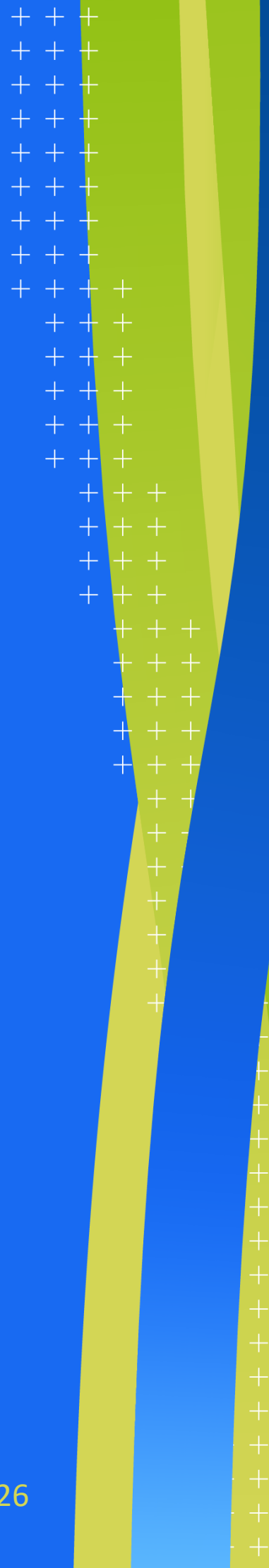




**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**



DOSSIER DE PRESSE

Le Pont-Canal de la Somme

Récit d'un ouvrage emblématique

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE

FÉVRIER 2026



SOMMAIRE

Préambule.....	3
1. Un ouvrage emblématique	5
1.1. Un ouvrage en lien avec son territoire	5
1.1.1. Où prendra-t-il place ?	5
1.1.2. Quel est le calendrier ?	6
1.1.3. Comment a-t-il été réfléchi avec le territoire	6
1.1.4. Un dialogue qui va se poursuivre durant toute la phase de construction	7
1.2. Ses caractéristiques techniques	7
2. Une architecture qui s'insère dans le paysage	11
2.1. Une équipe prestigieuse et reconnue	11
2.2. Un ouvrage, une vision	12
2.2.1. Un jeu subtil d'ombres et de lumières pour la flore	12
2.2.2. Les cheminements doux parfaitement intégrés à l'ouvrage et au territoire	13
2.2.3. Des points d'observation pour contempler la vallée de la Somme	14
2.2.4. Un ouvrage témoin accessible	17
2.2.5. Des piles élégantes et fidèles à leur fonctionnement mécanique	18
2.2.6. Un tablier, prolongement délicat des piles	19
2.2.7. Des culées dans la continuité visuelle de l'ouvrage	20
3. Des moyens humains à la mesure de l'ouvrage	21
3.1. L'insertion au cœur des marchés de la SCSNE	21
3.2. Près de 250 personnes mobilisées en moyenne	21
4. Une démarche partenariale avec les entreprises	23
4.1. 15% du montant du marché confiés aux PME	23
4.2. Le Recours aux entreprises locales	23
5. Un ouvrage adapté à la transition énergétique	24
5.1. Optimisation du bilan carbone du chantier	24
5.2. Le report modal pendant le chantier	24
5.3. Les aménagements environnementaux ont commencé en 2021	25
5.4. Le rôle central de l'Observatoire de l'environnement et du comité scientifique et technique	27
5.5. Un partenariat avec le département de la Somme	27
Annexe – Les entreprises du groupement	28





PRÉAMBULE

Le Pont-Canal de la Somme est un ouvrage emblématique du Canal Seine-Nord Europe, exceptionnel par ses objectifs, ses caractéristiques et son emplacement. **Le Pont-Canal de la Somme répond à de forts enjeux à la fois de performance technique et de préservation de l'environnement : sa création relève d'un parti pris écologique.**

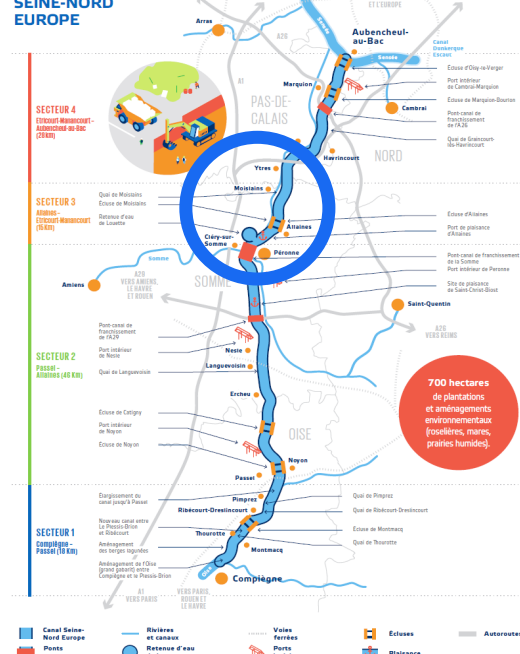
En permettant au Canal Seine-Nord Europe d'enjamber la vallée de la Somme, il évite la construction et l'exploitation de plusieurs écluses et assure la continuité de la navigation. Ses objectifs de performance garantissent sécurité et pérennité.

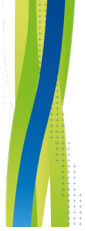
Afin de préserver l'environnement naturel de la vallée de la Somme, entre Cléry-sur-Somme, Péronne et Biaches, le Canal Seine-Nord Europe franchira le site grâce au Pont-Canal de la Somme qui constitue une des **principales mesures d'évitement du projet** ([en savoir plus sur la démarche ERC Éviter, Réduire, Compenser](#)).

Ce choix d'un tel ouvrage permet ainsi d'éviter de créer de nouvel obstacle à l'écoulement naturel des eaux en limitant les aménagements à réaliser en fond de vallée : il sera situé par endroit à environ 30 mètres au-dessus du terrain naturel. L'emprise du projet se limitera à des piles de soutien situées tous les 40m. Le projet **préservera ainsi les zones humides, la faune et la flore d'une grande richesse écologique, et n'obèrera pas le fonctionnement naturel de la Somme**, en particulier en période de crues. Il concrétise une ambition environnementale très forte du Canal Seine-Nord Europe.

Véritable défi architectural faisant cohabiter un ouvrage aux proportions exceptionnelles avec une vallée naturelle, le Pont-Canal de la Somme sera sobre, **conçu pour s'insérer dans le paysage**, répondant ainsi aux objectifs d'intégration demandés par la SCSNE visant la discrétion pour se fondre dans son environnement. Il offrira des **points de vue imprenables sur la vallée**, notamment grâce à l'ouverture aux piétons et aux vélos des chemins de service agrémentés de zones élargies sous forme de belvédères. Ces espaces invitent à (re)découvrir la Somme sous un angle neuf. En révélant un grand paysage, ils apportent une contribution décisive à la **filière touristique et culturelle** de la Somme et renforcent l'attractivité de tout un territoire, la Haute-Somme. À travers de la création de boucles d'itinéraires modes doux connectés au Pont-Canal et aux itinéraires existants (vélo-route de la Somme (VVS) et chemin de grande randonnée GR800), l'ouvrage rendra possible de nouveaux circuits nature et contribuera à la **qualité de vie** des habitants du territoire.

LES GRANDS AMÉNAGEMENTS DU CANAL SEINE-NORD EUROPE





Un pont-canal, kesako ?

Un pont-canal est un pont qui permet à un canal de franchir un obstacle en passant au-dessus d'une vallée (fleuve, rivière) ou d'infrastructures déjà existantes.

Ce type d'ouvrage, dont le pont-canal de Briare (662 m) dans le Loiret est l'exemple le plus connu en France, est une **solution répandue et éprouvée**. Le réseau navigable français compte **131 ponts-canaux** de longueur très variée. Le dernier a été assemblé à Carentan (Manche) en 1994 lors de l'aménagement de la RN13. Cela fait plus d'un siècle que la France n'a pas construit de pont-canal pour les besoins de la navigation.

En Europe, les ponts-canaux de Magdebourg en Allemagne (918 m) ou du Sart en Belgique (498 m) sont des ouvrages emblématiques depuis leur inauguration respectivement en 2003 et 2002.

Un pont-canal sur une voie navigable de gabarit européen Vb (bateaux pouvant emporter jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises) comme le Canal Seine-Nord Europe, nécessite de créer un « rectangle » de navigation de 32 m de large et de 4,5 m de profondeur d'eau, ainsi qu'un système d'étanchéité parfait. La charge à supporter est très largement plus élevée que celle d'un pont routier à deux voies, du fait du poids de l'eau à porter.



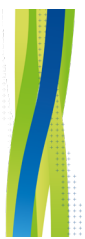
Pont-canal de Briare (France)



Pont-canal de Magdebourg (Allemagne)



Pont-canal du Sart (Belgique)





1. UN OUVRAGE EMBLÉMATIQUE

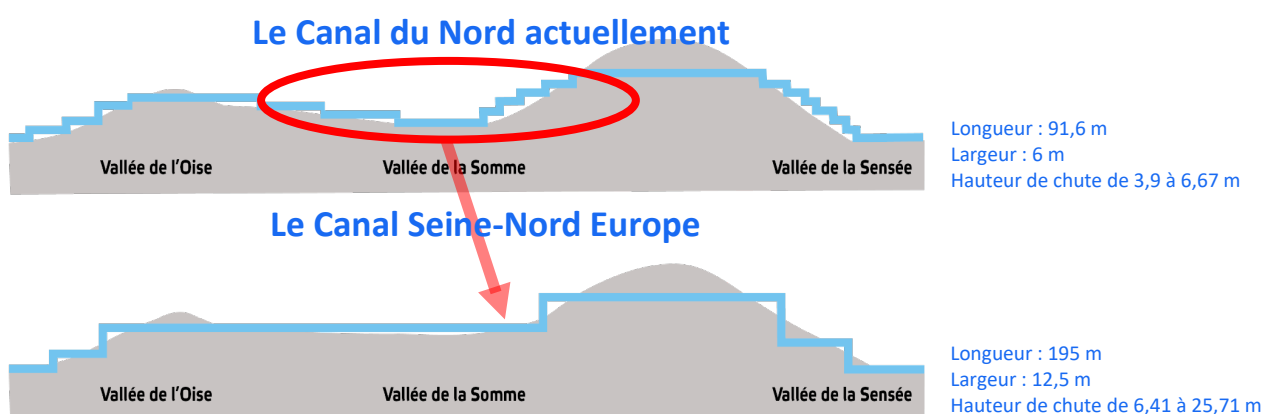
1.1. UN OUVRAGE EN LIEN AVEC SON TERRITOIRE

1.1.1. Où prendra-t-il place ?

Le Pont-Canal de la Somme du Canal Seine-Nord Europe, prendra place dans la **vallée de la Somme, entre Cléry-sur-Somme, Péronne et Biaches, dans le département de la Somme (80)**. Il est situé sur le **territoire du Santerre Haute-Somme** où le Canal s'inscrit sur 45 kilomètres, plus précisément sur le bief¹ 4, qui est la section du Canal sans écluse la plus longue du futur Canal (39 km).

Dans l'organisation du chantier du Canal Seine-Nord Europe, le Pont-Canal de la Somme représente un secteur technique à lui tout seul, **le secteur 6**, long d'un peu plus de 3 km, et comprenant l'ouvrage Pont-Canal proprement dit (1 330 m de long) et deux portions de canal classique de part et d'autre.

Là où le Canal du Nord actuel nécessite 5 écluses pour franchir la vallée de la Somme, le Pont-Canal de la Somme permettra de l'enjamber d'un seul tenant. Il contribue ainsi à la **limitation du nombre d'écluses du Canal Seine-Nord Europe** et permet au Canal Seine-Nord Europe de relier directement le bassin navigable de l'Oise à celui de l'Escaut, donc sans avoir à réaménager la vallée de la Somme.



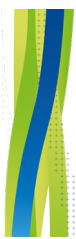
Représentation schématique des profils en long comparés du canal du Nord actuel et du futur Canal Seine-Nord Europe

Il assure une **traversée des bateaux en 15 minutes environ**, et permet globalement de gagner de l'ordre de 4 heures de navigation par rapport à aujourd'hui². À ce titre, il s'inscrit ainsi dans l'objectif global de performance économique du Canal Seine-Nord Europe au profit de la compétitivité du transport fluvial.

L'ouvrage est pensé pour être **le reflet des attentes du territoire qu'il traverse** : les dimensions écologiques, économiques, sociales et culturelles du territoire ont été prises en compte pour le concevoir. Ainsi, le Pont-Canal de la Somme sera accessible depuis le nord et le sud, à pied ou à vélo, ainsi que pour les personnes à mobilité réduite, et disposera de cheminements confortables sur les deux chemins de services, il bénéficiera d'une valorisation touristique du chantier et de l'ouvrage une fois qu'il sera mis en exploitation.

¹ Un bief est une portion de Canal entre 2 écluses. Le bief 4 se situe entre l'écluse de Catigny et l'écluse d'Allaines

² Le Canal Seine-Nord Europe permet globalement un gain d'environ 10 heures de navigation sur l'itinéraire Nord-Sud par rapport au réseau des canaux existants.





1.1.2. Quel est le calendrier ?

Le planning du marché a été soigneusement élaboré par le groupement d'entreprises sur la base d'études de conception, de méthodes et d'exécution approfondies qui ont pris en compte afin de respecter le planning directeur de réalisation du Canal dans son ensemble. Il prend en compte l'ensemble des enjeux globaux du projet, notamment environnementaux, ainsi que les contraintes spécifiques à chaque métier et typologie de travaux. Il s'appuie sur un ordonnancement rigoureux, garantissant des durées et des enchaînements fiables. La robustesse de ce planning est renforcée par l'intégration des aléas identifiés à partir de divers retours d'expérience des entreprises du groupement.

À compter de la notification du marché de CORÉA, l'exécution se décompose en 3 grandes séquences :

1. **Les études et les travaux préparatoires dureront jusqu'au premier semestre 2027.** Le titulaire procèdera aux travaux qui préparent l'arrivée du chantier de construction de l'ouvrage : déviation provisoire de la RD938 Péronne-Cléry sur Somme au droit du chantier côté nord, dépollution pyrotechnique, déboisements, installation des bases-vie, ...
2. **Les travaux de construction du Pont-Canal de la Somme se dérouleront ensuite jusqu'en 2030**
3. **Le remplissage, les essais de navigation et la mise en service sont prévus entre 2031 et fin 2032**



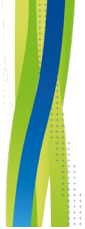
Le Pont-Canal de la Somme et la Vallée de Somme - vue aérienne vers l'ouest © Canalieau / Lavigne Chéron architectes

1.1.3. Comment a-t-il été réfléchi avec le territoire

La conception du Pont-Canal de la Somme s'inscrit dans la logique qui guide la SCSNE : **la transparence et le dialogue.**

Dans un premier temps, entre 2020 et 2022, les acteurs locaux (élus, services des collectivités territoriales, responsables socio-économiques), ainsi qu'avec les usagers, les professionnels du transport fluvial et le futur gestionnaire VNF, ont été associés à la définition du programme, notamment sur les ambitions architecturales et paysagères, les conditions de rétablissement de la RD938 et les aménagements d'itinéraires pour les modes doux autour du futur du Pont-Canal de la Somme, de nature à stimuler le développement touristique autour de cet ouvrage emblématique du Canal Seine-Nord Europe. Durant cette





période, les réunions tenues (en particulier avec les trois communes directement concernées de Cléry-sur-Somme, Biaches et Péronne, l'exécutif de la Communauté de Communes de la Haute-Somme, le PETR Cœur des Hauts-de-France, et aussi avec le Département de la Somme) ont permis de préciser les attentes tant pour la phase construction que pour la phase exploitation.

Dans un second temps, après le lancement de la procédure en 2022, la concertation s'est restreinte à un cercle limité. En effet, la procédure de dialogue compétitif retenue pour le recrutement du concepteur-réalisateur du Pont-Canal de la Somme imposait un **cadre strict de confidentialité** et proscrivait toute interaction directe entre les acteurs extérieurs et les groupements soumissionnaires. Les études de conception, conduites dans ce périmètre limité, ne permettaient donc pas de mécanisme d'itération continu comme sur les autres secteurs du projet. Une réunion s'est toutefois tenue en novembre 2023 avec les élus locaux concernés et leurs techniciens pour leur présenter les propositions initiales des soumissionnaires. Cette réunion s'est déroulée dans le respect des contraintes de confidentialité imposées par la procédure de CORÉA, et s'est conclue par un temps de recueil des impressions des participants au regard des enjeux paysagers, architecturaux et du projet de territoire (intégration de l'ouvrage). La SCSNE a tenu compte de ces expressions pour contribuer à la réussite du dialogue compétitif. Au-delà, le travail avec les parties prenantes s'est concentré sur deux thématiques : d'une part l'intégration du Pont-Canal dans le réseau d'itinéraires modes doux du territoire et, d'autre part la valorisation touristique du chantier puis de l'ouvrage en exploitation (*plus d'informations sur cette thématique au chapitre 2.2.2*).

1.1.4. Un dialogue qui va se poursuivre durant toute la phase de construction

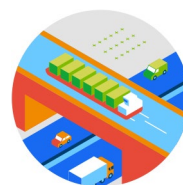
Dans la continuité de la démarche de concertation menée toutes ces dernières années par la SCSNE avec les acteurs locaux et le public, le groupement Canalieau a bien intégré les attentes du territoire vis-à-vis de la réalisation du Pont-Canal.

Aux côtés du maître d'ouvrage, il s'attachera à développer une relation de confiance et de proximité avec les élus, les acteurs socio-économiques et les riverains. Au-delà de l'acceptabilité du chantier et de sa bonne intégration dans son environnement (maintien des circulations routières existantes, sécurité et limitation de la gêne au voisinage, continuité d'accès aux parcelles agricoles, préservation des circuits de randonnées, maintien de l'activité fluviale...), le groupement ambitionne de **créer un réel point d'échanges et d'intérêt autour du chantier, notamment par la valorisation touristique de celui-ci.**

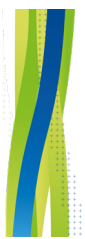
1.2. SES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Le Pont-Canal de la Somme se décompose en 3 sections principales :

- + L'avant-port sud, sur 835 mètres
- + Le Pont-Canal sur 1330 mètres
- + L'avant-port nord sur 965 mètres



Sa caractéristique technique principale est qu'il sera conçu avec une structure en béton précontraint, choisie pour son **optimum technico-économique** et sa **durabilité**.





Infographie du Pont-Canal de la Somme © SCSNE



Le Pont-Canal de la Somme est composé de plusieurs parties :

+ **Les culées** : les culées du Pont-Canal de la Somme sont des structures fondamentales qui supportent les extrémités du tablier et assurent la transition entre le pont et les terrains adjacents. Elles sont composées de deux fûts supportant les appareils d'appui, avec une hauteur de 5,8 m pour la culée nord et de 2,8 m pour la culée sud. Chaque culée repose sur une file de pieux (4 à l'avant, 6 à l'arrière) de 1,8 m de diamètre, et possède une semelle en forme de U située à une cote d'arase de 2,00 m.

+ **Les piles** : conçues pour supporter les charges et garantir la stabilité, les piles et fondations sont intégrées à un système de sécurité renforcé, notamment pour faire face, le cas échéant, aux chocs de bateaux.

Les piles du Pont-Canal de la Somme sont des éléments structuraux essentiels qui supportent le tablier et assurent la stabilité de l'ouvrage. Il y aura 34 piles ; leurs hauteurs varient jusqu'à 18,30 m, et elles sont construites par forage de pieux en boue bentonitique (argileuse), avec tubage adapté selon le site (définitif en zone inondable, provisoire ailleurs) permettant d'assurer la tenue du forage. Les coffrages métalliques sont sur mesure pour faciliter le décoffrage sans endommager les parements.

Le chiffre-clé
Le Pont-Canal de la Somme sera constitué de **34 piles** ne dépassant pas **18,30 mètres de hauteur**

Le chiffre-clé
1 matériau unique pour les culées, les piles et le tablier : **le béton**

+ **Le tablier** : construit en béton précontraint, le tablier est la partie qui porte l'eau du canal sur une longueur de 1 330 mètres et assure la continuité du Canal Seine-Nord Europe. Il sera constitué des éléments suivants :

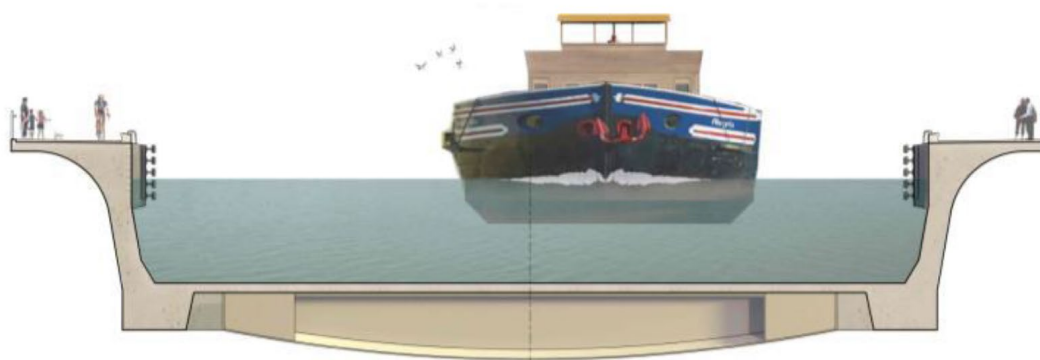
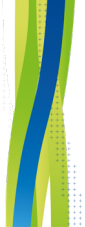
- Une cuve en U constitué par un hourdis béton précontraint de fond de 40cm d'épaisseur et des poutres béton précontraints latérales verticales pour les bajoyers de 1 mètre d'épaisseur ;
- Des entretoises transversales métalliques constitués de profils reconstitués soudés.

+ **Le chenal navigable** : d'une largeur utile de 32 mètres entre bajoyers, le chenal navigable du Pont-Canal de la Somme permettra le passage de convois fluviaux de grande taille (jusqu'à 185 m de long, 11,40 m de large, tirant d'eau de 3,0 m)³. Sa largeur utile de navigation est de 32 mètres, réduite par des dispositifs d'amortissement des chocs situés de part et d'autre. La vitesse de navigation maximale autorisée sur le Pont-Canal de la Somme varie entre 10 et 16,5 km/h selon le type de bateau. Il est conçu pour une navigation diurne, nocturne et en conditions de faible visibilité. Un système de surveillance en temps réel, basé sur des capteurs (vent, visibilité), permet d'évaluer en continu les conditions de navigabilité.

En outre, des opérations régulières d'entretien, comme le dragage et la gestion de la végétation, sont prévues pour maintenir les fonctionnalités de l'ouvrage.

Le chiffre-clé
La largeur de navigation du Pont-Canal de la Somme est de **32 mètres**, la vitesse de navigation maximum est de **10 à 16,5 km/h** selon le type de bateau

³ en alternat pour les convois au-delà du gabarit Va (plus de 95m de long) ; les règles d'exploitation précises seront définies par l'exploitant du Canal Seine-Nord Europe



Coupe transversale © Canalieau / Lavigne Chéron architectes

+ **Les équipements de sécurité** : pour garantir la protection des personnes et des biens, ainsi que le bon fonctionnement de l'ouvrage, les équipements de sécurité incluent un système d'éclairage des avant-ports et des chemins de service. Des capteurs surveillent en continu l'ouvrage et les conditions de navigation (vent, visibilité), ainsi que les forces d'appui via un système automatisé d'acquisition de données. Des échelles de sécurité, antidérapantes et intégrées dans les défenses de bajoyer, permettent un accès sécurisé jusqu'à 2,50 m sous le niveau normal de navigation.

+ **Les aménagements latéraux** : le Pont-Canal de la Somme est un ouvrage accessible au public. Des aménagements latéraux ont été imaginés pour permettre à tous d'avoir un point de vue imprenable sur la vallée de la Somme et rejoindre Biaches ou Cléry-sur-Somme à pied.

Deux trottoirs de 1,5 mètre de large sont intégrés au niveau du passage de la route départementale 938 Péronne-Cléry-sur-Somme sous le remblai de l'avant-port Nord. Ils sont destinés à sécuriser les interventions des services d'exploitation, notamment pour l'entretien ou le balisage en cas d'accident.

La liaison piétonne et cyclable avec Péronne est orientée via la Rue du Pré de l'Orgibet (desserte silo Uneal) rétablie et les chemins de halage du canal du Nord, avec un projet futur de franchissement du canal par passerelle ou bac qui est potentiellement envisagé par les collectivités locales.

La sécurité de l'ouvrage

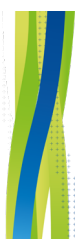
La sécurité est la première priorité de la Société du Canal Seine-Nord Europe et de ses partenaires. L'enjeu : réaliser un ouvrage sûr et pérenne assurant la sécurité de tous, riverains et utilisateurs.

Chaque ouvrage du Canal Seine-Nord Europe est conçu pour **garantir stabilité et résistance dans le temps**. Des mesures très exigeantes sont mises en œuvre pour anticiper les risques hydrauliques, géologiques, sismiques et météorologiques. Elles sont principalement issues de la réglementation « barrages et ouvrages hydrauliques », à laquelle le Canal est soumis.

À chaque étape du projet, les meilleurs experts sont mobilisés pour veiller à leur pleine efficacité. À l'issue de la phase de conception du Canal, une nouvelle série d'études, appelées « études de danger », a été menée par la SCSNE et ses bureaux d'études pour s'assurer que les mesures de maîtrise des risques atteignent le niveau d'exigence de sécurité.



[Pour en savoir plus, consultez la brochure sur la Sécurité de l'ouvrage](#)





2. UNE ARCHITECTURE QUI S'INSÈRE DANS LE PAYSAGE

2.1. UNE ÉQUIPE PRESTIGIEUSE ET RECONNUE

L'architecture du Pont-Canal de la Somme s'inscrit dans une démarche de sobriété et d'intégration paysagère. Le groupement Canalieau a fait appel à Michel Virlogeux, ingénieur de renommée mondiale, et à l'architecte tout aussi prestigieux Christophe Chéron, pour répondre à cet enjeu fort. On leur doit des ouvrages contemporains et modernes tels que le viaduc de Millau, le pont de Normandie, le pont courbe à haubans de Térénez (Finistère) ou encore le pont Jacques-Chaban-Delmas à Bordeaux. L'objectif qui a guidé les architectes de ce cabinet pour le Pont-Canal de la Somme était de réussir à composer harmonieusement l'ouvrage avec le site dans lequel il s'inscrit, sans le dominer.

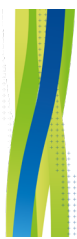
« Entre ciel et eau, le Pont-canal de la Somme s'étire au-dessus de la vallée, trait d'union de plus d'un kilomètre, ce ruban accompagne le grand paysage avec humilité et discrétion. À trente mètres de haut, l'ouvrage d'art devient un véritable balcon suspendu.

Plus qu'une simple infrastructure, c'est un lieu de vie et de résonance où la prouesse humaine s'efface pour offrir une invitation apaisée à la contemplation.

Le choix du béton, choix délibéré par opposition au métal, est celui de l'esthétique et de la raison : s'inscrivant dans la lignée des ouvrages traditionnels en pierre, ce matériau est privilégié pour sa capacité exceptionnelle à supporter des charges lourdes. Il sera produit sur site, au plus grand bénéfice de l'économie et de l'emploi local. » - Christophe Chéron, architecte



Coupe transversale (à gauche) et schéma d'une travée (à droite) © Canalieau / Lavigne Chéron architectes



2.2. UN OUVRAGE, UNE VISION

Le Pont-Canal de la Somme, par ses dimensions exceptionnelles, sera un **ouvrage remarquable** du patrimoine ouvrages d'art mondial. Il deviendra un marqueur du Canal Seine-Nord Europe, un lieu attractif et touristique du département de la Somme et des Hauts-de-France. Il est conçu comme **un point d'appel pour une découverte du territoire de la Haute-Somme**.

Son architecture a une importance primordiale. Elle se retrouve dans l'ensemble des composantes de l'ouvrage mais aussi sur son empreinte au sol.

2.2.1. Un jeu subtil d'ombres et de lumières pour la flore

Le tablier, relativement haut, génère une ombre partielle, en mouvement perpétuel au fil de la journée. Cette lumière tamisée, non permanente, crée des conditions proches de celles observées sous le couvert des arbres de haute tige.

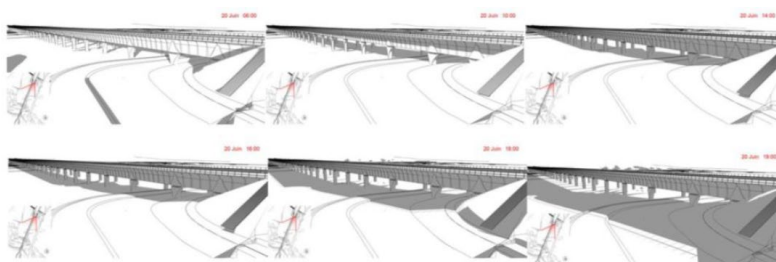


Schéma d'ensoleillement (20 juin 2025) © Canalieau / Lavigne Chéron architectes

La végétation prévue sous le tablier s'inspire directement des milieux humides présents sur le site, en particulier de la végétation caractéristique des zones de marais et des sous-bois formés sous la canopée arborée. Les graines d'espèces indigènes déjà implantées localement seront récoltées et semées autour et sous l'ouvrage.

Les espèces sélectionnées, comme la Fétuque rouge, la Brunelle commune, la Gesse des prés ou la Grande Marguerite, sont ainsi adaptées à ces ambiances de sol humide et d'exposition variable allant de l'ombre à la mi-ombre. Elles devraient s'y développer naturellement et durablement.

L'ambiance végétale recherchée prolonge celle déjà présente sur le site, assurant une **continuité paysagère et écologique en cohérence avec les dynamiques existantes**.



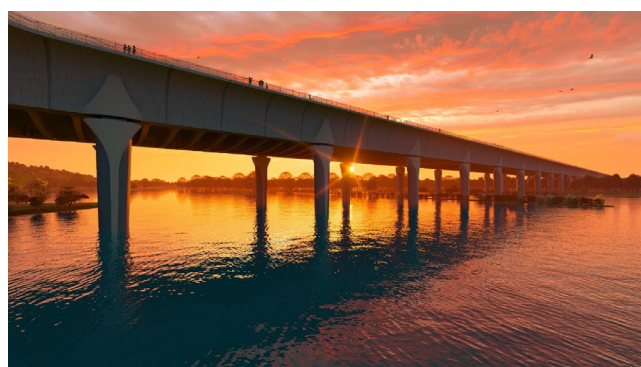
Le Pont-Canal de la Somme dans la traversée du bras en eau de la Somme



Le Pont-Canal de la Somme depuis le marais de la Somme



Le chemin de service du Pont-Canal de la Somme



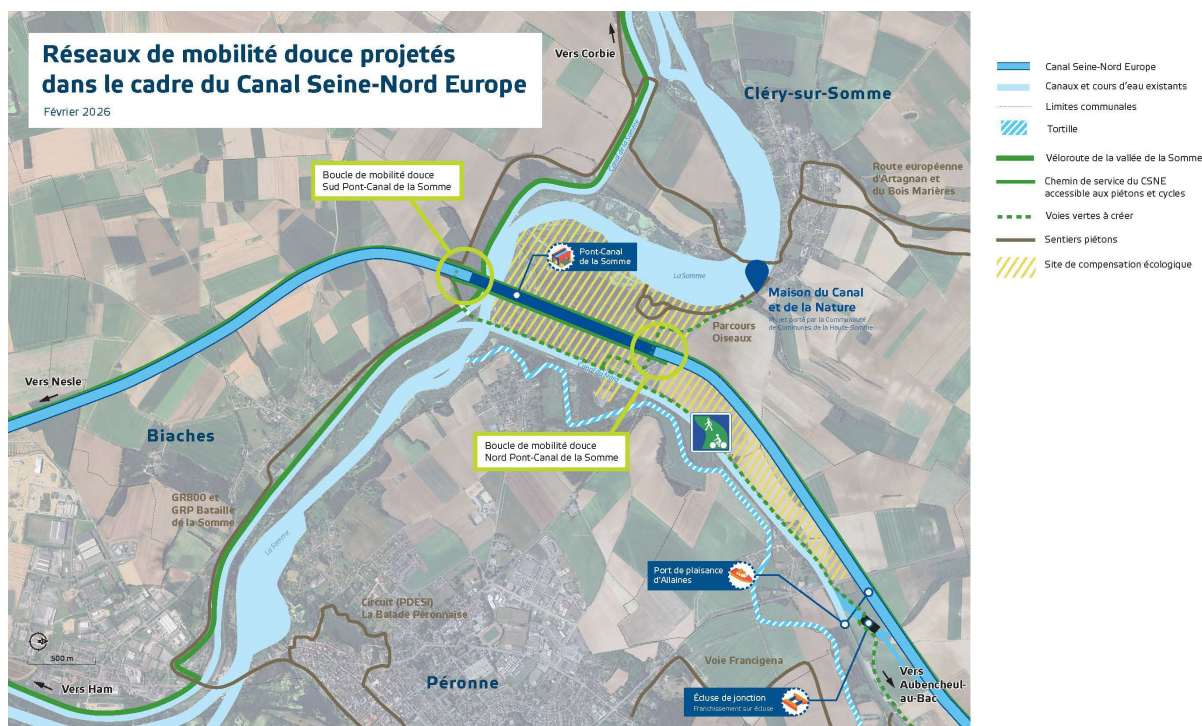
Coucher de soleil sur la Somme

Visuels © Canalieau / Lavigne Chéron architectes

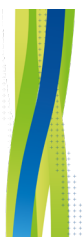
2.2.2. Les cheminements doux parfaitement intégrés à l'ouvrage et au territoire

Le Pont-Canal de la Somme est agrémenté de **liaisons douces reliées aux circuits touristiques environnants**. Ces liaisons douces sont en interface directe :

- + Au sud, avec la **vélo-route de la Somme (VVS)** aménagé par le Département de la Somme et le **chemin de grande randonnée GR800** qui longe le fleuve Somme de ses sources à la mer,
- + Au nord, avec le **chemin de la découverte et la future « Maison du Canal et de la Nature »** de Cléry-sur-Somme en cours de conception sous le pilotage de la Communauté de Communes de la Haute-Somme et avec le **chemin de halage du canal du Nord** qui sera aménagé en lien avec la construction du CSNE sur le secteur 3 du Canal, en direction du Pas-de-Calais.



Réseaux de mobilité douce projetés © SCSNE



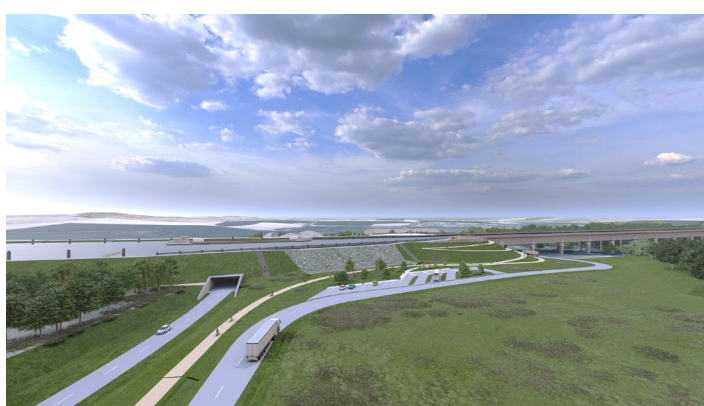
Les esplanades au niveau des têtes de pont constituent des **lieux privilégiés pour l'accueil, le regroupement** avant une visite de l'ouvrage, ou simplement **pour profiter des plus belles vues sur le panorama de la vallée de la Somme**. Des rampes d'accès, accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) sont aménagées sur les remblais des culées pour atteindre les chemins de services du pont-canal.

La culée nord apparaît en particulier comme le point d'accès le plus évident à l'ouvrage, du fait de sa proximité avec la RD938 et la voie d'accès au silo céréalier UNEAL. C'est au pied de cette culée que se situe le **stationnement pour bus et voitures destiné aux visiteurs du Canal Seine-Nord Europe**.

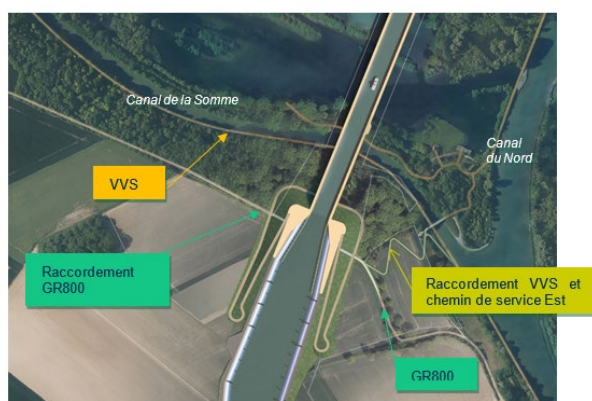
Au nord de la voie d'accès au silo, sera aménagée une piste cyclable bidirectionnelle partagée modes doux (cycles/piétons), **accessible aux PMR⁴**, d'une largeur de 4,50 mètres. Elle s'inscrit dans la continuité de la **future piste cyclable** reliant Cléry-sur-Somme. Ce tracé longe la culée, passe sous l'ouvrage, puis rejoint la piste existante du côté du canal du Nord.



Culée Nord : accès et liaisons douces



Culée Nord : stationnement à proximité de la voie UNEAL (vue haute)



Culée Sud : rétablissement du GR800 et liaisons douces

Visuels © Canaleau / Lavigne Chéron architectes



Culée Nord : stationnement à proximité de la voie UNEAL (vue basse)

2.2.3. Des points d'observation pour contempler la vallée de la Somme

L'ouverture du Pont-Canal de la Somme au public sera un nouveau point d'observation de la nature et de connexion entre les deux rives. Les accès offriront une **nouvelle expérience du paysage de la Somme** par les itinéraires piétons et cyclables mais aussi par leurs points de vue.

⁴ Personne à mobilité réduite



Culée Nord : liaison douce côté ouest © Canalieau / Lavigne Chéron architectes

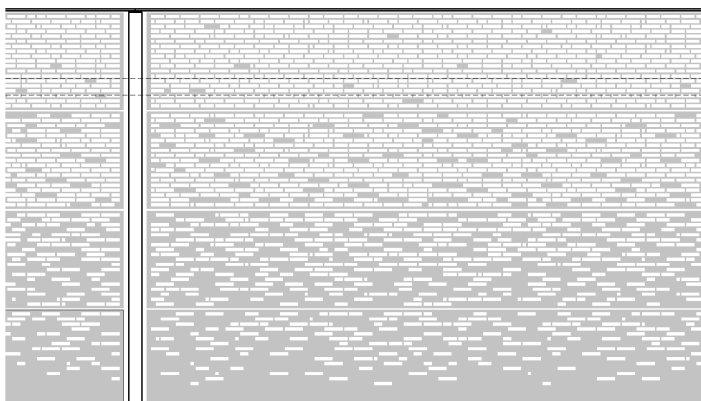
Le garde-corps, haut de 1,20 mètre, permet également de protéger la navigation contre les effets du vent. Grâce à sa transparence, cet élément permet à la fois d'assurer la sécurité des promeneurs **sans pour autant masquer la vue sur le paysage** (voir schéma ci-dessous). D'un point de vue architectural, il s'agit aussi de ne pas épaissir la ligne horizontale du chemin service — certes nécessaire car elle affirme l'évidence de la ligne d'eau — mais qui ne doit pas s'imposer à la vallée de la Somme.

60%
de transparence

50%
de transparence

30%
de transparence

20%
de transparence



Détail des perforations de l'écran anti-vent © Canalieau / Lavigne Chéron architectes

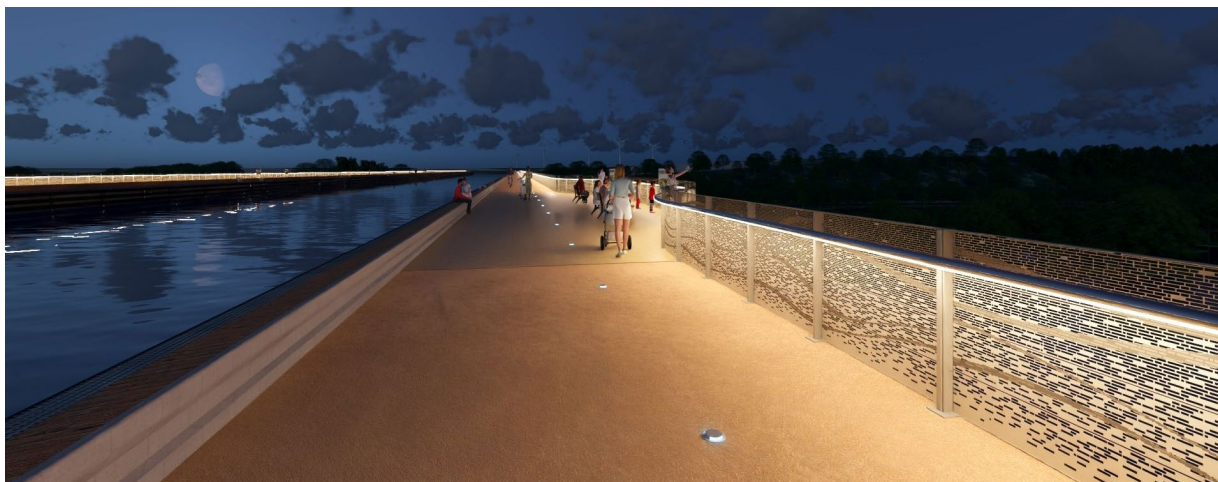
Le garde-corps est donc conçu comme une transition, grâce à une **tôle à perforation variable sur laquelle sera dessiné un motif ondulant** sur plusieurs trames en longueur. Une lisse permet un appui confortable aux piétons et sécurise les cyclistes.





Détail des perforations de l'écran anti-vent et du motif ondulant © Canaleau / Lavigne Chéron architectes

L'éclairage, situé d'une part dans la main courante du garde-corps et d'autre part sur le chemin de service, participe à la **mise en lumière discrète sans perturber l'écosystème local**. Il assure une double vocation, fonctionnelle pour la navigation et de balisage pour assurer la sécurité des cheminements.



Le chemin de service, vue nocturne © Canaleau / Lavigne Chéron architectes

L'objectif **d'appartenance de l'ouvrage à un territoire** se fera via la mise en œuvre d'inscriptions sur les garde-corps aux extrémités du pont, indiquant le PK (point kilométrique) ainsi que la commune desservie par l'ouvrage sur la rive concernée. Ces inscriptions serviront, en cohérence avec les ponts de l'ensemble du linéaire de 107 km du Canal Seine-Nord Europe, de **repère pour les marinières, les passagers de bateaux de tourisme et les promeneurs**.

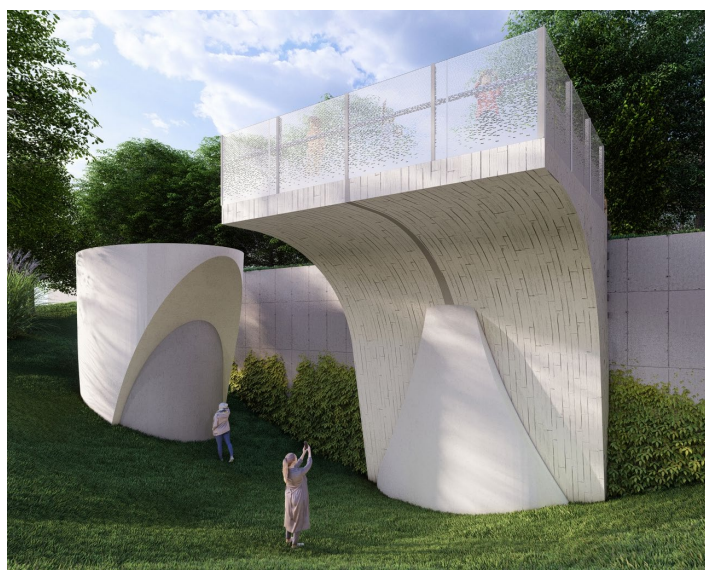




Inscriptions sur les garde-corps aux extrémités du Pont-Canal de la Somme © Canalieau / Lavigne Chéron architectes

2.2.4. Un ouvrage témoin accessible

Pour mettre au point et contrôler la qualité du projet pendant la réalisation, sera produit un élément témoin : **une pile et une portion de tablier**. Il permettra aux équipes de parfaire les méthodes de fabrication et au grand public de **comprendre le projet durant sa construction**. Il sera situé dans un lieu accessible et proche des installations de chantier.



L'élément témoin du tablier et d'une pile © Canalieau / Lavigne Chéron architectes



2.2.5. Des piles élégantes et fidèles à leur fonctionnement mécanique

Le groupement titulaire a fait le choix de réaliser l'ouvrage par poussage : cette méthode de construction consiste à réaliser le tablier par tronçons successifs, puis de le pousser au fur et à mesure de la fabrication et de le mettre en place progressivement à sa position définitive.

La solution retenue par le groupement titulaire est ingénieuse et consiste à s'aider d'un système de poussage implanté sur chacune des piles pour s'affranchir des contraintes de poids total du tablier.

Cette méthode constructive a conduit à concevoir des têtes de piles présentant un évasement dans le sens de la longueur. Il en résulte **une pile à la géométrie élégante, au mouvement ascendant s'inspirant d'une corolle**.

Cette corolle se révèle grâce à un jeu de texture différencié entre un fût bouchardé et une épure lisse qui apparaît alors plus claire par contraste. L'alignement des piles, leur proportions très élancées et le dessin délicat de la corolle créeront de **belles perspectives notamment dans les vues par dessous**.



La sous-face du tablier et l'enfilade des piles © Canalieau / Lavigne Chéron architectes



2.2.6. Un tablier, prolongement délicat des piles

Le tablier qui portera l'eau du Canal marquera la ligne de l'ouvrage, son élément principal. Son traitement architectural accompagne la technique spécifique du passage d'un canal, sans la subir. **Comme Hervé Vadon l'exprimait dans le programme du maître d'ouvrage, architecte conseil auprès de la SCSNE :** *« Toute la subtilité de l'intervention est de réaliser un tablier qui compose avec le site sans trop s'imposer à lui. Ici c'est le mariage harmonieux de l'eau et du paysage qui est le point d'orgue, et non l'ouvrage qui ne fait que le survoler. »*

Ainsi, les piles, douces et harmonieuses, permettent une transition subtile avec le tablier. La liaison physique et visuelle se fait grâce à la **tête de pile strictement inversée qui donne l'impression de se refléter sur la ligne inférieure** du pont. En effet, la corolle, en s'inversant sur le tablier, crée une **liaison souple et continue entre le sol et le haut du pont**. Et cet élément de rythme très fort marque la travée principale de 40 mètres tout au long des 1 330 mètres de l'ouvrage. La perception visuelle d'un tablier qui mesure 8 mètres d'épaisseur est ainsi atténuée, il apparaît bien plus fin.



Travées du Pont-Canal de la Somme © Canaleau / Lavigne Chéron architectes



Le tablier du Pont-Canal de la Somme au crépuscule © Canaleau / Lavigne Chéron architectes



La sous-face du tablier et les entretoises © Canalieau / Lavigne Chéron architectes

2.2.7. Des culées dans la continuité visuelle de l'ouvrage

Les culées, ancrages d'extrémités, sont essentielles dans la perception d'un pont dans son site car elles lui donnent une échelle et montre les rapports de dimension.

C'est particulièrement vrai ici : le Pont-Canal de la Somme s'étire sur 1 330 mètres et apparaît donc fin et élancé dans les vues lointaines. Mais le tablier de 8 mètres devient aux extrémités un objet bien plus présent. L'objectif principal sur cette partie de l'ouvrage était d'assurer une **continuité visuelle** et montrer que le tablier se poursuit dans le talus puis au-delà. Finalement, c'est le Canal Seine-Nord Europe qui sort en terre de manière naturelle et continue pour enjamber la vallée de la Somme.



Culée Nord du Pont-Canal de la Somme © Canalieau / Lavigne Chéron architectes





3. DES MOYENS HUMAINS À LA MESURE DE L'OUVRAGE

Adoptée le 1er octobre 2020 par le Conseil de surveillance de la SCSNE, la politique Achat de la SCSNE invite les entreprises titulaires des marchés à devenir les partenaires de la transformation durable des territoires, et suivre ainsi les objectifs de sécurité, d'emploi et de développement des territoires, d'environnement et d'innovation.

Cette politique Achat, s'inscrit dans le cadre de la démarche Grand Chantier et en particulier les dispositifs Canal Emploi, Canal Formation et Canal Solidaire. Ces dispositifs visent à optimiser les opportunités pour les demandeurs d'emploi, ou des personnes éloignées de l'emploi, ou encore engager un parcours de formation, d'insertion.



3.1. L'INSERTION AU CŒUR DES MARCHÉS DE LA SCSNE

L'intégration d'une clause d'insertion par l'activité économique (CIAE) qui engage les entreprises à avoir recours à des salariés en parcours d'insertion s'inscrit dans le cadre du dispositif Canal Solidaire porté par les Départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais, de la Somme, de l'Aisne et du Val-d'Oise. Elle vise à soutenir l'emploi et l'insertion durables.

Sur l'ensemble des marchés attribués par la SCSNE, au **31 décembre 2025, 203 personnes ont déjà été intégrées**, grâce aux clauses d'insertion, dans une démarche de retour vers l'emploi durable, et **près de 160 000 heures d'insertion avaient déjà été réalisées**. Ce sont des parcours de femmes et d'hommes qui reviennent à l'emploi durable grâce à un dispositif vertueux partagé avec les entreprises titulaires des marchés de la SCSNE.

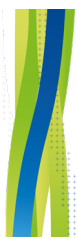
Le chiffre-clé
297 000 heures d'insertion sont prévues dans le cadre de ce marché du Pont-Canal de la Somme

Le marché CORÉA du Pont-Canal de la Somme ouvre des perspectives considérables en termes d'insertion, avec 297 000 heures d'insertion, soit 185* etpt (équivalent temps plein travaillé).

* Sur la base de 1607 h travaillées/an

3.2. PRÈS DE 250 PERSONNES MOBILISÉES EN MOYENNE

Les moyens humains mis en œuvre pour ce marché sont répartis sur l'ensemble de la durée du projet, incluant les phases conception et réalisation. Les effectifs sont progressivement déployés au fil des mois, avec un **pic d'activité entre 2028 et 2029 atteignant de l'ordre de 500 équivalents temps plein travaillés (etpt) tous postes confondus** (compagnons, encadrants, maîtrise d'œuvre intégrée), dont près de 400 compagnons sur site. La moyenne en etpt peut





être évaluée sur les phases les plus représentatives du chantier à près de 200 compagnons en présentiel et quasiment 250 personnes tous postes confondus.

La sécurité, première priorité de la SCSNE

LA SÉCURITÉ est l'affaire
de tous et de tous les instants



La protection des biens et des personnes s'inscrit profondément dans la démarche de la Société du Canal Seine-Nord Europe. La conception du projet, le chantier de réalisation et l'exploitation de la voie d'eau se rejoignent autour de ce principe central.

Délibérée par le Conseil de surveillance de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), la [Politique de Prévention du Canal](#) décline en 25 actions opérationnelles les principes de sécurité du Canal. Parmi les actions issues de cette Politique figure notamment la sensibilisation de tous les acteurs du chantier, grâce au Passeport Prévention Canal, un dispositif central dans l'acculturation des compagnons.

La SCSNE s'engage à proposer ces sensibilisations à tous ses prestataires, dès le démarrage de chaque chantier. Elles sont rendues obligatoires par les documents contractuels associés aux marchés. Chaque entreprise doit garantir la disponibilité de ses équipes pour au moins une demi-journée par an.

[En savoir plus sur le Passeport prévention Canal](#)



4. UNE DÉMARCHE PARTENARIALE AVEC LES ENTREPRISES

4.1. 15% DU MONTANT DU MARCHÉ CONFIÉS AUX PME

S'il a notamment pour ambition de permettre le développement des territoires en phase d'exploitation, le Canal Seine-Nord Europe est un projet pour les territoires, qui va s'inscrire pleinement dans le quotidien des habitants des Hauts-de-France.

Un engagement fort de recours aux PME est demandé par la SCSNE. La politique Achat de la SCSNE, toujours avec l'objectif de faire des entreprises candidates des partenaires de la transformation durable des territoires, inclue l'obligation pour le titulaire de ce marché CORÉA de confier au moins **15% du montant du marché à des Petites et Moyennes Entreprises (PME)**.

Face à l'ampleur du projet, le recours au tissu des PME est incontournable et constitue une force en termes de savoir-faire, adaptabilité, implication et compétitivité.

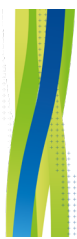
4.2. LE RECOURS AUX ENTREPRISES LOCALES

Le Canal Seine-Nord Europe constitue un levier de développement pour les entreprises locales. Grâce à la démarche Grand Chantier et au dispositif Canal Entreprises, la Région Hauts-de-France et la CCI Hauts-de-France accompagnent les entreprises à chaque étape : information sur le chantier, accès aux marchés, outils de veille, formation, recrutement et financement.



À fin 2025, 114 marchés publics étaient actifs, impliquant 123 entreprises, dont 47 basées en Hauts-de-France (sans compter les sous-traitants). Par ailleurs, **plus de 1 100 entreprises** sont déjà référencées sur la [plateforme CCI Business Hauts-de-France](#) pour faciliter les mises en relation avec les donneurs d'ordre.

Cette plateforme a permis au groupement Canalieau de faire accéder à certaines missions du marché des entreprises locales, comme c'est le cas pour **l'entreprise Ramery basée dans les Hauts-de-France**





5. UN OUVRAGE ADAPTÉ À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

La transition énergétique a pris une place importante dans le dialogue compétitif.

La Société du Canal Seine-Nord Europe, dans son [Schéma d'Approvisionnement des Matériaux et de Gestion des Déblais](#) adopté le 1^{er} octobre 2020 par le Conseil de surveillance, définit la stratégie pour en maîtriser les impacts économiques, sociétaux et environnementaux depuis la phase des études de conception jusqu'à la réalisation des travaux.

Les objectifs de cette politique visent à **privilégier la proximité des ressources et des usages, réduire les nuisances liées aux transports pendant le chantier** (pollution, bruit, encombrement...), **favoriser la massification des transports** en utilisant au maximum les infrastructures fluviales et/ou ferroviaires disponibles, et **limiter ainsi le bilan carbone et l'impact du chantier sur l'environnement** de manière générale mais aussi sur les zones sensibles à proximité du chantier.

La SCSNE a intégré dans le programme du Pont-Canal de la Somme des objectifs en la matière déclinés en **clauses contractuelles dans le marché de CORÉA**.

Elle s'est traduite par une optimisation du bilan carbone du chantier (notamment par la systématisation du bas carbone), le recours au report modal pour l'acheminement des matériaux, ou encore la mise en place de diverses actions d'éco-conception.

5.1. OPTIMISATION DU BILAN CARBONE DU CHANTIER

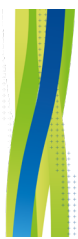
Le bilan carbone prévisionnel du chantier du Pont-Canal de la Somme est estimé à 137 584 TCO₂ (tonnes équivalent CO₂). Ce chiffre concerne à 14% les ouvrages en terre et à 86% le Pont-Canal de la Somme.

Ce bilan est très inférieur à ce qu'aurait généré un pont-canal avec un tablier construit 100% en acier (estimé à +50 à 70% d'émissions supplémentaires), l'emploi de béton bas carbone permettant l'atteinte de ce niveau modéré.

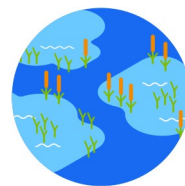
5.2. LE REPORT MODAL PENDANT LE CHANTIER

Pour répondre aux clauses de la SCSNE liées au [Schéma d'Approvisionnement des Matériaux et de Gestion des Déblais](#) et concernant le report modal dans le cadre de l'approvisionnement en matériaux du chantier, le groupement titulaire a analysé chaque aspect de la logistique, depuis la commande jusqu'à l'arrivée sur site, et a réalisé un mapping approfondi des différents fournisseurs pour chaque type de matériaux.

Le dossier de consultation des entreprises imposait **l'atteinte d'un taux de report modal vers le fluvial ou le ferroviaire minimal de 30%**, ce que Canalieau s'est engagé à respecter selon des modalités qui seront précisées dans la phase de préparation du chantier.



5.3. LES AMÉNAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX ONT COMMENCÉ EN 2021



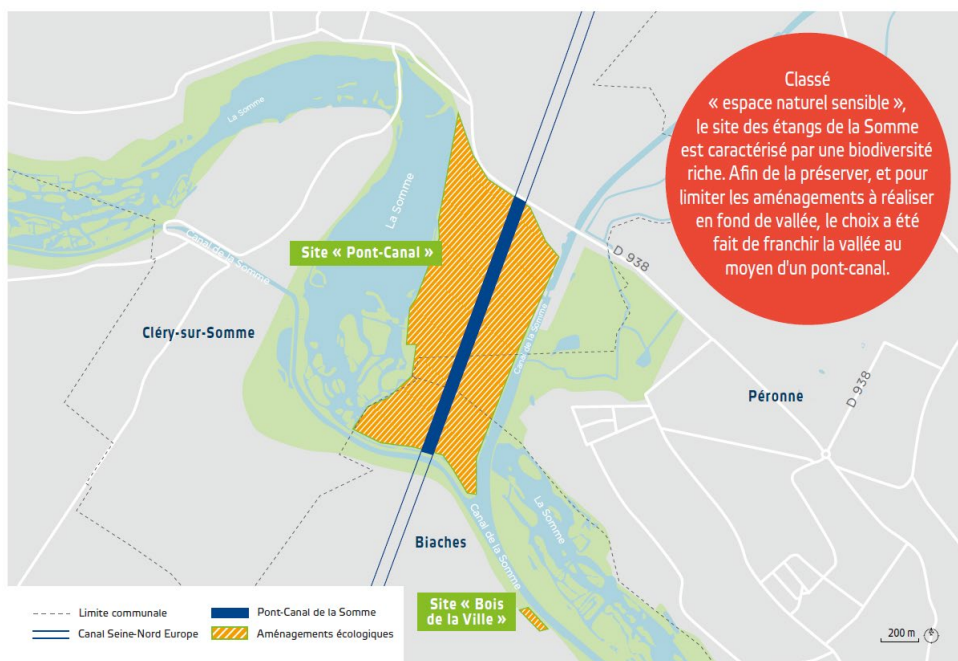
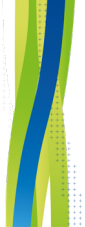
Des travaux préparatoires ont débuté dès 2021, avec de premiers aménagements environnementaux compensatoires. Près de 900 arbres ont été plantés sur environ un hectare à Cléry-sur-Somme, venant enrichir les boisements alluviaux déjà présents sur la commune.



Plantation de 900 arbres sur les hauts de Cléry-sur-Somme en février 2021 ©SCSNE

Sur le site du Pont-Canal de la Somme, 85,3 hectares d'aménagements environnementaux à cheval sur les communes de Biaches et Cléry-sur-Somme seront également réalisés. Les objectifs de compensation sont multiples :

- + Des compensations en zones humides, avec la restauration de 2,1 ha et la réhabilitation de 8,5 ha
- + Des compensations en frayères, avec la création de 9 110 m² de frayères en dehors des emprises du Pont-Canal de la Somme
- + Des compensations forestières anticipées sur 1,21 hectare,
- + Des compensations espèces, sur 32 espèces cibles, grâce à la création ou au maintien d'habitat de reproduction, d'alimentation et d'hivernage, la création ou le maintien d'habitats de repose à proximité de roselières, la création ou au maintien de gîtes de reproduction et d'hivernage, et l'amélioration de l'attractivité et de la fonctionnalité des habitats



Carte de situation des aménagements écologiques liés aux travaux du Pont-Canal de la Somme © SCSNE

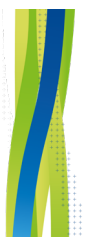
Actuellement, ce sont des travaux d'arrachage du Buddléia de David (appelé Arbre à papillons), espèce végétale envahissante, qui sont en cours, à l'aide de chevaux pour protéger les sols, ou encore l'évacuation des anciens déblais du Canal du Nord en vue de la réhabilitation en zone humide, ou encore la création d'une berge favorable au Martin Pêcheur en lieu et place d'un boisement de Noyers du Caucase, espèce qui empêche de par son réseau racinaire tout développement d'autres espèces.



Arrachage de Buddléia de David à l'aide de chevaux © SCSNE



Création d'une berge favorable au martin pêcheur d'Europe © SCSNE





5.4. LE RÔLE CENTRAL DE L'OBSERVATOIRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU COMITÉ SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

L'**Observatoire de l'environnement** a été créé en 2018 pour le Canal Seine-Nord Europe afin **d'anticiper et de suivre les effets du projet sur l'environnement pendant et jusqu'à 10 ans après sa construction**. Il conseille la Société du Canal Seine-Nord Europe pour atteindre l'exemplarité environnementale dans les domaines de l'eau, de la biodiversité et du paysage. Il évalue l'efficacité des mesures de protection et de compensation environnementales mises en place et en propose de nouvelles en cas de besoin.

L'Observatoire de l'environnement s'est exprimé sur le programme détaillé du Pont-Canal de la Somme, apportant notamment des éléments sur les thématiques liées à l'architecture et les paysages, en particulier les usages de mémoire et l'aspect touristique.

Le **Comité scientifique et technique** quant à lui est une instance d'expertise indépendante chargée de **donner un avis au directoire de la SCSNE sur des questions spécifiques formulées par la SCSNE sur la conception et la réalisation et la mise en eau du Canal Seine-Nord Europe dans les phases de consultation des entreprises, de travaux, de réception et de mise en eau**.

Le Comité scientifique et technique s'est prononcé sur le programme détaillé du Pont-Canal de la Somme et a veillé à ce que ce programme soit compatible avec des solutions de tablier en métal ou en béton. Il a conseillé la SCSNE sur des sujets très spécifiques nécessitant une haute technicité : essais de remplacement de câbles de précontrainte, appareils d'appui, protection contre le feu... Des membres du comité scientifique et du CEREMA ont été associés à l'ensemble de la procédure.

5.5. UN PARTENARIAT AVEC LE DÉPARTEMENT DE LA SOMME

Depuis 2019, ce site dont la partie nord est située sur la Commune de Cléry-sur-Somme fait l'objet d'un partenariat entre le Département de la Somme et la SCSNE. Un parcours pédagogique de découverte des oiseaux a été aménagé, réparti entre les terrains de l'espace naturel sensible propriété du Département et le site de mesures environnementales de la SCSNE.

Pour en savoir plus :

<https://www.somme.fr/services/environnement/preservation-de-la-biodiversite/les-espaces-naturels-sensibles/les-etangs-de-clery-sur-somme/>



© Département de la Somme



ANNEXE

Les entreprises du groupement Canalieau

Canalieau

Conception



Egis Structures et Environnement – Guyancourt (78)
Egis Rail – Lyon (69)



ISL Ingénierie – Paris (75)



Lavigne Chéron Architectes – Vanves (92)



Signes Paysages – Paris (75)



SBE – Belgique

Réalisation



Bouygues Travaux Publics (Mandataire) – Guyancourt (78)



Bouygues Travaux Publics Régions France – Balma (31)

REGIONS FRANCE



Razel-Bec – Orsay (91)



Ramery – Erquinghem-Lys (59)

Conseil



Michel VIRLOGEUX – Ingénieur Consultant, Concepteur Ouvrages d'Art – Bonnelles (78)



Pour plus d'informations :

- Site internet du Canal Seine-Nord Europe
- La Politique Achats de la SCSNE
- La démarche Grand Chantier du Canal Seine-Nord Europe
- Le Pont-Canal de la Somme
- La plateforme CCI Business Canal Seine-Nord Europe

CONTACT PRESSE

Aurélia Poletti, Responsable communication

Mail : aurelia.poletti@scsne.fr

Tél. : 06 83 83 56 59

À PROPOS DE LA SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

Société de projet et maître d'ouvrage, la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a été constituée en 2016 sous la forme d'un Établissement Public Industriel et Commercial de l'État. Elle est devenue Établissement Public Local le 1^{er} avril 2020. Le président du Conseil de surveillance est Xavier Bertrand, sa vice-présidente est Nadège Lefebvre. Son Directoire est présidé par Jérôme Dezobry.

Partenaires financiers



Cofinancé par
l'Union européenne



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



[www.
canal-seine-
nord-europe.fr](http://www.canal-seine-nord-europe.fr)