

# Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

## Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

05/04/18

Dossier complet le :

27/04/18

N° d'enregistrement :

F01118P0090

### 1. Intitulé du projet

Démolition du Pont Seibert en vue de sa reconstruction sur les communes de Boulogne-Billancourt et Meudon.

### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Val de Seine Aménagement

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Aurélien COSTIOU, Directeur opérationnel

RCS / SIRET

4 4 9 9 2 0 7 1 9 0 0 0 2 7

Forme juridique

Société Anonyme

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

### 3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
Rubrique 6° a)	Le projet inclut la démolition partielle du Pont Seibert en vue de sa reconstruction. Pour rappel, les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières ainsi que leur démolition doivent être étudiés au titre de cette rubrique (selon la décision de la Cour de Justice de l'Union Européenne du 03/03/11 Commission c. Pays- Bas.)

### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

#### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le présent cas par cas porte sur l'étape de démolition du pont, et présente les éléments relatifs à cette démolition ainsi que les éléments connus au sujet de sa future reconstruction. L'étape de la reconstruction donnera lieu à une actualisation au sens de l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement, dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale en cours de préparation et de la modification du dossier de réalisation de la ZAC en cours d'élaboration. Le pont est situé sur les communes de Boulogne-Billancourt et Meudon. Il relie l'île Seguin à Meudon. Construit en 1931, le Pont Seibert permettait l'accès aux anciennes usines Renault situées sur l'île Seguin. Lors de la destruction des usines ce dernier a été conservé. Le pont supportait initialement deux voies de circulation routière, deux trottoirs ainsi qu'une voie ferrée. Depuis mi 2011 et jusqu'à sa fermeture pour raisons de sécurité en avril 2017, son accès était réservé aux piétons voulant accéder à l'île Seguin (voir annexe A). Le Pont Seibert est actuellement composé d'un ouvrage métallique de type Warren, d'un ouvrage métallique de type pont à poutres sous hourdis béton et d'un ouvrage en béton armé à l'extrémité sud. Sa portée est de 82,0 m pour une largeur de 11,26 m et une hauteur maximale de 10,36 m. L'ouvrage actuel est détaillé en annexe B. L'ouvrage n'est démoli que partiellement et certains appuis sont conservés côté Meudon: la culée entre l'ouvrage en béton armé et le pont à poutres de franchissement de la RD 7 (C0), la pile intermédiaire de pont à poutres de franchissement de la RD 7 (P1) ainsi que la pile commune entre le pont à poutres et le pont de type Warren de franchissement de la Seine restent en place (P2). Il était initialement prévu de réhabiliter ce pont et de le conforter en vue de permettre le passage des piétons et du BHNS ainsi que des engins d'incendie et de secours. Cette destination est inchangée. L'ouvrage est compris dans le périmètre de la ZAC Seguin Rives de Seine qui a été créée par délibération du 10 juillet 2003. Le pont Seibert ne fait l'objet d'aucune protection au titre du patrimoine, et n'est pas identifié comme élément remarquable dans les documents d'urbanisme (PLU de Meudon et PLU de Boulogne Billancourt), à la différence du pont Daydé.

## 4.2 Objectifs du projet

Le Pont Seibert a été réalisé dans les années 1930 suivant les réglementations, matériaux et méthodologies de fabrication usuelles à cette époque. Il a été utilisé jusqu'en 1992 par les usines Renault mais est depuis ces dernières années soumis aux intempéries usuelles. En mauvais état, le pont a été fermé aux piétons début 2017 et un filet de protection a été posé en sous face de l'ouvrage car des éléments chutaient dans la Seine.

En février 2017, il a été décidé de fermer le pont à toute circulation pour des raisons de sécurité.

En avril 2017, un filet de protection a été posé de manière à éviter la chute d'éléments du pont sur les berges et les cheminements piétons de la RD7.

Il était initialement envisagé, dans le cadre de la ZAC Rives Seguin, de procéder à la réhabilitation du pont Seibert afin d'y faire passer un transport en commun en site propre (TCSP) et de garantir une voie d'accès pour les secours. Toutefois, entre mai et juin 2017 les diagnostics structurels approfondis réalisés par la SPL ont conclu à l'impossibilité de le réhabiliter (acier fragile non soudable, faible résistance aux chocs, etc.). Il a donc été nécessaire de lancer les études en vue de sa reconstruction pour assurer la livraison d'un nouvel ouvrage au deuxième semestre 2021.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

Le pont n'étant pas démolit en totalité, les travaux de démolition s'effectuent en plusieurs phases :

- Phase 1 : Renforcement structurel préalable du pont de franchissement de la Seine;
- Phase 2 : Démolition du pont à poutres entre les appuis C0 et P2 et démolition de l'ouvrage en béton armé côté Meudon;
- Phase 3 : Dépose, démolition partielle du tablier Warren et évacuation;
- Phase 4 : Démolition de la pile en Seine côté Ile Seguin

Des ducs d'Albe seront nécessaires aux travaux de démolition du Pont Seibert et seront implantés pour une durée limitée. Ils permettront d'amarrer la barge qui transportera les portions démolies dans le petit bras de la Seine. Ceux-ci sont de 800 mm de diamètre, 20 mm d'épaisseur et de 13 m de longueur dont 6 m de fiche. Le démarrage du chantier est programmé à juillet 2018 pour une fin en octobre 2018. La méthodologie de démolition est présentée en annexe B.

La méthodologie de reconstruction de l'ouvrage n'est pas à ce stade précisément définie, elle interviendra courant 2020. La présentation plus précise relative à la reconstruction de l'ouvrage aura lieu dans le cadre de l'étape à venir de nouvelle autorisation environnementale et de modification du dossier de réalisation de la ZAC pour tenir compte des évolutions du projet relatives à l'Ile Seguin. A chaque étape du projet les différents interlocuteurs concernés seront impliqués et plus particulièrement VNF (domaine public fluvial) et le CD92 (domaine routier départemental).

Il est important de souligner que l'ensemble des chantiers seront soumis au Cahier d'Organisation de Chantier (COC) imposée par la SPL Val de Seine Aménagement. Celui-ci fixe les obligations entre la SPL et les constructeurs en ce qui concerne l'organisation générale des travaux sur l'ensemble de la ZAC (annexe E). Les principaux objectifs sont le respect de l'environnement, l'organisation des opérations et une bonne image générale des chantiers. Le chantier sera soumis à la Charte chantiers Verts de la SPL (annexe F).

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Après sa démolition, le Pont Seibert sera reconstruit. Toutes les caractéristiques techniques de l'ouvrage ne sont pas encore connues à ce jour et font actuellement l'objet d'études spécifiques en vue d'en définir les caractéristiques techniques particulières. Cependant, les fonctionnalités (capacités de desserte, utilisation,...) du pont resteront inchangées par rapport au projet initial (ces éléments sont présentés en annexe D). Il est important de souligner que l'ouvrage choisi ne possédera aucune pile implantée dans le lit mineur de la Seine.

Le nouveau pont conformément à ce qui était initialement envisagé dans le projet de ZAC, répond à de nombreux besoins :

- Franchissement du BHNS et des véhicules de secours ;
- Espaces en « esplanade » et en belvédère pour un nouveau lieu de vie ;
- Circulation mélangée des modes doux.

L'incidence de la modification du projet (démolition-reconstruction plutôt que réhabilitation) est faible à l'échelle du projet urbain.

Ainsi, le projet du nouveau pont doit répondre aux enjeux suivants :

- Faire écho au passé industriel du site (forme et construction métallique comme lien entre le Pont Daydé et le nouveau pont). Par ailleurs, le nouveau pont partagera plusieurs points communs avec l'actuel pont Seibert, à savoir une structure simple côté Meudon et extradossée dédoublée au-dessus de la Seine ainsi qu'une composition simple et marquée.
- Rendre les espaces publics accessibles à tous et permettre de nouveaux usages ;
- Proposer un plateau partagé accessible à tous ;
- Mise en valeur des continuités urbaines horizontales (Pointe Amont - Meudon Campus) et verticales (Pointe Amont - Berges et Seine) entre l'Ile Seguin et Meudon. Par ailleurs, l'axe historique et l'alignement entre le nouveau pont Seibert et le pont Daydé seront conservés ;
- Ouvrir sur le grand paysage et sur la Seine;
- Répondre aux exigences réglementaires en terme de sécurité sur l'Ile Seguin.

L'ensemble de ces éléments permettra de réduire significativement l'impact de cette modification du projet en préservant les éléments de paysage, et en respectant les impératifs de sécurité de la desserte de l'Ile Seguin.

#### 4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet de démolition du pont est soumis à :

- un permis de démolir

- un porter à connaissance au titre de la loi sur l'eau. Ce porter à connaissance s'inscrit dans le cadre de l'arrêté préfectoral n°2009-108 du 31 juillet 2009 portant modification de l'arrêté préfectoral du 19 décembre 2005 autorisant au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, l'aménagement de la ZAC SEGUIN Rives de Seine. Les impacts du projet sur l'environnement sont donc pris en compte à ce titre.

Pour information, le projet de reconstruction sera soumis à :

- déclaration préalable au titre de la législation de l'urbanisme

- autorisation environnementale (au titre de la loi sur l'eau)

Il est important de préciser que la reconstruction du Pont Seibert et ses modalités de mise en œuvre sont intégrées à la procédure d'autorisation environnementale unique actuellement en cours sur la ZAC. Son dépôt auprès des services de l'Etat est prévu pour le 3e Trim 2018. Elle comprend la mise à jour de l'arrêté Loi sur l'Eau du 31 juillet 2009 ainsi qu'une mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC nécessaire dans le cadre de la modification du dossier de réalisation de ZAC prescrite par délibération du conseil municipal du 24 septembre 2015.

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Le Pont Seibert est actuellement composé d'un ouvrage métallique de type Warren entre l'île Seguin et Meudon, d'un ouvrage métallique de type pont à poutres sous hourdis béton et d'un ouvrage en béton armé à l'extrémité sud.	
longueur du pont :	82.0 m
largeur du pont :	11.26 m
hauteur maximal du pont :	10.36 m

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Pont Seibert  
92100 Boulogne-Billancourt  
92190 Meudon

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 0 2 ° 2 3 ' 5 4 " 25 Lat. 4 8 ° 8 2 ' 1 8 " 72

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 0 2 ° 2 3 ' 5 6 " 79 Lat. 4 8 ° 8 2 ' 2 1 " 16

Point d'arrivée :

Long. 0 2 ° 2 3 ' 4 6 " 00 Lat. 4 8 ° 8 2 ' 0 8 " 13

Communes traversées :

Boulogne-Billancourt et Meudon

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

Le Pont Seibert fait partie de la ZAC Seguin Rives de Seine, qui a fait l'objet d'une étude d'impact présentée dans le dossier de demande d'autorisation au titre des articles sur la loi sur l'eau L214-1 à L214-6 du Code de l'Environnement. Une enquête publique a eu lieu du 1er au 30 juin 2005 dans le cadre de l'instruction du dossier loi sur l'eau de la ZAC. Le dossier d'autorisation a donné lieu à l'arrêté préfectoral du 19 décembre 2005 autorisant les travaux relatifs à l'aménagement de la ZAC Seguin-Rives de Seine. Cet arrêté a été modifié par l'arrêté du 31 juillet 2009 (arrêté préfectoral n°2009-108, voir annexe B). A titre d'information, le porter à connaissance réalisé dans le cadre de l'arrêté préfectoral n° 2009-108 démontre que la démolition du pont n'est pas de nature à entraîner des dangers et inconvénients significatifs pour les intérêts mentionnés à l'article L.181-2 du code de l'environnement.

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est recoupé par aucun zonage du patrimoine naturel. Quatre zonages de type Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) sont situés à plus d'un kilomètre du projet. Il s'agit des ZNIEFF de types I et II constituées de tout ou partie des Bois de Boulogne, de Meudon et de Clamart.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le territoire est couvert par les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement suivants : le PPBE de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest (arrêté) et le PPBE des infrastructures routières de l'Etat dans les Hauts-de-Seine (approuvé en 2013). Le projet sera conforme à ces PPBE. De plus, la SPL a mis en place une charte acoustique sur la ZAC qui sera respectée.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet intercepte le périmètre de protection d'un monument historique (MH) : "Domaine de Bellevue : glaciers de l'ancien château de Bellevue" (réf. PA00088169), monument historique inscrit. Des moyens techniques ont été mis en œuvre afin de maintenir une non covisibilité entre les MH et le chantier de démolition du Pont Seibert. A noter que le Pont ne sera pas véritablement démoli sur place, il sera démonté (voir annexe B). A noter enfin, le pont Seibert ne fait l'objet d'aucune protection particulière au titre du droit de l'urbanisme.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe à l'intérieur d'enveloppes d'alerte zone humide pré localisées par la DRIEE. Il est concerné par une enveloppes d'alerte de classe 3 et 5 (zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser et zone en eau). Cependant, l'aire d'étude a totalement été terrassée, remaniée et remblayée ces dernières années. La probabilité de présence d'une zone humide est nulle.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?  Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de la Seine dans les Hauts-de-Seine englobe la zone du projet. L'île Seguin se trouve en zone hors submersion avec une hauteur d'eau des casiers à 31,50 m (topographie du socle à 36 NGF au niveau de l'île Seguin), exception faite pour les berges de l'île qui se trouvent en zone inondable (29 NGF). Les berges de Meudon sont également en zone inondable. Aucun PPRT n'est prescrit sur la ville de Boulogne-Billancourt. Le projet sera compatible avec le PPRI. Le Pont Seibert n'est pas concerné par le transport de matières dangereuses.  Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de la Seine dans les Hauts-de-Seine a été arrêté par le préfet en date du 9 janvier 2004 et modifié par l'arrêté préfectoral du 7 juillet 2017.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'île Seguin a été le siège d'activités industrielles diverses liées à la construction automobile qui a engendré une pollution des sols. Toutefois les résultats analytiques des berges ne montrent pas de dépassement de seuil de déchets inertes. Des diagnostics (amiante, électriques, géotechniques, plombs, structurels) ont été réalisés pour caractériser la qualité des matériaux de l'ouvrage actuel. Ceux-ci ont mis en évidence la forte corrosion de pièce et la présence de matériaux non conforme aux normes actuelles. Le Pont Seibert sera seulement démonté sur place, les portions démolies seront évacuées vers des filières de traitement adaptées et agréées.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La masse d'eau de l'Albien Néocomien fait l'objet d'une Zone de Répartition des Eaux (ZRE). Cette masse d'eau est située à plus de 400 mètres en-dessous du site du projet. Etant donné les caractéristiques du projet, l'impact sur cette masse d'eau est jugé nul.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun captage souterrain d'alimentation en eaux potables, ni périmètre de protection de captage ne concerne le projet. Aucun prélèvement en Seine n'est réalisé à proximité.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le Pont Seibert ne se situe pas dans le périmètre d'un site inscrit ou classé. Il n'est pas visible depuis les sites inscrits ou classés de Meudon et Sèvres. Pour rappel, le pont Seibert ne fait l'objet d'aucune mesure de protection au titre du droit de l'urbanisme.
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site ne se situe pas à proximité d'un site Natura 2000, les plus proches étant les suivants : • la ZPS FR 1112013 « Sites de Seine Saint Denis » à environ 14 km, • la ZPS FR 1112011 « Massif de Rambouillet et zones humides proches » à 14 km • la ZPS FR 1110025 « Etang de Saint Quentin » à environ 15 km.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par un site classé. Un site classé est situé à 160 m au sud du projet : "Parc de la propriété Les Tybilles." Un site classé est également répertorié à 720 m du projet : "Domaine de Brimborion" (300m).

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La démolition partielle du Pont Seibert générera des volumes de matériaux à évacuer (tablier et certaines piles). Les prescriptions du COC et de la Charte Chantier Vert applicables à la ZAC seront respectées. Les volumes seront estimés au plus juste. Par ailleurs, la conservation de certain ouvrages permet de diminuer le volume de déchets produits. Le Pont est seulement démonté sur place, les déchets produits par l'activité du chantier seront directement évacués vers des filières de traitement adaptées et agréées. la méthodologie de reconstruction traité dans le cadre de la DAEU citée ci-avant.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne sera pas déficitaire en matériaux. Il n'utilisera pas de ressources naturelles du sol ni du sous-sol.
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les enjeux écologiques associés aux différents groupes sont faibles en raison de l'artificialisation de la zone, non propice à l'accueil d'une biodiversité patrimoniale. Une espèce patrimoniale ( <i>Sagittaria sagittifolia</i> ) est identifiée à l'Est de la pile P3 du Pont. Les ducs d'Albe seront implantés de manière à préserver cette espèce (à plus de 3m des berges de l'Ile). Des boudins ancrés en pieds de berge (hors d'eau) seront disposés pour retenir les matières en suspension en amont des zones d'herbier. Les piles situées en zone sud sur la commune de Meudon seront conservées, aucun impact n'est donc à prévoir sur le milieu naturel. Le futur pont ne comportera pas de piles en Seine.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Compte tenu de la nature du projet (démolition et reconstruction d'un pont ne comportant pas de piles en Seine), et de l'éloignement des sites Natura 2000 par rapport à ce dernier, le projet n'aura pas d'incidence directe ou indirecte sur les ZPS "Site de Seine Saint-Denis" et "Massif de Rambouillet et zones humides proches" situées à 14 km ainsi que sur la ZPS "Etang de Saint-Quentin-en-Yvelines" localisée à environ 15 km.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par les catégories suivantes : Zone Natura 2000, ZNIEFF, zone de mise en valeur du patrimoine architectural/urbain/paysager, PPRT, PPR de captage d'alimentation en eau potable, site inscrit. Le projet est inclus dans le périmètre de protection d'un monument historique inscrit avec lequel il ne possède aucune co-visibilité. Des moyens techniques seront mis en œuvre afin de maintenir cette non co-visibilité lors des phases chantier.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas la consommation d'espaces naturels, forestiers, agricoles ou maritimes.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par des risques technologiques.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par : • le risque d'inondation par débordement de la Seine (berges de l'île Seguin et de Meudon), • un risque très faible vis-à-vis des séismes. Les prescriptions du PPRI sont prises en compte lors de la démolition du pont.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par le risque de contamination au plomb. Des dispositions seront prises pour éliminer tout risque de contamination ou de pollution (choix d'une technique adaptée, analyse des risques, formation des employés, mesures toxicologiques, installations de protection de l'environnement lors des opérations d'élimination de peinture avec plomb, port d'équipement de protection, mise en place de procédure d'évacuation adéquate, assurer la signalétique des zones de travaux à risques, etc.)
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Actuellement, le Pont Seibert est fermé à la circulation. Sa démolition partielle n'engendre pas de modification des déplacements ou de trafics. Pour information, le futur pont construit constituera le cinquième accès à l'Île Seguin. Il sera réservé à la circulation d'un BHNS et aux modes doux. Aucun trafic automobile ne sera créé. Conformément au projet initial et comme le rappelle la notice environnementale de 2013 réalisé "Le pont Daydé et le pont Seibert, les deux ponts historiques, constituent l'axe emprunté par le futur transport en commun en site propre (TCSP) qui comprendra un arrêt sur l'île Seguin. Ce sont des voies d'accès pour les secours et les modes doux"(p. 50 et 64 de la notice).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est concerné par deux PPBE et sera réalisé conformément à leur prescription. Par nature, un chantier est source de bruit. Ces nuisances acoustiques seront perceptibles mais seront néanmoins limitées dans le temps. Les prescriptions de la Charte acoustique de la ZAC seront respectées. De plus, aucune habitation n'est recensée à proximité de la zone de travaux, les riverains ne seront donc pas impactés. Enfin, en phase d'exploitation, le pont accueillera uniquement une circulation piétonne et vélos ainsi qu'un bus

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La démolition du Pont est susceptible d'engendrer de légères vibrations sur le secteur. Ces gênes ponctuelles sont limitées au temps des travaux et à la zone située à proximité immédiate du Pont. Il faut rappeler que ces gênes sont d'autant plus limitées qu'il n'y a pas d'habitant sur l'Île Seguin et sur les berges de Meudon.</p> <p>En phase d'exploitation les impacts seront, de la même façon, limités.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les travaux de démolition au dessus de la RD7 seront réalisés de nuit et utiliseront des éclairages adaptés nécessaire au fonctionnement du chantier et à la sécurité du personnel. Ces éclairages seront choisis de manière à rendre leur impact visuel minime et s'intégrer au mieux à l'environnement urbain déjà concerné par la pollution lumineuse. Les entreprises respecteront les prescriptions relatives à la prévention et à la limitation des nuisances lumineuses. Ces éléments ne sont pas encore définie pour la phase d'exploitation.</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, les déchets seront évacués vers des filières adaptées. Le projet respectera les prescriptions en vigueur sur la ZAC. L'évacuation des déchets sera réalisée vers une filière adaptée.</p> <p>Un schéma d'organisation et de suivi de l'élimination des déchets (SOSED) sera mis en place.</p>

<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne portera pas atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique ou paysager. Les bâtiments, la végétation et la topographie obstruent totalement le champs de vision depuis et vers les monuments historiques à proximité du projet. Cette absence de covisibilité sera maintenue (voir annexe B)
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Actuellement, le Pont Seibert est inutilisé. La démolition n'engendre aucune modification des activités humaines. En phase d'exploitation, l'ouvrage vient renforcer l'accessibilité à l'île Seguin et les continuités urbaines entre les villes de Boulogne-Billancourt et Meudon. Conformément au projet initial, le nouveau pont n'aura pas d'effet permanent sur la circulation routière (ouvrage exclusive réservé aux modes doux, aux transports en commun et aux engins d'incendie et de secours).

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Dans sa première phase, le Pont Seibert est seulement démonté sur place et n'engendre pas d'impact sur l'environnement (patrimoine, hydraulique, vibratoire, faune/flore, etc.). La période de projet concorde avec le projet de développement du lot S16, S17 et S18 par EMERIGE sur la pointe Amont de l'île Seguin (à partir de juillet 2016). Cependant, le projet de démolition du Pont Seibert n'ayant pas d'impact significatif sur l'environnement, aucun effet cumulé avec les projets existants ou approuvés n'est attendu.

Pour information, dans sa seconde phase, le pont Seibert sera reconstruit. La méthodologie de chantier sera décrite, dans le cadre du DAEU. Les effets cumulés seront alors complètement appréciés dans le cadre globale de la ZAC et des travaux qui s'y tiendront dans le même planning. Néanmoins nous pouvons d'ores et déjà préciser que le nouvel ouvrage ne comportant pas de piles en Seine, l'impact sur le fleuve sera amélioré.

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

Sans objet.

## 6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Les mesures destinées à éviter ou réduire les effets négatifs du projet sont décrites ci-dessous :

- Eaux superficielles : l'ensemble des mesures destinées à éviter ou réduire les effets négatifs du projet prescrites au sein de l'arrêté préfectoral n° 2009-108 notamment par rapport à l'article 2 « prescriptions en phase chantier et conditions de réalisation des travaux » seront respectées. Ces dernières permettront de limiter l'impact des travaux sur le milieu, afin notamment d'éviter tout déversement accidentel de produits polluants dans le milieu naturel et la remise massive de MES dans les eaux de la Seine ;
- Faune/flore : protection à l'aide de boudin de *Sagittaria sagittifolia* pendant la durée du chantier et pose des ducs d'Albe à 3m du perré ;
- Déchets : respect de la charte chantier vert de la SPL, évacuation des déchets dans des filières adaptées, diminution du volume de déchet par conservation de certains ouvrages, mise en place d'un schéma d'organisation et de suivi de l'élimination des déchets (SOSED) ;
- Risques sanitaires : des dispositions seront prises pour éliminer tout risque de contamination ou de pollution (choix d'une technique adaptée, analyse des risques sanitaires, formation des employés, mesures toxicologiques, port d'équipement de protection, mise en place de procédure d'évacuation adéquate, assurer la signalétique des zones de travaux à risques, etc.)
- Patrimoine : mise en œuvre de moyens techniques afin de maintenir une non covisibilité entre les monuments historiques et le chantier de démolition et de reconstruction du Pont Seibert.

Par ailleurs, le nouveau pont partagera plusieurs caractéristiques avec l'actuel pont Seibert et notamment sa structure métallique, une composition structurelle qui évoque celle du pont actuel (structure simple côté Meudon et extradossée sur la Seine) ainsi que son alignement avec le pont Daydé.

## 7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

La démolition du Pont Seibert est aujourd'hui une nécessité technique, rendue urgente pour les raisons de sécurité évoquées ci-dessus. Dans ces conditions, l'objectif est une ouverture de chantier à l'été 2018. La méthodologie de démolition entraîne des impacts mineurs sur l'environnement. Ces impacts ont été évalués et pris en compte dans le cadre de l'arrêté préfectoral n°2009-108 du 31 juillet 2009, ainsi que dans le porter à connaissance relatif à la démolition (ci-annexé). A ce titre, une évaluation environnementale ne paraît pas nécessaire.

Concernant la future reconstruction du pont, qui ne fait pas l'objet du projet soumis à la présente demande d'examen au cas par cas, elle n'interviendra qu'à l'été 2019. Nous avons pu en présenter les grandes lignes établies à ce jour dans ce formulaire. Dans un souci de cohérence et de préservation de l'environnement et de la santé publique, il nous apparaît pertinent de traiter les incidences issues de la reconstruction du pont dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale unique qui sera déposé à l'été 2018. Ainsi, l'ensemble des études liées au nouvel ouvrage sera plus abouti et les impacts sur l'environnement appréciés au regard de l'ensemble de la ZAC, dans le cadre d'une étude d'impact commune au DDAE, ainsi qu'au dossier de réalisation de la ZAC mis à jour.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b), 9° a), b), c), d), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b), 9° a), b), c), d), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

## 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

### Objet

- Annexe A : Justification de l'urgence de la phase de démolition du pont Seibert
- Annexe B : Arrêté préfectoral 2009-108 du 31 juillet 2009
- Annexe C : Porter à connaissance relatif aux modalités de démolition du pont Seibert
- Annexe D : Présentation du futur Pont Seibert
- Annexe E : Cahier d'organisation chantier (COC)
- Annexe F : Charte chantier vert (CCV)
- Annexe G : Extrait de la notice environnementale de 2013 (pages 50 et 64)

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Boulogne-Billancourt

le,

21 Avril 2018

Signature



---

# ANNEXES OBLIGATOIRES A LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS DE LA DEMOLITION DU PONT SEIBERT

---



---

Emetteur :

## Table des matières

---

- 1 Formulaire Cerfa n° 14734 « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire »*
- 2 Plan de situation au 1/25000*
- 3 Photographies de l'ouvrage*
- 4 Plan du projet*
- 5 Plan de localisation par rapport aux sites Natura 2000*

## Table des figures

---

*Figure 1 : Plan de situation au 1/25000*

*Figure 2 : Localisation du pont Seibert, vue aérienne depuis Meudon (juillet 2017)*

*Figure 3 : Points de vue de la Rive de Meudon sur le Pont Seibert*

*Figure 4 : Reportage photographique du pont Seibert actuel depuis les rives de Meudon (octobre 2017)*

*Figure 5 : Localisation des sites Natura 2000 à proximité du Pont Seibert*

# 1 Formulaire Cerfa n° 14734 « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire »

---

Document délivré à part

## 2 Plan de situation au 1/25000



Figure 1 : Plan de situation au 1/25000

### 3 Photographies de l'ouvrage



Figure 2 : Localisation du pont Seibert, vue aérienne depuis Meudon (juillet 2017)

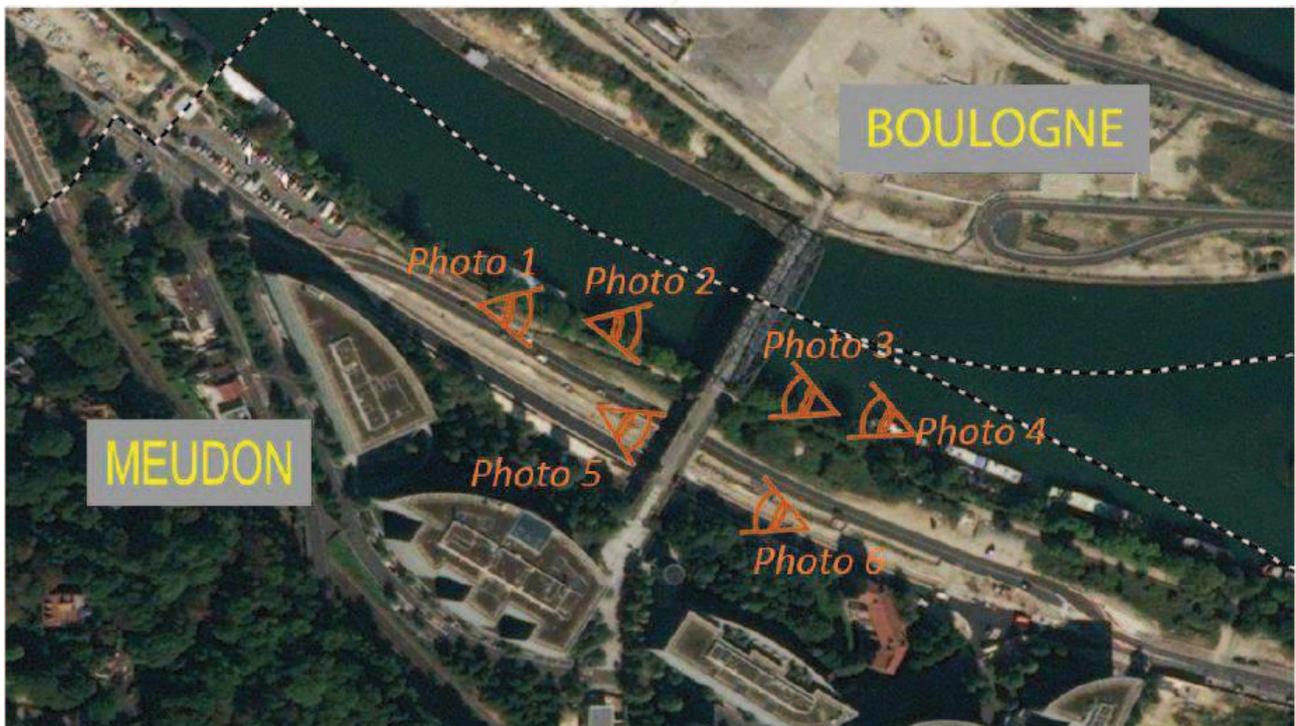


Figure 3 : Points de vue de la Rive de Meudon sur le Pont Seibert



Figure 4 : Reportage photographique du pont Seibert actuel depuis les rives de Meudon (octobre 2017)

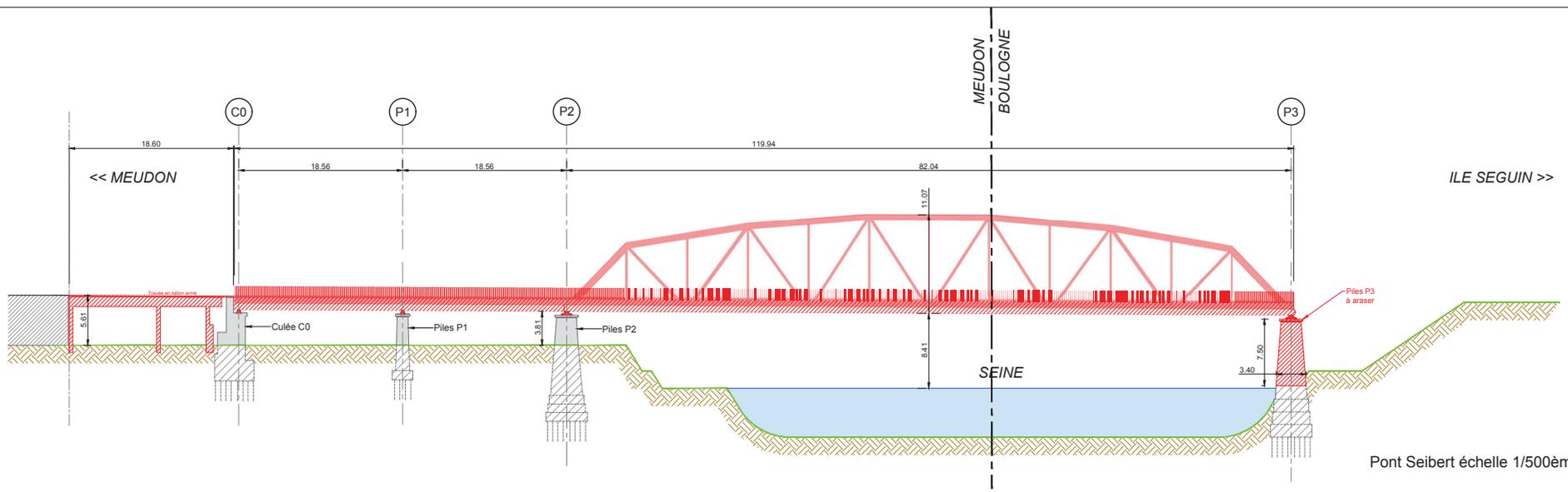
## 4 Plan du projet

---

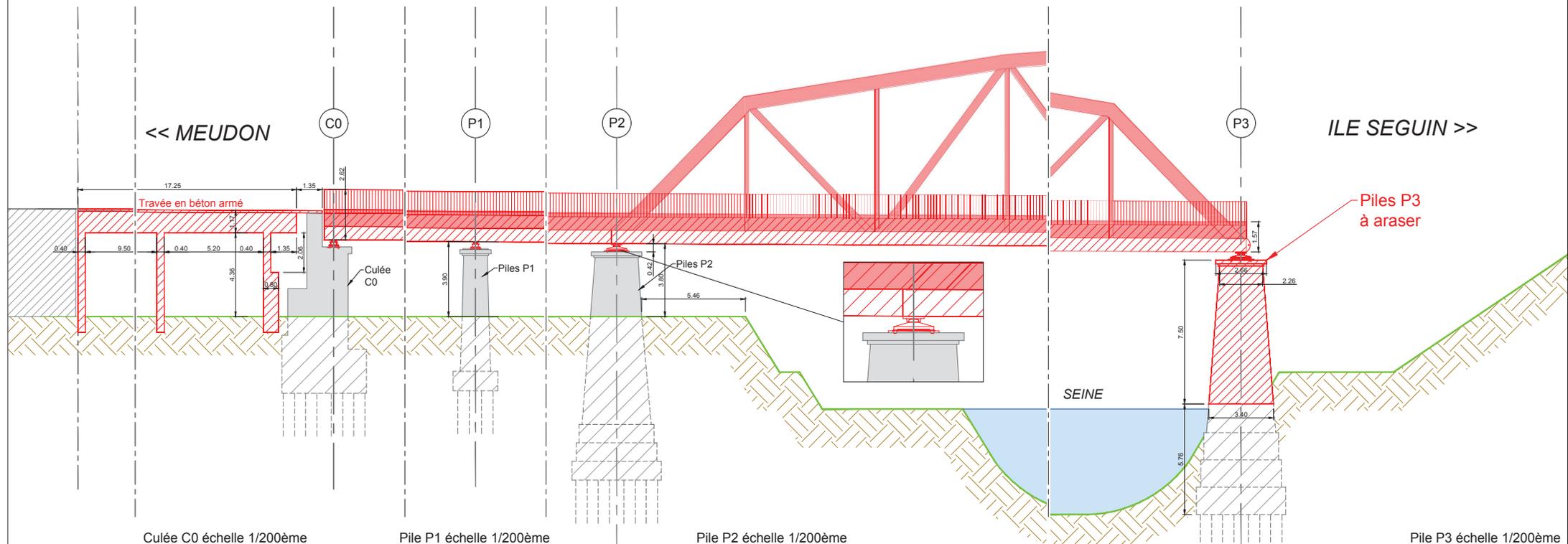
Le Pont Seibert n'est pas démoli en totalité, les appuis suivants sont conservés :

- La culée C0,
- La pile P1,
- La pile P2.

Les parties démolies sont indiquées en rouge dans le plan page suivante.



Pont Seibert échelle 1/500ème



Culée C0 échelle 1/200ème

Pile P1 échelle 1/200ème

Pile P2 échelle 1/200ème

Pile P3 échelle 1/200ème

<b>Maitre d'ouvrage</b> SPL 696 rue Yves Kermen 92100 Boulogne-Billancourt Tél : 01 46 08 83 83 Fax : 01 46 08 83 99		<b>Synoptique</b> 		<b>Légende</b>		<b>Indice</b> A 24/01/2018 B C D E F G		<b>Date</b> 24/01/2018		<b>Dessiné par</b> PMT		<b>Vérfié par</b> MOM		<b>Approuvé par</b> MOM		<b>ZAC SEGUIN</b> Etudes et MOE Technique	
<b>Maitre d'oeuvre technique</b> 														<b>MS13 - PERMIS DE DEMOLITION - PONT SEIBERT</b> <b>COUPE POUR DEMOLITION DU PONT SEIBERT</b> Coupe Echelle : 1/500-200   Format : A3   Date : 24/01/2018   Indice : I-IS-PST-ING-CPE-DEM-SN-0001   A			

## 5 Plan de localisation par rapport aux sites Natura 2000

Le réseau Natura 2000 et le projet ont été représentés dans la carte ci-dessous.

Les **Zones de Protection Spéciales (ZPS)** visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive "Oiseaux" ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs sont représentées dans les tons bleus.

Des **Zones Spéciales de Conservation (ZSC)** visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive "Habitats" sont représentées en vert.

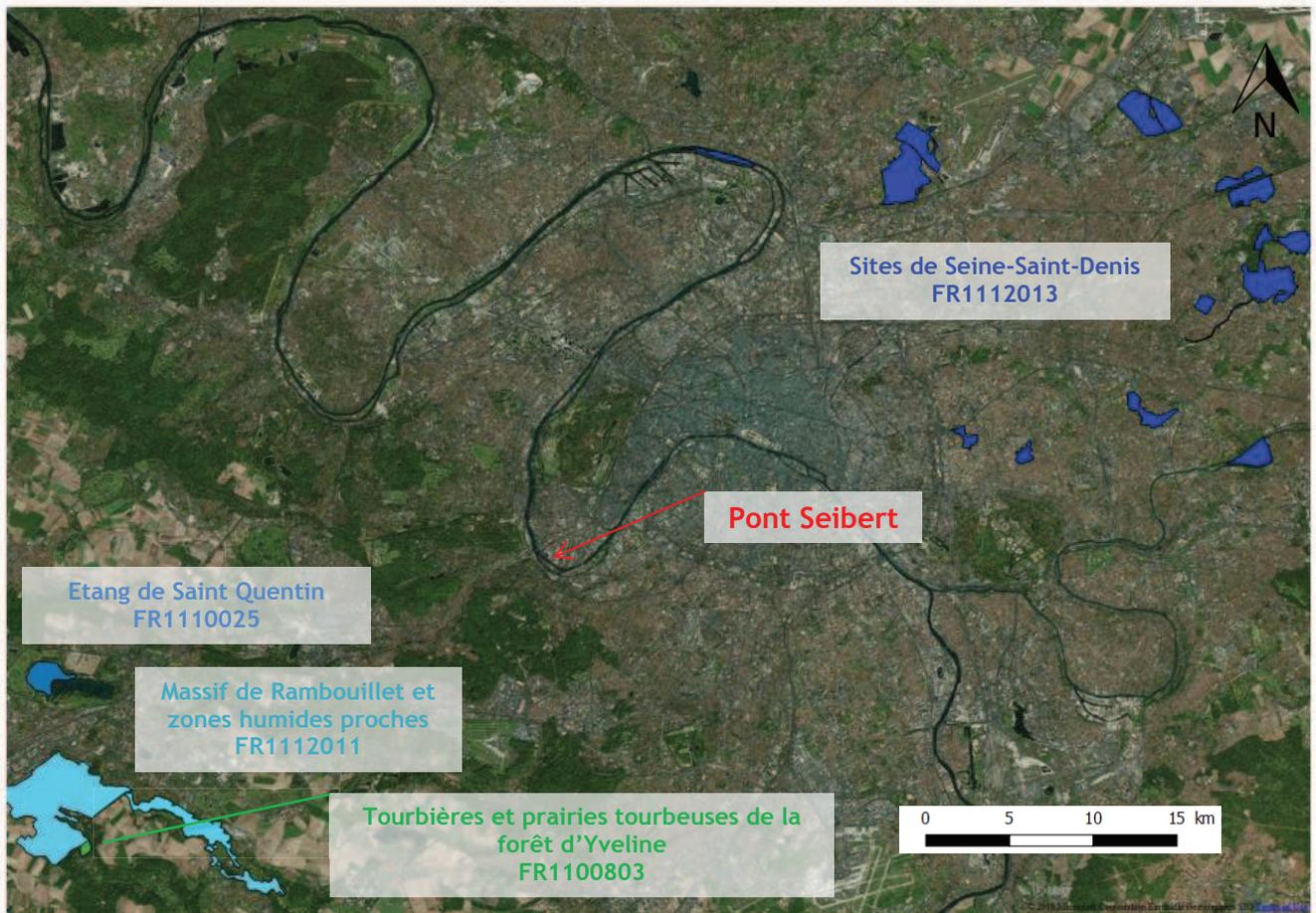


Figure 5 : Localisation des sites Natura 2000 à proximité du Pont Seibert