infrastructure est un puissant levier de développement économique pour l'Audomarois. Les productions agricoles et maraichères sont les premières à bénéficier des atouts du rail et sont largement exportées vers Calais, Lille, Paris et Bruxelles. Les exportations des papeteries

de la vallée de l'Aa, toute proche, s'accroissent aussi vigoureusement avec le développement du réseau ferroviaire.

Le démantèlement des remparts de la ville entre 1892 et 1894 bénéficie également au secteur, en lui favorisant un accès plus immédiat à la gare et en le reliant plus directement aux faubourgs maraichers du Haut-Pont et du Lyzel. Un nouveau quai de déchargement, le quai du Commerce, est notamment aménagé entre 1895 et 1897 sur l'emprise des fortifications abattues, le long du canal de Neuffossé qui coulait jusque-là à l'extérieur de la ville, de l'autre côté des remparts. Les terrains limitrophes de cette nouvelle chaussée sont réinvestis par les industries et les commerces desservis auparavant par les canaux intérieurs de la ville, dont certains, inutilisés, sont alors comblés.

## UN SECTEUR TOURNÉ VERS L'AVENIR

Depuis quelques années, le quartier est au cœur d'un vaste projet de rénovation visant à y implanter des logements, des espaces publics et activités économiques.

En effet, après 1945, le quartier tend à se dépeupler. Ce phénomène s'accélère dans les années 1960, en raison du ralentissement de l'activité, puis de la fermeture de plusieurs usines du secteur (brasseries Guilbert, tannerie Lecointre, ...), de l'insalubrité et de l'exiguïté des logements, ainsi que du manque de surfaces foncières disponibles. À cela s'ajoute un ralentissement des activités ferroviaires lié à l'érosion du fret, remplacé par le transport routier, et à l'augmentation du nombre d'automobilistes, ce qui n'est pas sans conséquence pour l'envergure de la gare et de son quartier. Pour inverser la tendance, à partir des années 1970, la Ville et l'Agglomération s'engagent dans une politique alliant la reconstruction de l'habitat insalubre, la reconquête des friches industrielles et commerciales, la restauration du patrimoine bâti militaire et religieux et un nouvel aménagement urbain (piétonisation, plan de stationnement, aménagement d'espaces verts publics, ...).

Dans les années 2010, l'ambition d'aménager le secteur de la gare en un pôle d'échanges multimodal se concrétise notamment par la construction, à proximité immédiate de la gare ferroviaire, d'une gare routière desservant toutes les lignes de bus de l'agglomération, l'installation de plusieurs parkings et l'aménagement de l'ancienne lampisterie en un relais mobilité (location de vélos, ...). Des axes de circulation destinés aux modes doux (marche à pied, vélos, trottinettes, rollers, ...) et des espaces publics agréables sont, dans le même temps, aménagés aux abords du canal de Neuffossé.

Tous ces réaménagements, dont d'autres exemples vous seront donnés dans la suite du parcours, s'inscrivent dans le cadre d'un projet plus large de requalification de l'ensemble du quartier, formalisé dans un Plan guide de composition urbaine (PGCU) réalisé par la Ville et l'Agglomération. Sa mise en œuvre se poursuit encore aujourd'hui.

# UN QUARTIER FRONTALIER

Autrefois organisé entre l'abbaye Saint-Bertin et le port (actuel quai des Salines), protégé par l'enceinte de la ville, le quartier des quais a connu d'importantes transformations depuis plusieurs siècles, jouant une fonction d'interface entre la ville, ses faubourgs et son marais.

Suivez les numéros du circuit pour en apprendre davantage sur son histoire :

## 1 La gare



Avec la croissance du trafic, la Compagnie des chemins de fer du Nord entreprend la construction d'une nouvelle gare en 1901 selon les plans de Clément Ligny, l'un de ses architectes. Chef-d'œuvre d'architecture néo-classique, elle étonne par sa monumentalité, son décor antiquisant et par son architecture proche des châteaux du 17<sup>e</sup> siècle. Son édification est notamment due à l'influence de deux hommes politiques importants de Saint-Omer, le député Alexandre Ribot et le sénateur-maire François Ringot. En 1984, la gare est classée monument historique. En février 2016, l'Agglomération devient propriétaire du bâtiment et y entreprend des travaux pour le restaurer et le transformer en un tiers-lieu. Baptisé « La Station », celui-ci est dédié au numérique (fablab) et aux nouvelles formes de travail (espace de coworking) depuis novembre 2019. La Station se veut un espace de travail et d'innovation, une locomotive de la transformation du Pays de Saint-Omer et le symbole de sa conviction la plus forte : « demain les idées neuves naîtront de partout ». Conçue pour les entrepreneurs, les industriels et les étudiants du territoire, ils y trouveront les espaces et le matériel nécessaires au développement de tout leur créativité.

## 2 L'écluse Saint-Bertin

L'écluse Saint-Bertin enjambe le canal de Neuffossé, joignant le chemin de halage, au nord, et le Brocquus, au sud. Percé entre 1753 et 1771, le canal permettait de relier Saint-Omer et Aire-sur-la-Lys en passant par Arques. L'écluse et cette partie du canal sont fermées en 1958, après la mise à grand gabarit du canal et le creusement de la déviation vers le marais. Ce chemin fait l'objet de travaux de réaménagement et constitue un tronçon cyclable, reliant Saint-Omer à Aire-sur-la-Lys d'un côté et Eperlecques de l'autre. Cet itinéraire s'inscrit dans un réseau plus large, l'EuroVéloroute5, inspiré du tracé de la *Via Francigena*, une voie de pèlerinage ralliant Canterbury à Rome.

## 3 Le quartier Foch

Ce secteur, situé en face de la gare, de l'autre côté du canal, était à la fin du 18<sup>e</sup> siècle l'arsenal de la ville, un lieu de stockage des armes et de fabrication des munitions. Les deux grands bâtiments en briques rouges datent de cette époque. Entre 1896 et 1897, l'arsenal est transformé en caserne de cavalerie. De nouveaux bâtiments sont alors construits pour loger la garnison et entraîner les cavaliers, à l'instar du manège à chevaux, construit en 1913 dans un style régionaliste et associant la brique rouge à une charpente métallique. Anciennement dénommée caserne d'Esquerdes, elle prend le nom de quartier Foch en 1924 et devient un centre mobilisateur de l'armée en 1962. Avec la loi de modernisation des armées de 1996, la caserne est fermée en 1999 avant d'être reconvertie en centre tertiaire et en logements.

## 4 Les ruines de l'abbaye et de l'enclos Saint-Bertin

Fondée au 7<sup>e</sup> siècle par Audomar (nom latin d'Omer), évêque de Thérouanne, l'abbaye de Saint-Bertin eut un rayonnement important de sa création jusqu'à la Révolution française. L'église abbatiale, reconstruite à partir du 14<sup>e</sup> siècle, rare exemple de l'architecture de cette période, était l'un des plus beaux édifices gothiques du nord de la France. Elle était accolée à un ensemble de bâtiments monastiques (cloîtres, bibliothèque, ...) aujourd'hui disparus. En effet, après 1791, l'édifice, devenu bien national, est vendu et rapidement dépecé. Le lieu est notamment utilisé comme carrière de pierres pour édifier le nouvel Hôtel de Ville (connu actuellement comme le Moulin à Café) et la salle de concert dans les années 1820-1830. Seule la tour-porche, qui servit de modèle pour Notre-Dame de Saint-Omer, est épargnée. Cependant, faute d'entretien, elle s'écroule en 1947. Mené dans les années 1990, un chantier archéologique a permis d'évaluer les vestiges des fondations et l'emprise au sol des bâtiments canoniaux à partir desquels ont été organisés les aménagements d'un jardin inauguré en 2007. Des bordures engazonnées montrent l'étendue et le plan de l'abbatiale disparue. Une maquette en bronze, copiée sur celle conservée au musée Sandelin, présente l'état de l'abbaye et de son enclos avant la Révolution française. L'emplacement originel du cloître est, quant à lui, symbolisé par des charmes palissés.

## 5 La place du Vainquai

Cette place rappelle l'importance de la ville sur les routes marchandes médiévales. En 1165, un grand canal, nommé la Grande Rivière, se jetant dans la mer au niveau de Gravelines est creusé à travers les marais à partir du port du Haut-Pont, permettant au bas de la ville de Saint-Omer de bénéficier d'un accès direct à la mer. Une série de petits canaux sont aussi creusés dans le secteur, afin de permettre l'acheminement des marchandises dans des quartiers à la fonction bien définie (quartier des foulons, des salines, ...). Le Vainquai, comme son nom l'indique, correspond aux quais où transitaient les vins en provenance des différentes régions viticoles avant d'être redistribués dans toute la région. Au centre de la place, remarquez la statue d'Alexandre Ribot (1842-1923), député et homme d'État audomarois sous la 3<sup>e</sup> République.

## 6 La caserne d'Albret

Au 17<sup>e</sup> et surtout au 18<sup>e</sup> siècle, comme toutes les villes frontalières françaises, Saint-Omer se dote de casernes pour abriter les militaires. La caserne de cavalerie d'Albret comprenait des logements pour les soldats et leurs chevaux. Reprenant le modèle des casernes d'Ypres (Belgique), elle disposait de dix-huit baraquements. En 1702 est ajouté l'imposant pavillon du Roi, plus confortable, où séjournait les officiers. Remis en état entre 1729 et 1731, il est occupé jusqu'à la Révolution française par les garnisons du roi ; les régiments d'artillerie s'y installent ensuite. L'édifice est, par la suite, affecté à la Compagnie républicaine de sécurité (CRS 16) en 1946, qui rejoint celle de l'Esplanade en 1987. Les bâtiments sont finalement réhabilités par Habitat 59/62 pour y aménager des logements sociaux.

## 7 Le quai des Salines



Au même titre que la place du Vainquai, cette partie des quais est aménagée au Moyen Âge pour faciliter l'accès des marchandises vers les différents marchés de la ville. Quai de déchargement, son nom évoque l'importance du sel dans l'économie d'Ancien Régime. Il y était débarqué et affiné sur place. Avant le déclin de la production et du commerce du drap, ce quai était aussi l'ancien quartier des foulons (artisans qui travaillaient le drap). Il était également occupé par quelques tanneries, ainsi que par des fabriques de pipes en terre cuite, dont l'implantation s'est surtout opérée au 17<sup>e</sup> siècle en raison du développement de la culture du tabac dans la région. Deux grandes familles, les Fiolet et les Duménil, y installent notamment leurs fabriques. Une grande diversité des modèles réalisés par la fabrique Duménil sont présentés dans les collections du musée Sandelin, grâce à une donation des héritiers. En 2019, un jardin partagé a été installé à proximité de l'école maternelle, permettant de créer du lien social entre les différentes générations.

## 8 L'ancien port

De la fin du 12<sup>e</sup> au 15<sup>e</sup> siècle, les bateaux de mer remontaient le canal jusqu'à ce port. Pour y pénétrer, ils devaient franchir une porte d'eau, surmontée au 17<sup>e</sup> siècle d'un jacquemart appelé Mathurin, qui donna son nom au quartier. Au pied de l'ancienne porte d'eau, fait place aujourd'hui une intersection routière entre plusieurs axes structurants de la ville : le quai du Commerce, le boulevard de Strasbourg et la rue de Dunkerque. Les flux piétons et cyclistes y sont aussi importants, d'autant plus depuis l'implantation de la passerelle en 2017.

## 9 Le quai du Commerce

Ce quai est aménagé après le démantèlement des fortifications de Saint-Omer à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Les industriels qui possédaient déjà des entrepôts sur le quai des Salines en profitent alors pour étendre leurs installations. S'y regroupent surtout des entreprises artisanales, comme des brasseries, des briqueteries, des chaudronneries, ... Mais en 1958, la dérivation du canal de Neuffossé entraîne une perte d'activité, qui engendre progressivement le déclin de ce bras du canal.

## 10 La passerelle

Inaugurée en 2017, elle est conçue comme un trait dans le paysage faisant le lien entre les deux rives du canal. Elle est construite de manière à permettre aux piétons et aux cyclistes de la traverser par-dessus et aux embarcations de voguer par-dessous. Avec La Station, la passerelle préfigure le renouveau du quartier de la gare entrepris par la Ville et l'Agglomération depuis plusieurs années.

## 11 L'allée des marronniers et la halle aux choux



Dans la continuité de l'installation de la passerelle piétonne et cyclable, une voie verte, bordée de marronniers, a été aménagée pour relier le faubourg du Haut-Pont, le secteur de la gare et le quai du Commerce. Elle longe la halle aux choux, ancien lieu de stockage des marchandises transportées par train à partir du 19<sup>e</sup> siècle. Le bâtiment et son ancienne cour seront prochainement réhabilités en un espace dédié au développement économique, qui prendra place au cœur d'un nouveau quartier résidentiel.



3. La première gare de Saint-Omer en 1848. Coll. BAPSO, 43 Fi 3\_92.

4. Le quai du Commerce et l'ancienne porte d'eau Mathurin. Carte postale, début du 20<sup>e</sup> siècle. Coll. BAPSO, 40 Fi 1671.

5. Le quai des Salines. Carte postale, début du 20<sup>e</sup> siècle. Coll. BAPSO, 40 Fi 1686.

6. Emballage des choux-fleurs à la gare. Carte postale, début du 20<sup>e</sup> siècle. Coll. privée.

7. Le jardin des ruines de l'abbaye et de l'enclos Saint-Bertin vu du ciel. Cliché Carl Peterloff.



## Parcours n°5 - AU FIL DE L'EAU... LE QUARTIER DES QUAIS

Suivez les canaux de l'un des plus anciens quartiers de Saint-Omer et découvrez ses trésors, de l'abbaye Saint-Bertin, fondée au 7<sup>e</sup> siècle par saint Omer et ses compagnons, à sa gare monumentale, chef d'œuvre de l'architecture néo-classique. Lors de votre parcours, vous en apprendrez davantage sur l'histoire économique et militaire de l'Audomarois, ainsi que sur les aménagements contemporains de ce secteur de la ville.

« Saint-Omer est à une distance presque égale des villes de Dunkerque, Bergues, Gravelines, Calais [...], avec qui elle communique par des canaux, ce qui lui donne toutes les facilités que l'on peut désirer pour entretenir avec ces villes un commerce réciproquement avantageux ».

*Journal de commerce et d'agriculture, 1<sup>er</sup> avril 1760.*

Depuis 2014, L'Agence d'urbanisme, de développement et du patrimoine du Pays de Saint-Omer porte la mise en œuvre du label national « Pays d'art et d'histoire de Saint-Omer » attribué par l'État, représenté par le préfet de région. Ce label qualifie des territoires, communes ou regroupements de communes qui, conscients des enjeux que représente l'appropriation de leur architecture et de leur patrimoine par les habitants, s'engagent dans une démarche active de connaissance, de médiation, d'action culturelle et de valorisation. Toute l'année, L'Agence organise de nombreuses actions pour permettre la découverte des richesses architecturales et patrimoniales du Pays par ses habitants, jeunes et adultes, et par ses visiteurs avec le concours de guides-conférenciers professionnels.

À proximité, Beauvais, Boulogne-sur-Mer, Calais, Cambrai, Chantilly, Laon, Lille, Noyon, Roubaix, Saint-Quentin, Soissons et Tourcoing bénéficient de l'appellation Ville d'art et d'histoire ; Amiens Métropole, Lens-Liévin, Pays de Senlis à Ermenonville, Ponthieu - baie de Somme et Santerre Haute-Somme bénéficient de l'appellation Pays d'art et d'histoire.

Retrouvez toutes nos publications et notre programmation culturelle :

### L'Agence d'urbanisme, de développement et du patrimoine du Pays de Saint-Omer

Centre administratif Saint-Louis  
Rue Saint-Sépulcre – CS 90128  
62 503 Saint-Omer Cedex  
pah@aud-stomer.fr  
Tél : 03.21.38.01.62  
www.aud-stomer.fr

 AUD StOmer

### Maison de l'Archéologie

6 place de la Morinie 62 129 Théroutanne  
maisons-pah@aud-stomer.fr  
Tél : 06.43.85.15.47

 AUD StOmer

### Office de Tourisme et des Congrès du Pays de Saint-Omer

7 place Victor Hugo 62 500 Saint-Omer  
contact@tourisme-saintomer.com  
Tél. : 03.21.98.08.51

www.tourisme-saintomer.com

 Pays de SaintOmer

