

**CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES**

**Affaire n° 2000-0028-01**

**La Défense, le - 3 AVR. 2000**

**PROJET DE PORT DE VRACS ENERGETIQUES DE PORT-LOUIS,  
EN GUADELOUPE,  
AU REGARD DE LA CONVENTION DE RAMSAR**

établi par :

**Jean-Pierre MERLE**  
ingénieur général du génie rural, des  
eaux et des forêts

et

**Pierre MONADIER**  
ingénieur général des ponts et chaussées

**Destinataire :**

Le directeur général de l'urbanisme,  
de l'habitat et de la construction



La Défense, le - 3 AVR. 2000

Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement

Conseil général des  
ponts et chaussées

Le Vice-Président

**NOTE**  
à l'attention de

**Monsieur le Directeur général de l'urbanisme,  
de l'habitat et de la construction**

**Affaire n° 2000-0028-01**

Par lettre du 25 janvier 2000, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission d'expertise sur le projet de port de vracs énergétiques de Port-Louis, en Guadeloupe, au regard de la convention de RAMSAR.**

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par **MM. Pierre MONADIER**, ingénieur général des ponts et chaussées et **Jean-Pierre MERLE**, ingénieur général du génie rural, des eaux et des forêts.

Sauf objection de votre part, ce rapport, en raison de son caractère préparatoire à des décisions administratives, deviendra communicable au sens de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 relative à l'accès aux documents administratifs, dès que vous aurez statué sur les suites que vous entendez lui donner, ou, au plus tard, à l'échéance de six mois à compter de ce jour.

**Georges MERCADAL**

Localisation des bureaux : Tour Pascal B - La Défense - Métro et RER : La Grande Arche.  
Adresse Postale : 92055 LA DEFENSE CEDEX - Téléphone standard : 01 40 81 21 22 - Téléc 610 835 F

Le conseil général des ponts et chaussées est compétent en matière d'équipement, d'environnement, d'urbanisme, de logement, de transports, de génie civil et de bâtiment pour les questions qu'ont à traiter les services relevant des ministres chargés de l'équipement, des transports, de l'environnement et de la mer. Il assure l'inspection générale de l'équipement et de l'environnement.

## **Diffusion du rapport n° 2000-0028-01**

---

- le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction	2 ex
- le directeur, adjoint au directeur général	1 ex
- le conseiller technique auprès du directeur général	1 ex
- le président de la 4ème section du CGPC	2 ex
- le président de la 5ème section du CGPC	2 ex
- le coordonnateur de la MISE	1 ex
- le coordonnateur de la MIGT 12	1 ex
- MM. MONADIER, MERLE	2 ex
- archives	1 ex

# CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

Affaire n° 2000-0028-01

La Défense, le 24 mars 2000

## PROJET DE PORT DE VRACS ENERGETIQUES DE PORT-LOUIS, EN GUADELOUPE, AU REGARD DE LA CONVENTION DE RAMSAR

---

### 1. Objet et plan du rapport

Dans le cadre de l'instruction du projet de schéma d'aménagement régional de la Guadeloupe, élaboré conformément à la loi n° 84.747 du 2 août 1984 relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de la Martinique et de la Réunion, la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction du ministère de l'équipement, des transports et du logement a demandé au conseil général des ponts et chaussées, par lettre du 25 janvier 2000, d'expertiser, d'une part les études techniques qui ont conduit à prévoir la création d'un projet de port de vrac énergétique sur la commune de Port-Louis, d'autre part la faisabilité juridique de ce projet au regard de la convention de RAMSAR.

Le présent rapport a pour objet de répondre à ces questions, à la suite de la missions effectuée sur place par MM. Jean-Pierre MERLE, ingénieur général du génie rural, des eaux et des forêts, et Pierre MONADIER, ingénieur général des ponts et chaussées (cf. lettres de mission en annexe n° 1 et liste des personnalités rencontrées en annexe n° 5).

Il aborde successivement :

- l'évolution de la production d'électricité et du stockage de produits pétroliers dans la région de Guadeloupe,
  - les dispositions du schéma d'aménagement régional de la Guadeloupe concernant le problème posé,
  - l'examen comparatif des différents sites possibles pour l'implantation du projet de port de vracs énergétiques,
  - les problèmes d'environnement posés par le projet,
- puis propose des conclusions générales.

## **2. L'évolution de la production d'électricité et du stockage de produits pétroliers dans la région de Guadeloupe [réf. 3 et 5 de l'annexe n° 6]**

### **2.1. La production d'électricité**

Les prévisions de consommation d'électricité établies par EDF en utilisant des méthodes maintenant éprouvées et adaptées aux caractéristiques particulières des départements d'outre-mer conduisent à retenir une augmentation de la puissance de pointe demandée en Guadeloupe, déterminante pour dimensionner le parc de production, de 188 MW en 1999 à 235 MW en 2005 et 274 MW en 2010.

Compte tenu :

- de la nécessité de prendre en compte un taux de couverture minimal permettant d'éviter les délestages de 1,6,
  - de la mise en œuvre d'un programme de réforme des groupes thermiques anciens imposé par leur obsolescence et une sévérité croissante des spécifications en matière de rejets résultant de la réglementation européenne,
  - d'une utilisation aussi poussée que possible des contributions apportées par les sources d'énergie nouvelles et renouvelables (ENR) constituées par les ressources géothermiques, éoliennes, hydrauliques, solaires et à base de déchets,
- la puissance supplémentaire à prévoir pour la production thermique s'élève à quelque 180 MW à l'horizon 2010, pour une puissance totale de quelque 400 MW, avec la nécessité de mettre en service dès 2004 de nouveaux moyens de production.

Les études techniques et environnementales menées par EDF la conduisent à choisir :

- comme moyen de base, des chaudières au charbon à lit fluidisé circulant (LFC),
- comme moyen de secours, des turbines à combustion (TAC) au gas-oil.

Bien que des variantes soient susceptibles de modifier quelque peu le scénario central exposé ci-dessous, il est prévu de mettre progressivement en place, de 2004 à 2015 :

- 5 chaudières de 50 MW au charbon,
- quelques turbines à combustion en tant que moyens d'appoint et de secours.

L'entrée en service progressive de ces chaudières portera les approvisionnements en charbon de quelque 200 000 t/an en 1999 à quelque 800 000 t/an à l'horizon 2015, soit une majoration de l'ordre de 600 000 t/an. La réduction d'approvisionnements en produits pétroliers résultant de la substitution du charbon au gas-oil n'a pas donné lieu à des estimations précises, d'autant que les moyens d'appoint et de secours devront faire appel à cette source d'énergie primaire.

### **2.2. Les stockages de produits pétroliers**

Principale société d'approvisionnement de la Guadeloupe en produits pétroliers, la Société Anonyme de la Raffinerie des Antilles (SARA) n'assure actuellement que des stocks sensiblement inférieurs à ceux imposés par la réglementation pour des raisons de sécurité des approvisionnements.

La prise en compte de la croissance prévisible de la consommation et de la mise en place de stocks conformes à la réglementation conduit à prévoir le passage des volumes stockés de 100 000 m<sup>3</sup> actuellement à quelque 200 000 m<sup>3</sup> à l'horizon 2015.

### 2.3. Les conditions de ces évolutions

L'augmentation substantielle de la production d'électricité par la technique LFC au cours des prochaines années ne peut pas se faire de façon progressive sur le site de la centrale actuelle de Jarry pour un certain nombre de raisons importantes :

- souci de sécurité de la production et de la distribution d'électricité en adoptant, sans compter la centrale bagasse/charbon de Gardel, deux emplacements bien distincts de production d'électricité en Guadeloupe, ces préoccupations de sécurité étant d'ordre technique (risque de panne ou d'accident, d'ordre sismique ou autre), risque de blocage de la production sur un seul site en cas de conflits sociaux,
- impossibilité d'approvisionner à terme les quantités de charbon requises sur le seul appointement actuellement disponible de Jarry.

De manière analogue, en ce qui concerne l'augmentation des stockages de produits pétroliers :

- le site de Jarry ne peut en tout état de cause permettre un accroissement de capacité sur place de plus de 30 000/40 000 m<sup>3</sup>, eu égard aux surfaces susceptibles de se révéler disponibles, exigeant pour le solde, soit quelque 60 000/70 000 m<sup>3</sup>, la disposition de surfaces nouvelles, sur un autre site,
- il s'avère également hautement souhaitable, pour les mêmes raisons de sécurité qu'en matière de production d'électricité, de disposer de deux sites de stockage distincts.

Les conditions qui viennent d'être exposées conduisent à rechercher, dès maintenant pour la production d'électricité, à un horizon plus lointain pour les stockages pétroliers, un site nettement distinct de l'actuelle implantation de Jarry.

## 3. Les dispositions du schéma d'aménagement régional de la Guadeloupe [réf. 6 de l'annexe n° 6]

### 3.1. Portée du schéma d'aménagement régional

Le projet de schéma d'aménagement régional de la Guadeloupe, qui doit être soumis prochainement à l'examen du Conseil d'Etat en vue de son approbation, a pour objet de :

- « - fixer les orientations fondamentales en matière de développement, de protection et de mise en valeur du territoire régional,
- déterminer la destination générale des différentes parties du territoire de la région, l'implantation des grands équipements d'infrastructure et de communication routière, la localisation préférentielle des extensions urbaines, des activités industrielles, portuaires, artisanales, agricoles, forestières et touristiques. »

Il présente la particularité d'être à vocation multiple :

- il vaut schéma de mise en valeur de la mer ;
- il a les mêmes effets que les directives territoriales d'aménagement ;
- il tient lieu de schéma régional d'aménagement et de développement du territoire.

Le document daté de février 2000 a maintenant reçu l'accord des administrations locales concernées et du Conseil Régional.

### 3.2. Objectifs structurants du schéma d'aménagement régional

Le schéma d'aménagement régional met en avant cinq objectifs structurants :

1. valoriser les espaces agricoles naturels et ruraux,
2. rééquilibrer le territoire,
3. mailler équitablement le territoire,
4. communiquer dans et hors l'archipel,
5. revitaliser les centres-villes et centres-bourgs.

Les préoccupations relatives au port énergétique se rapportent essentiellement à l'objectif n°2, qui se décline comme suit , pour ce qui intéresse ce projet:

- mieux équilibrer le bipôle Pointe-à-Pitre /Basse-Terre,
- renforcer l'armature urbaine en Guadeloupe continentale,
- mettre fin à l'absence de développement du Nord Grande-Terre.

### 3.3. Perspectives énergétiques retenues par le schéma d'aménagement régional

Les prévisions et préconisations du schéma d'aménagement régional, en matière de production, de stockage et de distribution d'énergie, sont strictement conformes à celles rappelées en 2 ci-dessus, dans la mesure où une étroite coordination a été assurée pour sa préparation entre les préoccupations des différentes administrations et entreprises publiques (EDF) et privées (SARA) concernées.

### 3.4. Implantation du port à vracs énergétiques

Au titre des infrastructures portuaires, le schéma d'aménagement régional prévoit notamment, dans le schéma de mise en valeur de la mer, outre la poursuite de la modernisation des installations du Port autonome de la Guadeloupe sur ses différents sites, la réalisation d'un terminal pour vracs énergétiques à Port-Louis.

Le schéma d'aménagement régional n'envisage pas d'autre implantation possible pour cet équipement et les installations industrielles qui l'accompagnent, le site de Port-Louis étant considéré comme choisi définitivement.

### 3.5. Orientations du schéma d'aménagement régional en matière de protection

Telles qu'elles sont définies dans le schéma de mise en valeur de la mer, ces orientations consistent :

- pour les espaces terrestres, à identifier les espaces naturels remarquables ou caractéristiques du littoral ayant une vocation régionale compte tenu de leurs caractéristiques, et à recenser les coupures d'urbanisation de niveau régional,
- pour les espaces marins, à compléter les protections concernant les réserves naturelles marines par l'interdiction des extractions de matériaux et des mouillages sauvages sur les fonds qu'il a été estimé souhaitable de préserver.

En ce qui concerne le terminal de Port-Louis, le schéma de mise en valeur de la mer précise comme suit les dispositions prévues :

« Compte tenu de l'intérêt écologique exceptionnel du milieu marin dans lequel s'inscrit ce site, la réalisation et l'exploitation de cet équipement seront soumis à un cahier des charges les rendant compatibles avec les contraintes du site RAMSAR et notamment la protection des milieux coralliens ».

#### 4. Examen comparatif des différents sites possibles (cf. annexe n° 2)

##### 4.1. Historique des études et différents sites étudiés

Onze sites distincts, comprenant tous les sites pratiquement envisageables, ont été examinés, de façon plus ou moins approfondie, dans les études successives effectuées depuis 1994 en vue de l'implantation d'un port à vracs énergétiques :

- extension progressive des installations de Pointe-à-Pitre - Jarry, extension du port actuel dans la zone ouest du Petit Cul-de-Sac Marin (Pointe à Bacchus au large de Petit-Bourg, Pointe de Roujol au sud de Petit-Bourg, Pointe de la Rivière à Goyave), Pointe de La Grande Anse, Vieux-Habitants, Pointe Allègre, Port-Louis Sud - Pointe Gris-Gris et Port-Louis Nord - Pointe d'Antigues dans le cadre de l'étude du Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire de janvier 1994 [réf. 1 de l'annexe n° 6] ;
- Port-Louis - Pointe Plate, sur la suggestion du rapport d'Eurocoast - CARMEL de mai 1994 [réf. 2 de l'annexe n° 6] ;
- Le Moule, à la demande de la DIREN de Guadeloupe, dans le rapport du CETMEF de décembre 1999 [réf. 4 de l'annexe n° 6].

Les objectifs du projet ont substantiellement évolué au fil des années, depuis « les infrastructures portuaires les plus satisfaisantes sur le plan de la conception technique, du développement spatial et de la protection de l'environnement pour faire face à des besoins prévisibles (création d'une centrale fuel-charbon, création d'une centrale bagasse-charbon), à des opportunités (raffinerie), à d'autres besoins non définis actuellement » jusqu'à un appontement léger alimentant une centrale électrique en charbon et, à terme, des dépôts pétroliers, dans la situation actuelle.

Les navires retenus sont maintenant des unités autodéchargeantes de 25 000 à 40 000 tpl au maximum pour le charbon, correspondant à un tirant d'eau maximum de l'ordre de 13 m, et des unités encore plus limitées en taille pour les produits pétroliers, de l'ordre de 25 000 tpl.

##### 4.2. Critères de choix d'un site

Ils peuvent être classés en cinq groupes pour un projet tel que celui prévu :

- adéquation aux besoins : possibilité d'établir et d'exploiter, sans préoccupations de coûts, les ouvrages maritimes et les installations industrielles prévus (disponibilité des terrains, bathymétrie, topographie...),
- aménagement du territoire : insertion du projet dans les plans d'aménagement régionaux (schéma d'aménagement régional, schéma de mise en valeur de la mer, documents d'urbanisme, schémas de dessertes terrestres...),
- risques : naturels (risques sismiques, risques de liquéfaction des sols, risques de submersion et d'inondation...), sociaux (possibilités d'entrave de l'alimentation énergétique de la Guadeloupe en cas de conflits...), industriels (concentration de la production et du stockage de l'énergie sur un seul site, cohabitation de plusieurs installations industrielles présentant des dangers sur un même site...),

- économie : coûts d'investissement, de maintenance et d'exploitation des équipements maritimes et des installations industrielles, facilité des dessertes terrestres...
- environnement (milieu naturel) : présence d'écosystèmes sensibles, de zones naturelles protégées à divers titres.

#### 4.3. Pointe-à-Pitre - Jarry

Les problèmes posés par une telle implantation ont déjà été évoqués en 2.3 ci-dessus.

Une extension progressive dans ce site bénéficierait de tous les avantages techniques offerts par le port actuel, mais la taille des navires resterait limitée à environ 18 000 tpl, à moins de coûteux travaux d'approfondissement des accès et de rempliement des ouvrages d'accostage, et l'appontement actuel devrait être doublé pour permettre l'écoulement de quantités de charbon supplémentaires importantes. Les surfaces disponibles sur le port ne permettraient ni l'implantation des unités de la centrale thermique, ni le développement des installations de stockage de produits pétroliers telles qu'envisagées à l'horizon 2015.

Une telle concentration du développement sur le site de Jarry serait en contradiction avec l'une des orientations majeures du schéma d'aménagement régional préconisant de « rééquilibrer le territoire » et contribuerait à aggraver l'engorgement de la zone de Pointe-à-Pitre.

Sur le plan des risques, il n'apparaît pas souhaitable de concentrer sur une seule zone de l'île des installations essentielles pour son fonctionnement, en raison des dangers liés à la cohabitation d'installations industrielles sensibles (production d'électricité, stockage de produits pétroliers, stockage de sucre en vrac, fabrication et stockage de ciment...), du caractère sismique et submersible de la zone et des conséquences de fréquents mouvements sociaux.

Au plan économique, les éléments disponibles ne permettent pas de se prononcer avec précision, mais les aménagements maritimes seraient en tout état de cause très coûteux.

Cette implantation n'aurait que très peu d'incidences sur les milieux naturels.

#### 4.4. Petit-Bourg – Pointe à Bacchus

Ce site est situé à 1,5 km au nord de Petit-Bourg.

Le projet portuaire, déjà esquissé lors d'une étude ancienne du Port autonome de la Guadeloupe pour un projet de raffinerie, consiste à remblayer la caye qui relie, sur 3,9 km de longueur, la Pointe à Bacchus à l'Ilet Frégate de Haut bordé à ses extrémités est et sud par des fonds de l'ordre de 20 m directement accessibles aux grands navires. Le remblaiement de cette zone jusqu'à la cote + 3 CM, nécessiterait environ 7 Mm<sup>3</sup> de matériaux ainsi que des protections de berges sur près de 8 km, et offrirait une surface aménageable d'environ 250 ha. Cette définition correspond au programme de 1994, nettement plus ambitieux que le programme actuel.

Si cette implantation pouvait être envisagée en 1994, avec de sérieuses réserves sur sa faisabilité technique, l'urbanisation importante qui s'est développée depuis lors et

l'acquisition de terrains par le Conservatoire du Littoral ne permettraient plus aujourd'hui de dégager un site apte à satisfaire aux besoins.

Cet emplacement est encore proche de la zone de Pointe-à-Pitre eu égard aux préoccupations d'aménagement du territoire et risquerait de déboucher, à terme sur une vaste zone industrialo-portuaire entre Pointe-à-Pitre et Petit-Bourg, ce qui est contraire aux orientations du schéma d'aménagement régional.

Il présenterait par contre moins de risques que le site de Jarry.

L'obligation de remblayer le récif madréporique entre la Pointe à Bacchus et la Point Frégate conduirait à un coût des travaux élevé.

Ce site serait relativement favorable pour ce qui concerne les préoccupations relatives au milieu naturel.

#### 4.5. Petit-Bourg – Pointe de Roujol

Ce site nécessiterait la construction d'une importante plate-forme marine destinée aux installations industrielles pour atteindre des fonds suffisants. Il ne pourrait répondre aux besoins que très difficilement et doit donc être éliminé d'office.

#### 4.6. Pointe de la Rivière à Goyave

Ce site ne pourrait pas non plus répondre convenablement aux besoins. Il nécessiterait des travaux importants de remblaiement et de détournement de la rivière Goyave et resterait très exposé aux houles du large.

#### 4.7. Pointe de La Grande Anse

L'exiguïté du site ne permettrait que difficilement l'implantation des installations projetées et ses caractéristiques exigeraient des ouvrages en mer relativement importants, ce qui conduit à l'écarter.

#### 4.8. Vieux-Habitants

L'exiguïté du site, déjà assez occupé, nécessiterait des travaux de terrassement importants et l'agitation serait assez forte. Il n'apparaît pas intéressant.

#### 4.9. Pointe Allègre

Ce site, bordé de hauts-fonds, n'est pas réellement envisageable pour un aménagement portuaire. Il doit être éliminé.

#### 4.10. Port-Louis Sud - Pointe Gris-Gris

Situé à 2 km au sud de Port-Louis, ce site est tout à fait apte à recevoir un appontement, une centrale thermique et des stockages pétroliers. Il s'agit d'une zone basse, non urbanisée, avec des fonds supérieurs à 15 m relativement peu éloignés de la côte et un plan d'eau convenablement protégé des houles, des vents dominants et des cyclones tout en étant

largement ouvert sur le Nord-Ouest et le Nord, ce qui permet des manœuvres aisées des navires, tant à l'approche qu'au départ. Sa desserte terrestre (route, lignes électriques...) est aisée. Sous réserve d'un examen plus précis qui reste à effectuer, le sous-sol ne présente pas de difficultés particulières de fondations. La réalisation d'un appontement léger en mer ouverte apparaît possible dans des conditions économiques, sous réserve de précautions à prendre dans sa conception pour les cas de cyclones.

Ce secteur d'implantation est considéré comme tout à fait satisfaisant du point de vue de l'aménagement du territoire, notamment pour le rééquilibrage du territoire prévu par le schéma d'aménagement régional.

Il s'avère également très favorable au plan des risques, en créant un deuxième pôle énergétique bien distinct de celui de Jarry.

Il est excellent au plan économique, car il permet de réaliser au moindre coût les installations tant maritimes que terrestres.

Mais il présente l'inconvénient important de se trouver en bordure d'une zone d'intérêt écologique exceptionnel à l'échelle des Antilles, constituée par le Grand Cul-de-Sac Marin, qui bénéficie d'ailleurs de multiples protections (réserves naturelles, réserve de biosphère, site RAMSAR...).

Toute implantation dans cette zone devra être strictement limitée à la satisfaction des besoins définis ci-dessus, sans diversification ni extensions importantes. La conception, la réalisation et l'exploitation des équipements maritimes et des installations industrielles devront être assorties de précautions strictes au plan de la préservation du milieu naturel.

#### 4.11. Port-Louis Nord – Pointe d'Antigues

Ce site, situé à 2,5 km au nord de Port-Louis, offre les mêmes avantages et inconvénients que celui de la Pointe Gris-Gris sous réserve de deux différences :

- sur le plan technique, il est plus exposé à la houle, ce qui est défavorable à l'implantation d'un ouvrage relativement léger et à son exploitation dans des conditions strictes de sécurité, mais les fonds nécessaires à l'implantation de l'appontement se trouvent à une moindre distance du rivage, ce qui réduirait le coût de la passerelle de raccordement ;
- sur le plan de l'environnement, ce site est encore plus sensible que le précédent dans la mesure où il concerne une zone de marais très favorable à l'accueil des oiseaux.

#### 4.12. Port-Louis – Pointe Plate

Ce site, situé au nord de Port-Louis, à proximité de la limite entre les communes de Port-Louis et d'Anse Bertrand, offre les mêmes avantages et inconvénients que celui de Pointe Gris-Gris, sous réserve de deux différences comme pour la Pointe d'Antigues:

- sur le plan technique, il est nettement plus exposé à la houle, donc plus défavorable, que les deux précédents ;
- sur le plan de l'environnement, la situation est aussi défavorable que celle de la Pointe d'Antigues, pour les mêmes raisons.

#### 4.13. Le Moule

Examiné à la demande de la DIREN de Guadeloupe, ce site n'a donné lieu qu'à une étude très légère du CETMEF, ayant essentiellement porté sur les ouvrages maritimes.

L'esquisse établie a mis en évidence le caractère particulièrement difficile du site à l'égard de la houle du large et l'impérative nécessité de protéger l'ouvrage sur lequel accosteraient les navires par un système de digues aptes à résister aux plus fortes houles et créant ainsi un véritable port. Des précautions particulières seraient également requises contre les cyclones, dans ce secteur qui leur est particulièrement exposé. Les possibilités d'implantation de la centrale thermique et des stockages pétroliers n'ont pas été examinées, qu'il s'agisse des disponibilités en terrains ou des problèmes posés par la présence d'une falaise séparant les équipements portuaires des sites industriels. Il n'est pas acquis, en particulier, que les installations nouvelles puissent être implantées auprès de la centrale bagasse/charbon et de la sucrerie existantes.

Bien que le site ne soit pas mentionné dans le projet de schéma d'aménagement régional, il apparaît favorable au plan de l'aménagement du territoire, pour le rééquilibrage recherché par ce document.

Il est également favorable au regard des risques.

Au plan économique, par contre, il s'avère en tout état de cause particulièrement défavorable en raison des lourds ouvrages de protection, du renforcement de l'apportement et de l'adaptation du dispositif de transport entre cet ouvrage et les installations industrielles qu'impliquerait son choix. En toute première approximation, un surcoût de quelque 500 MF, pour les seuls ouvrages maritimes de protection, serait inévitable.

Aucune étude environnementale n'est disponible pour apprécier de ce point de vue l'intérêt du site, qui semble a priori ne pas devoir être défavorable.

#### 4.14. Conclusions sur le choix du site

En l'état actuel des études, il n'existe pas d'étude comparative complète des différentes implantations possibles pour justifier clairement et indiscutablement le choix du site de Port-Louis Sud - Pointe Gris-Gris.

Ce site est indiscutablement très satisfaisant aux plans de l'adéquation aux besoins, de l'aménagement du territoire, des risques et des coûts d'investissement et d'exploitation, mais il soulève de réels problèmes au plan de l'environnement.

Si le site de Petit-Bourg - Point à Bacchus a pu être, à l'origine du projet, considéré comme susceptible d'apporter une réponse satisfaisante, sous réserve des coûts d'investissement toutefois, l'évolution de l'urbanisation depuis lors et l'acquisition de terrains par le Conservatoire du Littoral paraissent avoir irréversiblement compromis cet intérêt.

Pour le site du Moule, les études très partielles effectuées jusqu'ici doivent être complétées pour confirmer ou infirmer son adéquation aux besoins, ses caractéristiques techniques et ses implications à l'égard de l'environnement. Il appelle d'ores et déjà les plus grandes réserves pour ce qui concerne les ouvrages maritimes

Dans la mesure où les autres sites envisagés peuvent maintenant être considérés comme définitivement éliminés, l'étude d'impact qui va s'engager sur le projet d'ouvrages maritimes et d'installations industrielles pourra se limiter à la comparaison de ces trois derniers sites pour conforter le bien-fondé du choix du site de Port-Louis Sud - Pointe Gris-Gris.

## **5. Compatibilité du choix du site de Port-Louis avec la zone naturelle du Grand Cul-de-Sac Marin**

Un des sites inventoriés pour l'implantation du projet industriel-portuaire et pour lequel penchent les préférences locales au point qu'il est déjà cité dans le projet de schéma Régional d'Aménagement, est situé dans la zone dite du Grand Cul de Sac Marin désignée au titre de la convention de Ramsar.

Ce qui suit a pour objet de présenter quelques réflexions sur la compatibilité du projet avec la conservation de la zone humide et ne saurait bien entendu remplacer les diagnostics scientifiques des études d'impact .

### **5.1. Les enjeux environnementaux de la zone du Grand Cul de Sac Marin, site Ramsar (cf. annexe n° 3)**

La totalité de la zone a été désignée au titre de la convention de Ramsar et se compose d'un vaste lagon limité au nord par une barrière corallienne et sur ses autres cotés par une zone littorale comportant une grande variété de milieux humides : marais saumâtres, prairies humides, vasières, forêts marécageuses d'eau douce et surtout mangroves. La surface totale couverte, de 20 000 hectares dont 8 000 terrestres, en fait la plus vaste zone humide de toutes les Petites Antilles.

Sur la dizaine de types de zones humides la désignation de ce territoire au titre de la convention de Ramsar en a cité 5 :

- Eaux marines peu profondes et permanentes
- Récifs coralliens
- Zone boisée intertidale
- Etendues saumâtres
- Marais, marécages.

L'intérêt de la zone est donc sa très grande biodiversité tant sur le plan des milieux rencontrés que des espèces associées.

Au plan de la rareté la zone abrite 2 espèces endémiques, le pic de la Guadeloupe et la Paruline Caféïette . Différentes espèces d'oiseaux nichent sur les îlets du lagon dont la Petite Sterne, espèce endémique à la Caraïbe. Certaines de ces espèces ont le statut d'espèce menacée de la classification de l'U.I.C.N.(Union Internationale pour la Conservation de la Nature) .

Cette richesse biologique est à l'origine de la productivité de la pêche pratiquée sur l'ensemble des zones côtières de l'île.

### **5.2. Les autres protections et distinctions de la zone**

## Réserve naturelle

La réserve naturelle du Grand Cul-de-Sac Marin a été créée par décret ministériel n° 87-951 du 23 novembre 1987 ; elle occupe 2 115 ha de mer territoriale et 1 622 ha de formations littorales. Elle est éclatée en 6 pôles associant milieux terrestres et marins . Son gestionnaire est le Parc National de Guadeloupe.

## Réserve de biosphère

La Réserve Naturelle du Grand Cul-de-Sac Marin fait partie depuis 1994 de la Réserve de Biosphère de l'Archipel de Guadeloupe rejoignant ainsi le réseau des 350 Réserves de Biosphère existantes à l'époque . Le découpage de l'ensemble de la Réserve de Biosphère c'est-à-dire de la zone centrale, de la zone tampon et de l'aire de transition est peu différent de celui de la zone de Ramsar.

Réserve de Biosphère et désignation au titre de la convention de Ramsar ne sont pas des protections juridiques à strictement parler mais attestent de l'importance des enjeux environnementaux et focalisent l'attention internationale sur les territoires couverts et leur devenir.

### 5.3. Les dispositions de la Convention de Ramsar

La convention de Ramsar a été adoptée le 2 février 1971 et ratifiée par la France en 1986.

Elle vise à la conservation des zones humides définies comme des étendues de prairies ,de marais, de fagnes, de tourbières , d'eaux naturelles ou artificielles, permanentes ou temporaires, ou l'eau est stagnante ou courante, douce , saumâtre , ou salée, y compris des étendues d'eau marine dont la profondeur à marée basse n'excède pas 6 mètres.

Chaque partenaire a l'obligation de désigner « les zones humides appropriées d'importance internationale » (article 2, § 1) et d'en favoriser « la conservation,...et l'utilisation rationnelle » (article 3, §1).

Chaque Etat dispose pour « des raisons pressantes d'intérêt national » (article 2, § 5) de la possibilité de retirer de la liste une zone inscrite ou de réduire son extension. Le bureau permanent de la convention doit en être informé et l'Etat concerné doit dans la mesure du possible compenser ce retrait par la désignation d'une zone supplémentaire (article 4, § 2). La conférence des parties a en 1987 défini « l'utilisation rationnelle » des zones désignées comme « l'utilisation durable au bénéfice de l'humanité, d'une manière qui soit compatible avec le maintien des propriétés naturelles de l'écosystème ». « Utilisation rationnelle » et « utilisation durable » sont donc des concepts très voisins.

Ne pourront être admises dans ces zones que les pratiques qui permettent le maintien de leurs caractéristiques écologiques, ces caractéristiques étant la somme des éléments biologiques, physiques et chimiques qui donnent à l'écosystème ses propriétés.

### 5.4. Le projet industrialo-portuaire et ses incidences

Le projet industriel est assez ancien puisque la fiche descriptive du site élaborée pour son inscription au titre de la Convention de Ramsar signalait déjà dans son chapitre relatif aux

perturbations et menaces un « projet de centrale thermique et de zone industrielle sur les marais de Port-Louis ».

Depuis le projet s'est précisé et modifié.

#### 5.4.1. Consistance et situation du projet

Le programme envisagé comporte :

- Un appontement de 500 à 700 mètres de long pour permettre aux navires de 13 mètres de tirant d'eau d'accoster. Cet appontement est destiné à la réception exclusive de charbon et de produits pétroliers. Le maître d'ouvrage serait le Port Autonome de Guadeloupe qui demanderait, tant pour cet ouvrage que pour les extensions terrestres, une extension de sa circonscription.

- Une centrale thermique utilisant le charbon avec ses installations annexes de stockage du combustible et des déchets en attendant leur valorisation. Le maître d'ouvrage serait E.D.F..

- Une installation de stockage d'hydrocarbures dont la maîtrise d'ouvrage pourrait être assurée par la S.A.R.A..

- Une zone d'extension industrielle pouvant recevoir des entreprises intéressées par les sous-produits de la centrale thermique et en particulier la vapeur.

L'extension du projet est schématisée dans le plan joint (cf. annexe n° 4). La partie terrestre est centrée sur la Pointe de la Guérite et comporte une façade maritime de l'ordre de 1 000 mètres. La superficie occupée par les installations industrielles devrait à terme être de l'ordre de la centaine d'hectares.

A l'égard de la convention de Ramsar ce projet pose 2 questions :

- est-il compatible avec la désignation de la zone ; en d'autres termes, le projet permettra-t-il de maintenir les caractéristiques actuelles de l'écosystème ?

- si ce projet devait se réaliser quelle pourrait être la démarche à engager à l'égard de la conférence des parties ?

#### 5.4.2. Compatibilité du projet avec la désignation Ramsar

Incidence sur la partie terrestre de la zone

Le découpage de la zone humide désignée marque dans sa partie terrestre au niveau de Port-Louis une interruption correspondant à la partie urbanisée de la commune. Au sud de l'agglomération la zone humide désignée reprend avec les premières zones de mangrove. Le dessin de la zone industrielle met à profit cette interruption et n'empiète sur la mangrove que sur une dizaine d'hectares. Il n'est pas impossible que cette partie de mangrove puisse rester en l'état si la jonction de l'appontement se fait au droit de la Ravine de la Vidange. De toute manière une imputation de cette surface n'est pas susceptible de remettre en cause l'intérêt de la zone humide dans sa globalité. L'implantation actuellement à l'étude est donc beaucoup moins pénalisante que celle prévue à l'origine dans la partie marécageuse au nord de Port-Louis. Cette formation, peu fréquente dans les 20 000 hectares de la zone Ramsar, joue en effet un rôle important dans l'accueil des oiseaux.

## Incidence sur la zone maritime

La zone maritime du Grand Cul-de-Sac Marin est concernée par l'implantation de l'appontement, les apports de la zone terrestre et les aléas du trafic maritime que générera la zone industrielle.

Il appartiendra à l'étude d'impact d'apporter toute les précisions nécessaires sur l'intensité des impacts à attendre, ce qui pourrait conduire à conclure en définitive à l'incompatibilité du projet avec la désignation de la zone au titre de la convention de Ramsar s'il n'était pas possible de maintenir les caractéristiques actuelles des écosystèmes. Les réflexions qui suivent sont donc à considérer encore une fois sous réserve des expertises scientifiques qui suivront.

L'appontement qui sera fondé sur pieux et ne sera donc pas susceptible de modifier la courantologie locale ne devrait pas, hors quelques incidences en période de travaux, qui peuvent être mineures si ceux-ci sont conduits correctement, modifier les caractéristiques de la zone.

Les apports terrestres provenant de la zone industrielle peuvent, si l'on n'y prend garde, être beaucoup plus pénalisants pour le milieu, y compris pour les secteurs éloignés de l'installation. Il s'agit cependant de paramètres maîtrisables à volonté y compris dans le cas de dysfonctionnement des installations en prévoyant par exemple les capacités de confinement nécessaires au recueil de fuites accidentelles. Les études de risques permettront de concevoir des installations a priori sûres. Il n'en reste pas moins qu'il ne sera pas possible d'éviter tout apport au milieu. Le gestionnaire des réserves du Grand Cul-de-Sac Marin note une pression anthropique importante s'ajoutant aux désordres dus aux événements cycloniques récents. La limite compatible avec l'utilisation rationnelle de la zone humide ne semble toutefois pas encore atteinte ce que devrait vérifier l'inventaire de l'état des lieux récemment entrepris. Mais il est certain que dans ces conditions, admettre de nouvelles pressions ne pourrait qu'accélérer une évolution néfaste. Il serait alors nécessaire de réfléchir au niveau du bassin versant terrestre de la zone, aux moyens à engager pour maintenir la qualité du milieu et de n'admettre de nouveaux apports qu'en fonction d'un programme global de gestion.

La menace la plus importante que fait peser le projet sur la zone est celle d'une catastrophe maritime du type de celles qui affectent régulièrement les côtes métropolitaines. Cette menace concerne essentiellement les approvisionnements en hydrocarbures plutôt que le trafic charbonnier. Le fait que le trafic serait uniquement celui de navires livrant à des structures locales, et non un trafic de passage, devrait permettre d'exercer une vigilance efficace sur l'état des bâtiments admis à accoster. Une étude de courantologie devrait permettre d'affiner la connaissance du risque et de concevoir les mesures adaptées ; il est utile de signaler à ce niveau que les données disponibles donnent comme direction la plus fréquente des courants, tant superficiels que profonds, au droit de Port-Louis la direction sud-nord ce qui a pour effet d'éloigner les flottants de la zone sensible du Grand Cul-de-Sac Marin.

Enfin une dernière crainte est qu'au fil du temps le développement de la zone aille bien au delà du programme actuel ce qui multiplierait les probabilités d'atteinte au milieu. De ce point de vue il serait sans doute utile de n'admettre qu'un appontement ne permettant que le seul débarquement de vrac énergétique et de délimiter très strictement l'extension de la circonscription du Port Autonome de Guadeloupe : la zone terrestre du projet (cf. carte jointe

en annexe n° 4) est d'une superficie très supérieure aux besoins exprimés et devrait être réduite au minimum qui permettra l'exécution du programme.

A l'exception de ces deux derniers points il paraît possible de gérer sur le site prévu une implantation industrialo-portuaire limitée et axée sur la production électrique de manière à conserver les caractéristiques des écosystèmes de la zone du Grand Cul-de-Sac Marin désignée au titre de la convention de Ramsar, sous réserve d'un cahier des charges sévère qui aborderait en particulier les points suivants :

- pour les installations terrestres :
  - . nature et caractéristiques des activités annexes autorisées à s'implanter sur le site,
  - . effluents de la centrale, des stockages pétroliers et des activités annexes (phases de construction et phases d'exploitation),
  - . dessertes terrestres de la zone (routes, lignes électriques...),
  - . dispositif de refroidissement de la centrale,
  - . étude des risques (rupture de citernes...);
  
- pour les équipements maritimes :
  - . conception : appontement léger destiné à des navires charbonniers autodéchargeants et à des transporteurs d'hydrocarbures de taille limitée, et ne perturbant que très peu les champs de courants marins,
  - . réalisation : choix et mise en œuvre de techniques évitant au maximum les perturbations du milieu (mouvements sédimentaires, pollutions...),
  - . exploitation : utilisation exclusive de navires de bonne qualité et bien entretenus, dotés de bonnes capacités de manœuvre et d'équipages compétents, procédures de mise à quai, d'exécution des opérations à quai et de départ bien définies, avec le concours de spécialistes, et correctement respectées, limitation stricte des effluents et des pollutions accidentelles (charbon, hydrocarbures, rejets des navires...).

#### 5.4.3. Démarches à engager auprès du Bureau Permanent de la Convention

Le retrait ou la réduction de sites inscrits est possible pour des « raisons pressantes d'intérêt national ». Les raisons qui conduisent à rechercher un nouvel emplacement doublant le site de Jarry pour la production d'électricité peuvent être considérées comme telles. Il reste cependant à expliciter clairement et complètement les motifs qui ont conduit à choisir le site de Port-Louis : cette démarche reste à faire. Elle devrait permettre aux services en charge de ces questions de présenter le dossier au Bureau Permanent de la Convention de Ramsar.

## 6. Conclusions générales

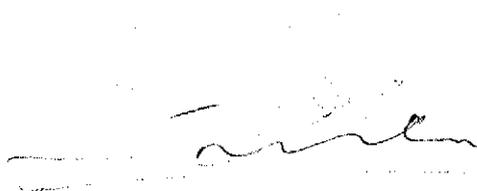
Les conclusions de la mission diligentée pour expertiser les études conduites pour l'implantation d'un port de vracs énergétiques sur le site de Port-Louis et la compatibilité de cette implantation avec la convention de Ramsar sont les suivantes :

- ♦ Le Schéma d'Aménagement Régional de la Guadeloupe prévoit la construction d'un site de production d'énergie électrique lié à un port de vracs énergétiques. Différentes études ont été conduites pour choisir le site depuis 1994 . Ces études sont partielles et envisagent soit les questions techniques, soit les questions environnementales. Une synthèse est indispensable ; elle pourra se limiter aux trois sites de Port-Louis Sud - Pointe Gris-Gris,

Le Moule et Petit-Bourg – Pointe à Bacchus ; elle devra, en travaillant sur le programme actuel, envisager l'ensemble des points de vue : technique, économique, social et environnemental.

- ◆ Si le choix du site de Port-Louis devait se confirmer, la compatibilité avec la convention de Ramsar pourrait être assurée si le programme était limité aux dispositions actuelles : réception de vracs énergétiques par appontement, installations terrestres d'une centaine d'hectares dotées d'un cahier des charges permettant de garantir l'innocuité des apports terrestres vis à vis du milieu marin dont certaines composantes sont extrêmement sensibles.

On peut noter que si 2004 apparaît comme l'année nécessitant la mise en service d'une tranche complémentaire de 40 MW, cette tranche pourrait, suivant le schéma de services collectifs de l'énergie de la Guadeloupe, être mise soit sur le site de Port-Louis (scénario 1 du schéma) soit sur le site de Gardel (scénario 2). Cette alternative pourrait permettre de conduire en toute sérénité les études nécessaires sur le site de Port-Louis.



Jean-Pierre MERLE  
Ingénieur général du génie rural, de eaux et  
des forêts



Pierre MONADIER  
Ingénieur général des ponts et chaussées

#### Pièces jointes

#### Tableau

Essai de synthèse des documents relatifs à l'examen comparatif des sites

#### Annexes

1. Lettres de mission des 14.02.2000 et 28.02.2000
2. Localisation des sites étudiés
3. Limites du site Ramsar proposé et de la Réserve Naturelle du Grand Cul-de-Sac Marin
4. Projet d'extension de la circonscription du Port autonome de la Guadeloupe
5. Liste des personnalités rencontrées
6. Liste des principaux documents consultés

## Essai de synthèse des documents relatifs à l'examen comparatif des sites

Sites		Adéquation aux besoins	Aménagement du territoire	Risques (naturels, sociaux...)	Economie	Environnement (milieu naturel)
1	Jarry	non	--	--	?	++
2	Petit-Bourg (3 sites)	oui, à l'origine non, actuellement (à confirmer)	-	+	-	+
3	Basse-Terre (3 sites)					
	Grande Anse	non	+	-	?	- (?)
	Vieux-Habitants	non	+	--	?	- (?)
	Pointe Allègre	non	+	-	?	- (?)
4	Port-Louis Site Sud – Pointe Gris-Gris	oui	++	+	++	--
5	Le Moule	oui (à confirmer)	++	+	--	+ (?)

## Légende

- ++ favorable
- + moyennement favorable
- moyennement défavorable
- défavorable

1. Jarry  
Il paraît difficile de disposer des terrains nécessaires. Le site ne répond ni aux objectifs d'aménagement du territoire, ni aux problèmes de risques (sociaux en particulier).
2. Petit-Bourg (3 sites)  
Proximité de zone résidentielle. Risque de liquéfaction des sols.
3. Basse-Terre (3 sites)  
Ces sites ont été écartés dès la première étude de 1994.
4. Port-Louis  
Site Sud – Pointe Gris-Gris  
Ce site est classé au titre de la convention de RAMSAR. Trois sites ont été examinés à l'origine. Mais les sites de la Pointe d'Antigues et de la Pointe Plate ont été rapidement éliminés.
5. Le Moule  
Sa situation face aux vents dominants nécessiterait la construction d'une véritable digue de protection et non d'un simple appontement.



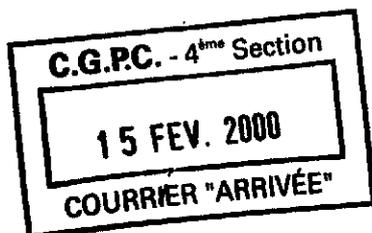
Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement

Conseil général des  
ponts et chaussées

6ème Section  
Secrétariat général

Le Président

La Défense, le 14 FEV. 2000



**NOTE**  
à l'attention de

**Monsieur Pierre MONADIER,**  
Ingénieur général des ponts et chaussées

**Affaire n° 2000-0028-01**

Par lettre du 25 janvier 2000, le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction a demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission d'expertise sur le projet de port de vrac énergétique de Port-Louis au regard de la convention RAMSAR.

Je vous confie cette mission qui est enregistrée sous le n° 2000-0028-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

J'attire votre attention sur le souhait du directeur de disposer du rapport final pour la fin du mois de février 2000.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 4ème section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction par le vice-président du CGPC.

  
**Hubert ROUX**

*Copies : M. le président de la 4ème section  
M. le président de la 5ème section  
M. le coordonnateur de la MIGT 12*

Localisation des bureaux : Tour Pascal B - La Défense - Métro et RER : La Grande Arche.  
Adresse Postale : 92055 LA DEFENSE CEDEX - Téléphone standard : 01 40 81 21 22 - Téléc 610 836 F

Le conseil général des ponts et chaussées est compétent en matière d'équipement, d'environnement, d'urbanisme, de logement, de transports, de génie civil et de bâtiment pour les questions qu'ont à traiter les services relevant des ministères chargés de l'équipement, des transports, de l'environnement et de la mer. Il assure l'inspection générale de l'équipement et de l'environnement.



Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement

Conseil général des  
ponts et chaussées

6ème Section

Secrétariat général

Le Président



La Défense, le

28 FEV. 2000

**NOTE**

à l'attention de

**Monsieur Jean-Pierre MERLE,**

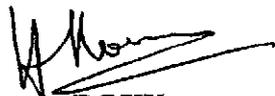
Ingénieur général du génie rural, des eaux et des forêts

**Affaire n° 2000-0028-01**

Par lettre du 25 janvier 2000, le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction a demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission d'expertise sur le projet de port de vrac énergétique de Port-Louis au regard de la convention RAMSAR.

Sur proposition de M. SUZANNE, coordonnateur de la mission d'inspection spécialisée de l'environnement (MISE), je vous confie cette mission, conjointement avec M. Pierre MONADIER, ingénieur général des ponts et chaussées qui a déjà été désigné pour accomplir cette mission. Elle est enregistrée sous le n° 2000-0028-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 4ème section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction par le vice-président du CGPC.

  
Hubert ROUX

Copies : M. MONADIER

M. le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction

M. le président de la 4ème section

M. le président de la 5ème section

M. le coordonnateur de la MIGT 12

M. le coordonnateur de la MISE

Localisation des bureaux : Tour Pascal B - La Défense - Métro et RER : La Grande Arche.  
Adresse Postale : 92065 LA DEFENSE CEDEX - Téléphone standard : 01 40 81 21 22 - Téléc 610 836 F

Le conseil général des ponts et chaussées est compétent en matière d'équipement, d'environnement, d'urbanisme, de logement, de transports, de génie civil et de bâtiment pour les questions qu'il a à traiter les services relevant des ministères chargés de l'équipement, des transports, de l'environnement et de la mer. Il assure l'inspection générale de l'équipement et de l'environnement.



La Défense, le 25 JAN 2000

Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports,  
et du Logement

Direction Générale  
de l'Urbanisme,  
de l'Habitat et de la  
Construction

Le Conseiller Technique  
auprès du Directeur  
Général

Patrick HOCREMIERE  
TÉL : 01.40.81.91.03  
Fax : 01.40.81.94.95

*Signé*

**Le Directeur Général de  
l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction**  
à  
**Monsieur le Président du  
Conseil Général des Ponts et Chaussées**

Le projet de Schéma d'Aménagement Régional de la Guadeloupe élaboré, conformément à la loi n° 84-747 du 2 août 1984 relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de la Martinique et de la Réunion, sous la responsabilité du Préfet de région, en étroite concertation avec la Présidente de la Région, identifie la création d'un projet de port de vrac énergétique sur la commune de Port-Louis afin de répondre aux besoins de consommation énergétique de l'île et dans un souci de rééquilibrage du territoire régional.

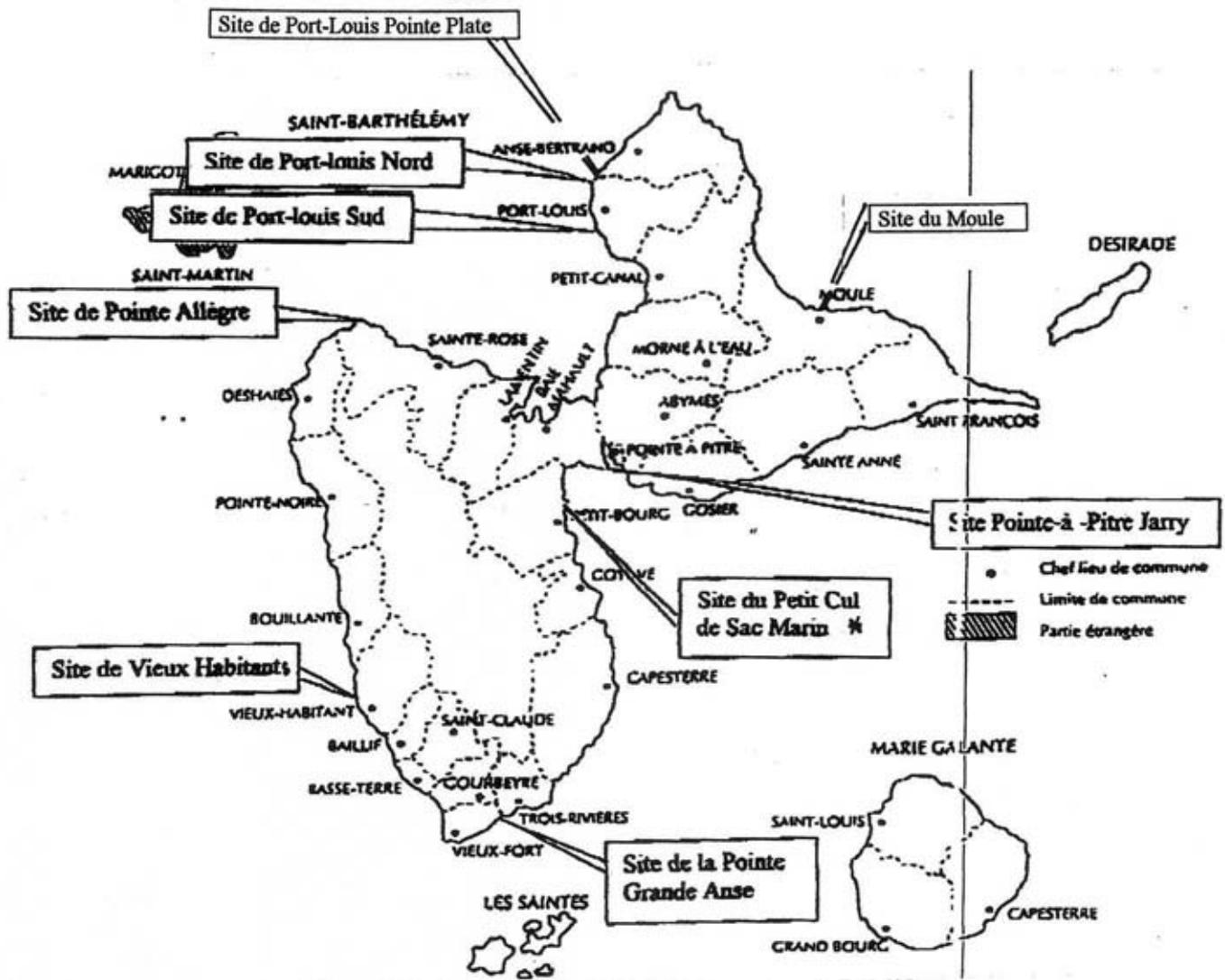
Ce projet de port se situant toutefois dans un site inscrit au titre de la Convention de Ramsar du 2 février 1971 relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau, il est apparu souhaitable d'initier une mission conjointe du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en particulier de son collège d'inspection maritime, et du Conseil Général des Mines, afin d'expertiser d'une part, les études techniques qui ont conduit à la localisation de ce site et d'autre part, la faisabilité juridique de ce projet au regard de la Convention Ramsar.

Vous trouverez ci-joint une note qui précise les différents éléments relatifs à ce projet. J'attacherais du prix à disposer des conclusions de cette mission pour la fin du mois de février 2 000.

**Le Directeur Général de l'Urbanisme,  
de l'Habitat et de la Construction**

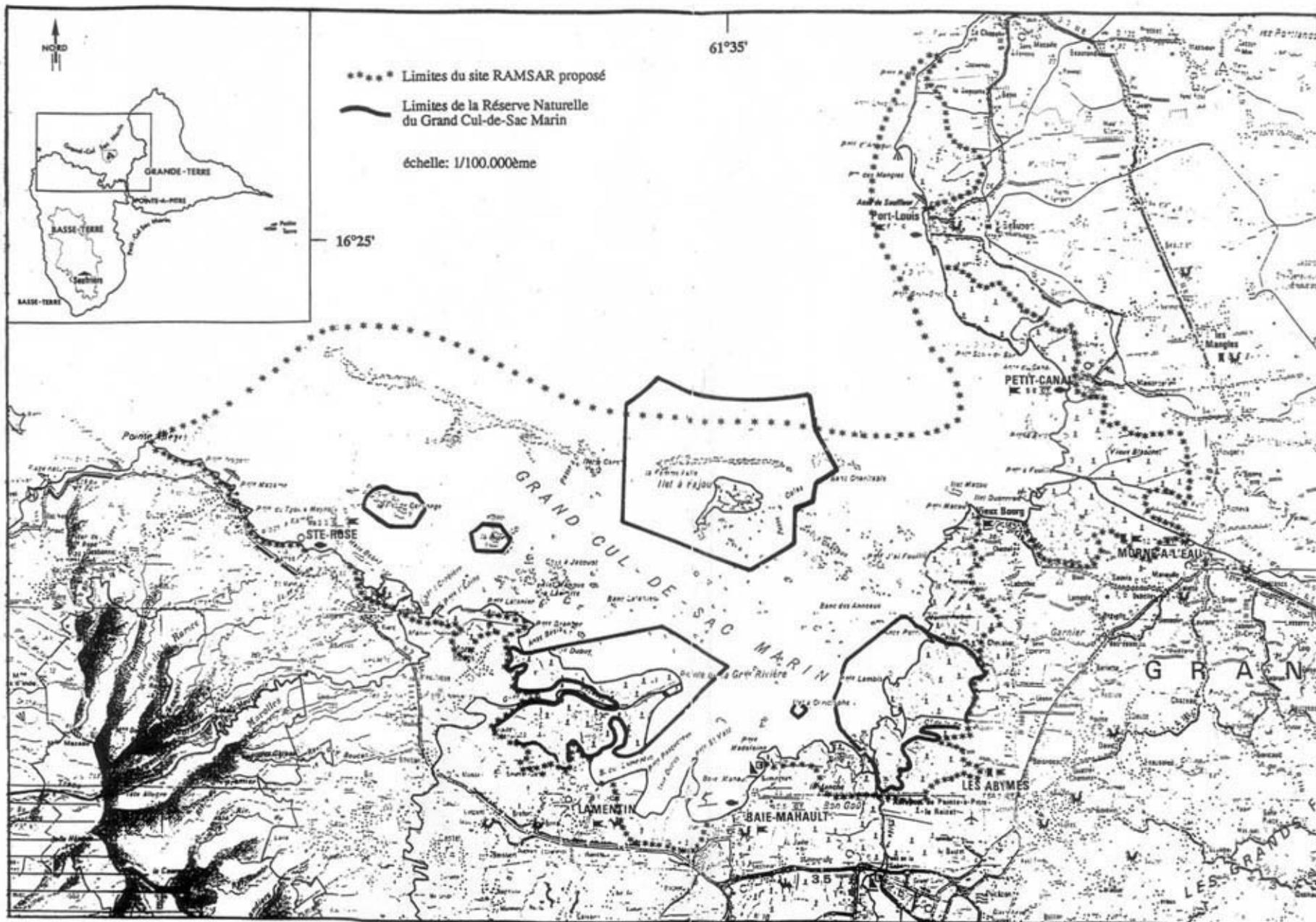
**Pierre-René LEMAS**

Annexe n° 2  
Localisation des sites étudiés

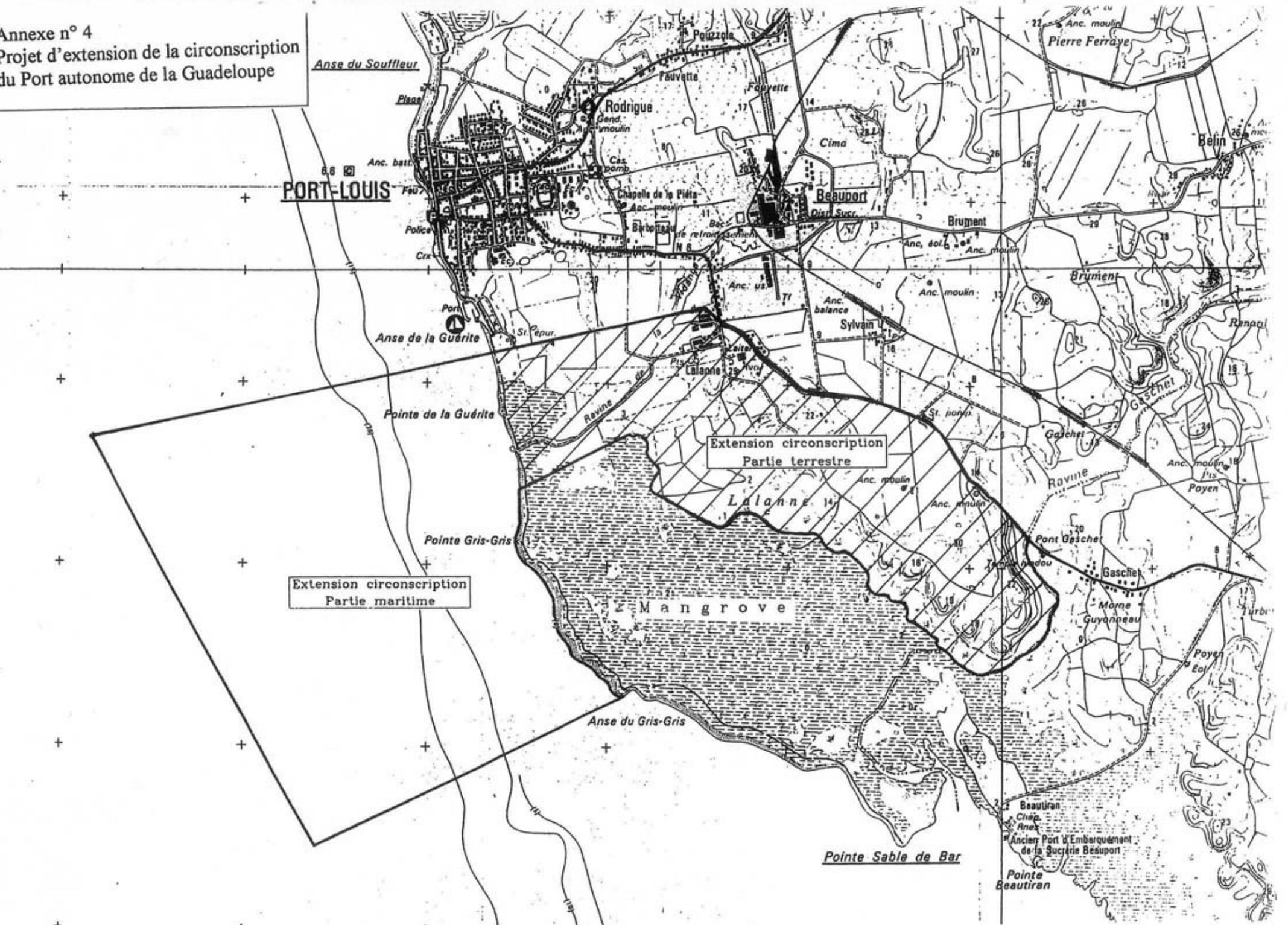


\* Pointe à Bacchus  
Pointe de Roujol  
Pointe de la Rivière à Goyave

Annexe n° 3  
 Limites du site Ramsar proposé et de la Réserve Naturelle du Grand Cul-de-Sac Marin



Annexe n° 4  
Projet d'extension de la circonscription  
du Port autonome de la Guadeloupe



**Annexe n° 5**

**Liste des personnalités rencontrées**

<b>M. CARENCO</b>	<b>Préfet de la région Guadeloupe</b>
<b>M. DESCOMBES</b>	<b>Directeur départemental de l'équipement de la Guadeloupe</b>
<b>M. LEFEUVRE</b>	<b>Chef du S.A.U - DDE de la Guadeloupe</b>
<b>M. BONVOISIN</b>	<b>Chef du S.M.B.A. – DDE de la Guadeloupe</b>
<b>M. COMMIN</b>	<b>Chef de la subdivision d'Anse-Bertrand – DDE de la Guadeloupe</b>
<b>M. SINOIR</b>	<b>Directeur régional de l'environnement de la Guadeloupe</b>
<b>M. GONTARD</b>	<b>DIREN de la Guadeloupe</b>
<b>Mme VALENTIN</b>	<b>DIREN de la Guadeloupe</b>
<b>M. LEDOUX</b>	<b>Chef de subdivision de la DRIRE Antilles - Guyane</b>
<b>M. ADELAIDE</b>	<b>Président du conseil d'administration du Port autonome de la Guadeloupe</b>
<b>M. KUSCHTA</b>	<b>Directeur du PAG par intérim, directeur de l'aménagement et de la prospective</b>
<b>M. AGOSTINI</b>	<b>Adjoint au directeur de l'aménagement et de la prospective du PAG</b>
<b>M. ROCHON</b>	<b>Directeur d'EDF service archipel Guadeloupe</b>
<b>M. DAN</b>	<b>Attaché du directeur d'EDF service archipel Guadeloupe</b>
<b>M. CANTET</b>	<b>Directeur par intérim du Parc de la Guadeloupe</b>
<b>M. THRACE</b>	<b>Parc de la Guadeloupe</b>
<b>M. LEBLOND</b>	<b>Parc de la Guadeloupe</b>
<b>M. RENAUD</b>	<b>Directeur régional de l'Office national des Forêts</b>

**Annexe n° 6**

**Liste des principaux documents consultés**

- 1. Analyse des possibilités de création d'infrastructures portuaires**  
Rapport de A. Graillet – Port autonome de Nantes – Saint – Nazaire  
Port autonome de La Guadeloupe  
Janvier 1994
- 2. Evaluation des impacts des projets industrialo-portuaires en Guadeloupe**  
Rapport de R. E. Quélenec et P. André, avec la collaboration de D. Imbert – Eurocoast –  
Centre International CARMEL  
DIREN Guadeloupe  
Mai 1994
- 3. Schéma de services collectifs de l'énergie de la Guadeloupe**  
DRIRE Antilles – Guyane – Subdivisions de Guadeloupe  
Novembre 1999
- 4. Préfaisabilité d'un appontement pour vracs énergétiques à Port-Louis**  
Rapport CETMEF (GEP n° 99.02)  
Port autonome de La Guadeloupe  
Décembre 1999
- 5. L'ouverture d'un nouveau site portuaire et d'un nouveau site de production d'électricité en Guadeloupe**  
Document de travail EDF  
02.02.2000
- 6. Projet de Schéma d'Aménagement Régional**  
Le Pays de l'Archipel  
Préfecture de Guadeloupe – Région Guadeloupe  
Février 2000