

### 3.2.2 Analyse multicritères des scénarios de localisation

Une analyse des scénarios de localisation a été réalisée sur la base des critères suivants :

1. Réponses en termes de fonctionnement
  - Réponse aux enjeux d'accessibilité nautique
  - Réponse aux enjeux d'exploitation terminal & gare maritime
  - Réponse aux enjeux d'Accès terrestres - stationnement terminal
  - Réponse aux enjeux urbains
2. Conditions de mise en œuvre
  - Coût prévisionnel
  - Faisabilité réglementaire
  - Durée des opérations
  - Complexité du phasage

L'analyse est illustrée par des codes couleurs et matérialisée par une note indicative (en bas de chaque tableau). La totalité des critères permet d'obtenir une note globale sur 20 (sans pondération).

#### 3.2.2.1 Réponses en termes de fonctionnement / Réponse aux enjeux d'accessibilité nautique

Les réponses en termes de fonctionnement qualifient la capacité des différents scénarios à répondre à tout ou partie des enjeux d'évolution de Port-Maria identifiés à l'issue du diagnostic.

L'appréciation est réalisée à dire d'expert en fonction d'une analyse croisée la plus objective possible réalisée en commun entre les différents membres du groupement.

Pour la réponse aux enjeux d'accessibilité nautique, l'analyse est reprise ci-dessous :

	<b>Scénario 1</b>	<b>Scénario 2</b>	<b>Scénario 3</b>	<b>Scénario 4</b>
	Localisations inchangées des fonctions	Inversion créée - gare maritime	Implantation Ouest de la gare maritime sans déplacement créée	Implantation Ouest de la gare maritime avec déplacement créée
Conserver le même niveau d'accessibilité nautique		à étudier	à étudier	à étudier
Conserver la même qualité de stationnement (vs agitation)		non pour la pêche	non pour la pêche (car quai droit)	non pour la pêche
Permettre le stationnement de nuit	oui	oui	oui	oui
Permettre la marche en avant	possible si ponton	oui	oui	oui
Augmenter la capacité d'accostage pêche	si possibilité dragage quai NE	oui (transformation cale en quai)	si possibilité dragage quai NE	oui (transformation cale en quai)
Augmenter l'accessibilité pêche par basse mer	besoin dragage		besoin dragage	
	1,5	1,5	1	1,5

Tous les scénarios permettent de répondre aux enjeux d'accessibilité nautique, à condition de réaliser des aménagements plus ou moins conséquents. Dans le scénario 1, les seuls aménagements à réaliser concernent un poste de nuit, voire un ponton permettant la marche en avant.

Dans les autres scénarios, de nouvelles infrastructures (dont l'orientation et le dimensionnement précis sont à étudier) sont nécessaires pour l'accostage des navires à passagers, et dans certains cas, pour le port de pêche (transformation d'une cale en quai droit).

Le déplacement du port de pêche, ou la réalisation d'un nouveau quai droit à l'ouest du port, se traduiraient par une dégradation des conditions de stationnement en cas de forte agitation, comme le montre l'étude Créocéan reprise en annexe.

### 3.2.2 Réponse en termes de fonctionnement | Enjeux d'exploitation terminal & gare maritime

Pour la réponse aux enjeux d'exploitation du terminal et de la gare maritime, l'analyse est reprise ci-dessous :

	<b>Scénario 1</b> Localisations inchangées des fonctions	<b>Scénario 2</b> Inversion criée - gare maritime	<b>Scénario 3</b> Implantation Ouest de la gare maritime sans déplacement criée	<b>Scénario 4</b> Implantation Ouest de la gare maritime avec déplacement criée
Augmenter la capacité pax de la gare maritime	oui	oui mais -1200 m <sup>2</sup> facilement disponibles	oui mais -700 m <sup>2</sup> facilement disponibles	oui et S <sup>2</sup> potentielle supérieure
Offrir tous les services au passager	oui	oui	oui	oui
Améliorer la qualité de service aux usagers (bâtiment, bureaux)	oui	oui	oui	oui
Améliorer l'accessibilité usagers (stationnement, navettes, transports en commun)	oui	oui	oui	oui
Améliorer les installations fret (zones de contrôle, terre-plein)	oui	oui	oui	oui
	2	1,5	1,5	2,5

Les scénarios ne se distinguent pas vraiment sur le plan de la capacité à réaliser une gare maritime et un terminal passagers correctement dimensionnés et répondant à l'ensemble des besoins. La seule différence porte sur la surface totale potentiellement disponible, maximale dans le scénario 4.

Cette différence n'est pas discriminante dans la mesure où les surfaces disponibles sont suffisantes dans tous les cas.

### 3.2.2.3 Réponse en termes de fonctionnement / Enjeux d'Accès terrestres - stationnement terminal

Pour la réponse aux enjeux d'accès terrestres et de stationnement pour le terminal, l'analyse est reprise ci-dessous :

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
	Localisations inchangées des fonctions	Inversion créée - gare maritime	Implantation Ouest de la gare maritime sans déplacement créée	Implantation Ouest de la gare maritime avec déplacement créée
Fluidité des accès - évacuation embarcadère				
Stationnement des voyageurs hors terminal	réponse via parking annexe	réponse via parking annexe	réponse via parking annexe	réponse via parking annexe
Desserte modes doux	proximité du centre			
	1	1,5	2	2

Le scénario 1 a l'avantage de sa proximité du centre, qui favorise l'utilisation des modes doux pour les voyageurs, mais l'inconvénient de conserver un accès routier en impasse. A l'inverse, dans les scénarios 3 et 4, la localisation du terminal passagers à l'ouest de Port Maria permet de fluidifier les accès routiers pour les voyageurs et le fret.

### 3.2.2.4 Réponse aux enjeux urbains

Pour la réponse aux enjeux urbains, les scénarios sont notés plus favorablement, notamment parce que la réorganisation complète des accès qu'ils nécessitent pourra être réalisée de façon à faciliter la déambulation souhaitée par la Ville :

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
Permettre la déambulation en rendant le parcours lisible				
Réduction de l'emprise des circulations et stationnement				augmentation de la circulation
Améliorer l'insertion urbaine et paysagère			béton mais parc de Belle-Île	béton maximal
Améliorer le stationnement urbain (résidents - commerçants) hors projet parking en ouvrage			non car circulation déviée	possible
	1,5	1,5	2,5	2

Ces scénarios sont synonymes d'une accentuation de l'artificialisation du front de mer mais, dans le scénario 3, celle-ci pourrait être atténuée en cas de réalisation d'un parc urbain sur le terre-plein de l'actuelle gare maritime, comme évoqué dans le projet esquissé par le cabinet Univers pour la Ville.

### 3.2.2.5 Réponse en termes de fonctionnement | Synthèse

Les notes affectées sur à chaque scénario sur les différents enjeux de fonctionnement ont été additionnées ci-dessous pour obtenir un total non pondéré sur 10.

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
Localisations inchangées des fonctions	Inversion créée - gare maritime	Implantation Ouest de la gare maritime sans déplacement créée	Implantation Ouest de la gare maritime avec déplacement créée
<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>

Les différences entre les 4 scénarios sont assez faibles mais les scénarios 3 et 4, qui répondent mieux aux enjeux urbains, ont au final une note un peu supérieure.

### 3.2.2.6 Conditions de mise en œuvre | Coût prévisionnel

Le coût des aménagements des différents scénarios a été estimé au stade projet, sur ratios.

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
Coût projet prévisionnel (ordre de grandeur) hors parking	5 000 000 €	20 000 000 €	20 000 000 €	25 000 000 €
Option ponton marche en avant	5 000 000 €	<i>inclus</i>	<i>inclus</i>	<i>inclus</i>
Option parking enterré en silo	15 000 000 €	15 000 000 €	15 000 000 €	15 000 000 €
	5	1,5	1,5	1

Les ordres de grandeur des coûts sont assez contrastés.

Dans le scénario 1, les investissements concernent principalement la reconstruction de la gare maritime et une légère extension du terre-plein. A cela s'ajoute l'installation d'un poste de nuit.

Dans les scénarios 2 à 4, les investissements sont beaucoup plus conséquents. Ils comprennent, outre la reconstruction de la gare maritime, les postes suivants :

- Dragage
- Ouvrages d'accostage (passerelles et pontons Roro et passagers)
- Déplacement des pontons pêche et reconstruction d'une cale en quai droit
- Renforcement de la digue portuaire (dans les scénarios 3 et 4).

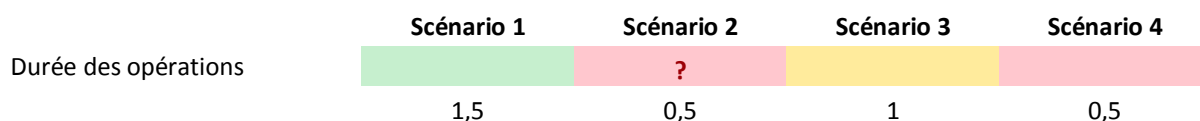
### 3.2.2.7 Faisabilité réglementaire

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
Faisabilité réglementaire			aléa réglementaire (extérieur du port)	aléa réglementaire (extérieur du port)
	1,5	1	0,5	0,5

Sur le plan réglementaire, les scénarios 1 et 2 posent peu de difficulté car ils ne nécessitent pas de travaux à l'extérieur du port.

A l'inverse, le renforcement de la digue, nécessaire pour l'aménagement du terminal passagers à l'ouest du port, supposera la mise en œuvre de procédures réglementaires au titre de la loi sur l'eau et une concertation publique liée à la proximité de la zone Natura 2000 notamment.

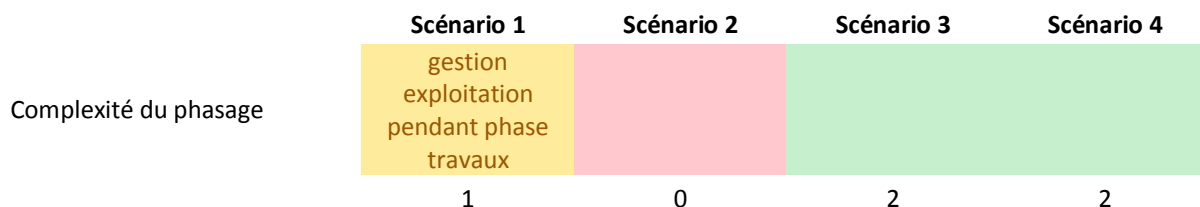
### 3.2.2.8 Durée des opérations



Le scénario 1 est naturellement le plus court à réaliser. Pour les autres scénarios, il y a lieu de tenir compte, en sus des délais de réalisation des travaux, des délais nécessaires à la réalisation des études complémentaires et des procédures réglementaires en amont.

L'évaluation des délais nécessaires à la réalisation des scénarios 2 et 4 est assez difficile (surtout pour le scénario 2).

### 3.2.2.9 Complexité du phasage



Les scénarios 3 et 4, qui supposent une reconstruction complète du terminal passagers, sont moins complexes à mettre en œuvre puisqu'ils peuvent être réalisés, a priori, sans perturber l'exploitation sur les installations existantes.

Le scénario 2 est à l'inverse très complexe puisqu'il nécessite d'inverser les activités.

### 3.3 Synthèse d'analyse et orientations du Comité de Pilotage

La totalité des critères permet d'obtenir une note globale sur 20 (sans pondération).

Le scénario 1 se détache en raison d'une appréciation plus favorable sur les conditions de sa mise en œuvre, notamment le coût des travaux (de l'ordre de 5 M€ contre 20 à 25 M€ pour les autres scénarios) et la durée des opérations.

	<b>Scénario 1</b>	<b>Scénario 2</b>	<b>Scénario 3</b>	<b>Scénario 4</b>
	Localisations inchangées des fonctions	Inversion criée - gare maritime	Implantation Ouest de la gare maritime sans déplacement criée	Implantation Ouest de la gare maritime avec déplacement criée
<b>Réponses en termes de fonctionnement</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
<b>Conditions de mise en œuvre</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
<b>Synthèse d'Analyse et avis du groupement</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

Ces scénarios de localisation et cette analyse multicritères ont été présentés au Comité de Pilotage de l'étude le 31/05/18.

Au vu de l'analyse ci-dessus, le Comité de Pilotage a validé le scénario 1 de localisation.

Une attention particulière a été demandée par la Ville sur la résolution des croisements de flux liés à la criée, à la ville, à la gare maritime, et sur les réponses apportées à la volonté de développer les modes doux.

Ce scénario sera précisé dans la suite de l'étude en tant que scénario d'aménagement, et étudié sur le plan de sa faisabilité de façon à en préparer la programmation.