



RADE DE BREST

FORCE DU PAYS

Vers un projet de territoire | Synthèse graphique | Juin 2017

(ADEUP_a)
BREST • BRETAGNE

AGENCE D'URBANISME DE BREST • BRETAGNE

On connaît le Bassin d'Arcachon, la Baie du Mont-Saint-Michel, le Golfe du Morbihan ou la rade de Toulon..., mais la rade de Brest ? Localement même, pour autant qu'elle soit fréquemment mentionnée au détour d'une conversation, la rade est-elle connue, vraiment ?

Partant du constat collectif que la rade de Brest demeure un espace étonnamment peu valorisé au regard de son potentiel, plusieurs acteurs et structures se sont récemment saisis de cette question : le Conseil de Développement du Pays de Brest, posant dès 2012 la question : « Rade de Brest, huitième pays du Pays de Brest ? », le master MIDTE de la Faculté de Droit et d'Économie de l'Université de Bretagne Occidentale qui a réalisé en 2016 une enquête auprès de l'ensemble des élus des communes limitrophes de la rade, afin de recueillir leur représentation de cet espace, à la fois en termes d'enjeux, de projets et de gouvernance, ou encore, le Groupement d'Intérêt Public « Brest Terres Océanes » dont la mission est de renforcer la visibilité et la promotion du pays de Brest en matière touristique, et qui a souhaité faire de la rade l'un de ses axes d'action.

Pour l'ADEUPa, Agence d'urbanisme de Brest-Bretagne, le thème de la rade de Brest constitue, au travers des missions qui lui sont confiées, un sujet ancien et récurrent, présent aussi bien en matière de planification, que dans ses activités d'observation et de prospective ou dans le domaine des études urbaines et environnementales. Profitant de cette affinité historique avec le sujet, l'Agence a produit une approche descriptive et analytique inédite, combinant des entrées à la fois fonctionnelles et sensibles, dont le présent document livre une synthèse graphique.

Illustrative de l'atout majeur qu'est la rade pour le pays de Brest, cette approche « systémique » pourrait inaugurer une démarche plus approfondie, aujourd'hui considérée par beaucoup d'acteurs parties prenantes de la rade, comme éminemment souhaitable : la réalisation d'un Projet de territoire Rade de Brest qui donnerait lieu à l'émergence d'une vision partagée, condition indispensable à l'avènement d'un projet commun.

An aerial photograph of the Brest harbor in Brittany, France. The image shows a large body of water with a prominent bridge spanning across it. The city of Brest is visible in the background, nestled along the coast. The sky is blue with scattered white clouds. The text 'RADE DE BREST' is written in blue and 'FORCE DU PAYS' in green, both in a bold, sans-serif font. A thin blue horizontal line passes behind the text.

RADE DE BREST FORCE DU PAYS

Un portrait composite
en quinze tableaux

SYNTHÈSE GRAPHIQUE



La rade examinée

UN SUPPORT D'ÉTUDES INÉPUISABLE

12

La rade chimérique

PROJETS SANS SUITE ET AUTRES EXTRAVAGANCES SANS LENDEMAIN

14

La rade plurielle

RICHESSE GÉOGRAPHIQUE, IDENTITÉS MULTIPLES

16

La rade naturelle

UN FOISONNEMENT NATUREL ET... FRAGILE

18

Un héritage

La rade partagée

UN MILIEU AQUATIQUE SINGULIÈREMENT MULTIFONCTIONNEL

20

La rade résidentielle

RÉPARTITION PÉRIPHÉRIQUE DES HABITANTS ET DES VISITEURS

22

RADE DE BREST
FORCE DU PAYS**La rade mondialisée**

DES ORIGINES À NOS JOURS, UN FAISCEAU DE RELATIONS INTERNATIONALES

24

La rade motrice

LA RADE, SUPPORT DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

26

La rade attractive

EMBLÈMES EFFECTIFS ET POTENTIELS DE LA RADE

30

La rade accessible

LES ACCÈS AU RIVAGE ET À L'ESPACE DE NAVIGATION

32

La rade navigable

UN FORMIDABLE ESPACE NAUTIQUE

34

Des perspectives

La rade pérégrinée

CIRCUMNAVIGATION ET RANDONNÉES PÉDESTRES : LE GRAND TOUR DE RADE

36

La rade somptueuse

POINTS DE VUE, PANORAMAS ET BELVÉDÈRES REMARQUABLES

38

La rade comparée

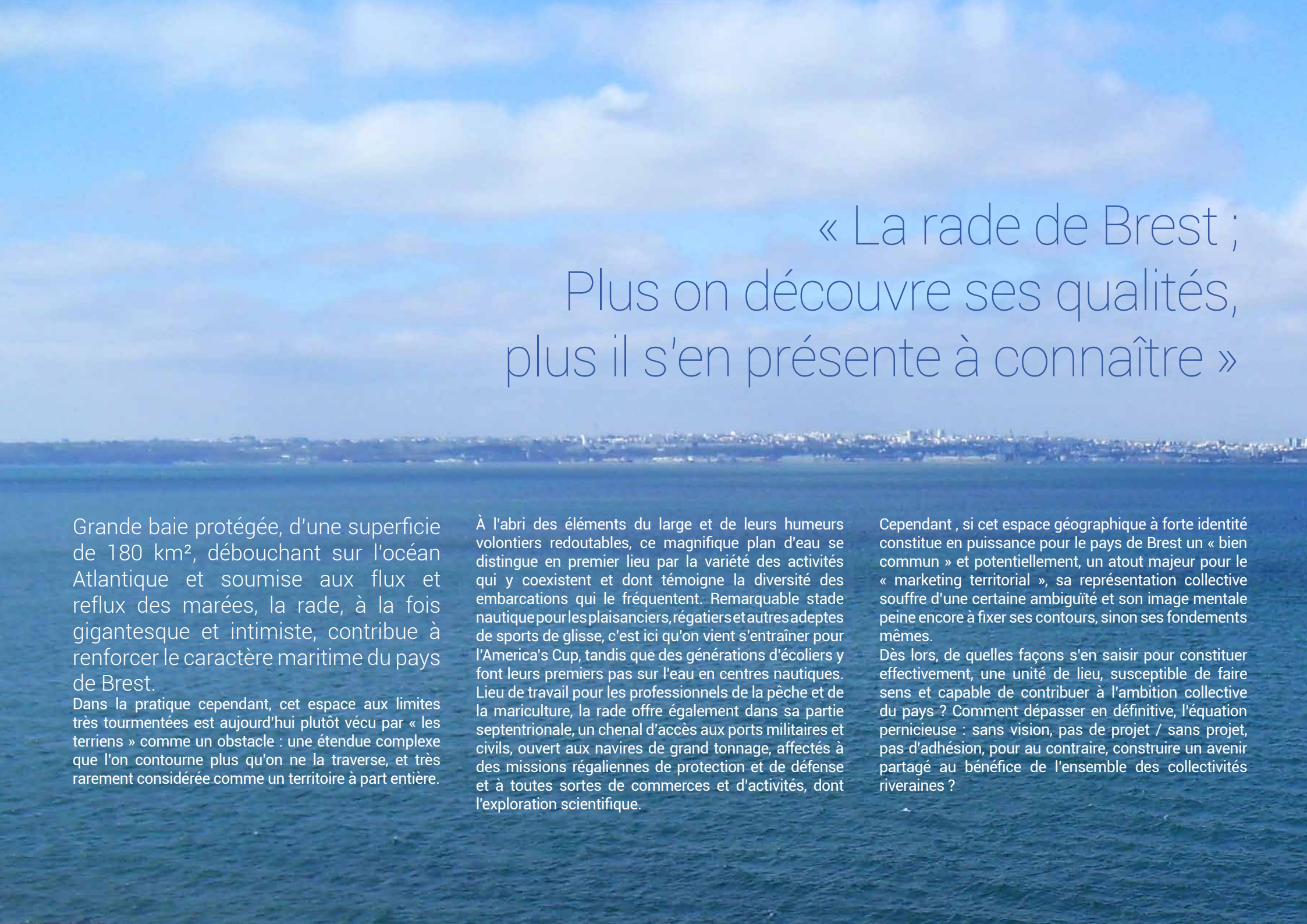
INTRODUCTION À UNE ÉTUDE COMPARATIVE

40

La rade demain ?

VERS UN PROJET DE TERRITOIRE

42



« La rade de Brest ; Plus on découvre ses qualités, plus il s'en présente à connaître »

Grande baie protégée, d'une superficie de 180 km², débouchant sur l'océan Atlantique et soumise aux flux et reflux des marées, la rade, à la fois gigantesque et intimiste, contribue à renforcer le caractère maritime du pays de Brest.

Dans la pratique cependant, cet espace aux limites très tourmentées est aujourd'hui plutôt vécu par « les terriens » comme un obstacle : une étendue complexe que l'on contourne plus qu'on ne la traverse, et très rarement considérée comme un territoire à part entière.

À l'abri des éléments du large et de leurs humeurs volontiers redoutables, ce magnifique plan d'eau se distingue en premier lieu par la variété des activités qui y coexistent et dont témoigne la diversité des embarcations qui le fréquentent. Remarquable stade nautique pour les plaisanciers, régatiers et autres adeptes de sports de glisse, c'est ici qu'on vient s'entraîner pour l'America's Cup, tandis que des générations d'écoliers y font leurs premiers pas sur l'eau en centres nautiques. Lieu de travail pour les professionnels de la pêche et de la mariculture, la rade offre également dans sa partie septentrionale, un chenal d'accès aux ports militaires et civils, ouvert aux navires de grand tonnage, affectés à des missions régaliennes de protection et de défense et à toutes sortes de commerces et d'activités, dont l'exploration scientifique.

Cependant, si cet espace géographique à forte identité constitue en puissance pour le pays de Brest un « bien commun » et potentiellement, un atout majeur pour le « marketing territorial », sa représentation collective souffre d'une certaine ambiguïté et son image mentale peine encore à fixer ses contours, sinon ses fondements mêmes.

Dès lors, de quelles façons s'en saisir pour constituer effectivement, une unité de lieu, susceptible de faire sens et capable de contribuer à l'ambition collective du pays ? Comment dépasser en définitive, l'équation pernicieuse : sans vision, pas de projet / sans projet, pas d'adhésion, pour au contraire, construire un avenir partagé au bénéfice de l'ensemble des collectivités riveraines ?



L'approche de l'ADEUPa Brest-Bretagne apporte un éclairage complémentaire aux travaux notables qui l'ont précédée, réalisés à des fins diverses par de multiples contributeurs. L'ensemble de ces travaux constituent une œuvre commune dont la première vertu est de susciter la réflexion en faveur de l'action. De nombreuses questions restent cependant à éclairer et à traiter : quelle(s) forme(s) de tourisme développer ? Le nautisme et la plaisance ont-ils atteint un pic de développement quantitatif et quelles nouvelles formes d'essor concevoir ? Au-delà du projet associé au nouveau polder portuaire, quels types de développement privilégier pour le port de Brest ? De quelles façons compenser l'affaiblissement relatif du poids de la Marine nationale ? Comment valoriser les filières de la mariculture ? Etc.

Pour l'essentiel cependant, les ingrédients de « la rade de demain » sont déjà en place et entreprendre de conjuguer la rade au futur c'est certainement commencer par considérer plus favorablement son présent.

Il s'agit en premier lieu de conforter et de faire mieux connaître ces ingrédients d'ores et déjà disponibles, en mettant en œuvre des actions coordonnées, pour qu'à travers eux vive la rade. Reflets des atouts multiples qui caractérisent ce « Merritoire » (naturels, socio-économiques, culturels, etc.), le nombre et la diversité des infrastructures ou équipements qui en ponctuent les rivages sont indéniablement des forces à exploiter. Mais pour que cette affirmation, aujourd'hui largement consensuelle, dépasse le stade de postulat

et puisse pleinement se concrétiser, un travail collectif réunissant l'ensemble des parties prenantes est nécessaire. Inscrit dans une perspective de long terme, ce travail permettrait le partage et la mise en œuvre d'un plan d'actions.

La rade de Brest est l'un des supports privilégiés sur lesquels fonder l'ambition collective du pays de Brest : apte à fédérer et à cristalliser une reconnaissance légitime et profitable à tous. La multiplicité et la diversité des usages qui s'y croisent et s'y superposent, dans le temps comme dans l'espace, ne constitue-t-elle pas de longue date, la meilleure preuve de son extraordinaire capacité à « faire vivre ensemble » ?

LA RADE FIGURÉE

Une carte mentale de la rade de Brest

En préalable aux présents travaux, l'ADEUPa Brest-Bretagne a organisé une réflexion collective rassemblant des personnes qualifiées, concernées à titre personnel ou professionnel par la rade et sa gestion. Au travers de la réalisation d'une « carte mentale », le but de cet exercice était de mieux appréhender la question de la représentation contemporaine de la rade.

Au premier rang des appréciations et suggestions convergentes produites lors de ce séminaire, figure le besoin d'inscrire la rade de Brest dans une perspective de long terme, au travers d'une gouvernance et d'un projet partagés. Simultanément, les échanges ont commencé d'articuler un corpus de thèmes saillants, esquissant les premières bases d'une problématique :

Un territoire composite. Premier constat d'évidence : la rade de Brest n'est pas immédiatement saisissable : « diverse et complexe, elle ne se livre pas en un seul regard ». Composée schématiquement de deux « univers » contrastés, partagés par une ligne imaginaire passant par le Fret et l'île Ronde, elle associe une rade « urbaine » au Nord à une rade « naturelle » au Sud, prolongées chacune, d'estuaires caractéristiques. Relief, végétation, occupation humaine, etc. : l'uniformité est étrangère à ces rivages que fédère un élément aquatique, lui-même perpétuellement changeant.

Une culture maritime perfectible. Autre constatation en forme cette fois de paradoxe : bien que l'étendue aquatique de cette petite mer intérieure captive et happe inmanquablement le regard, lorsque par exemple, elle apparaît au détour d'une route, paradoxalement cependant, l'imprégnation de culture maritime de la population riveraine présente une belle marge de progression. Œuvrer en faveur d'une plus grande « appropriation culturelle de ce Merritoire » favoriserait les sentiments de « bien commun » et « d'appartenance collective » attachés à la rade.

Un déficit d'image. Consensus également autour de l'observation que la rade souffre encore d'une image lacunaire, voire fautive (exagérément attachée à la Marine et trompeusement traduite par « l'omniprésence de bateaux gris »). Essentielle pour le pays de Brest et l'attractivité à laquelle la pointe finistérienne aspire aujourd'hui, la rade, sa variété paysagère et sa relative préservation environnementale, mériteraient d'être mieux cultivées, en relation avec l'ensemble des atouts présents (culturels, patrimoniaux, liés au nautisme, etc.).

Un statut à parfaire. Les échanges ont en outre pointé le besoin de renforcer la rade dans son statut en quelque sorte « organisant ». Bien qu'évoquée dans les documents de planification (SCoT du pays de Brest, PLUi facteur 4 de Brest métropole, etc.), il a été souligné que la rade de Brest demeure en effet, insuffisamment utilisée au regard des bénéfices potentiels qu'elle recèle pour le territoire, en particulier, en tant qu'entité fédératrice et emblématique.

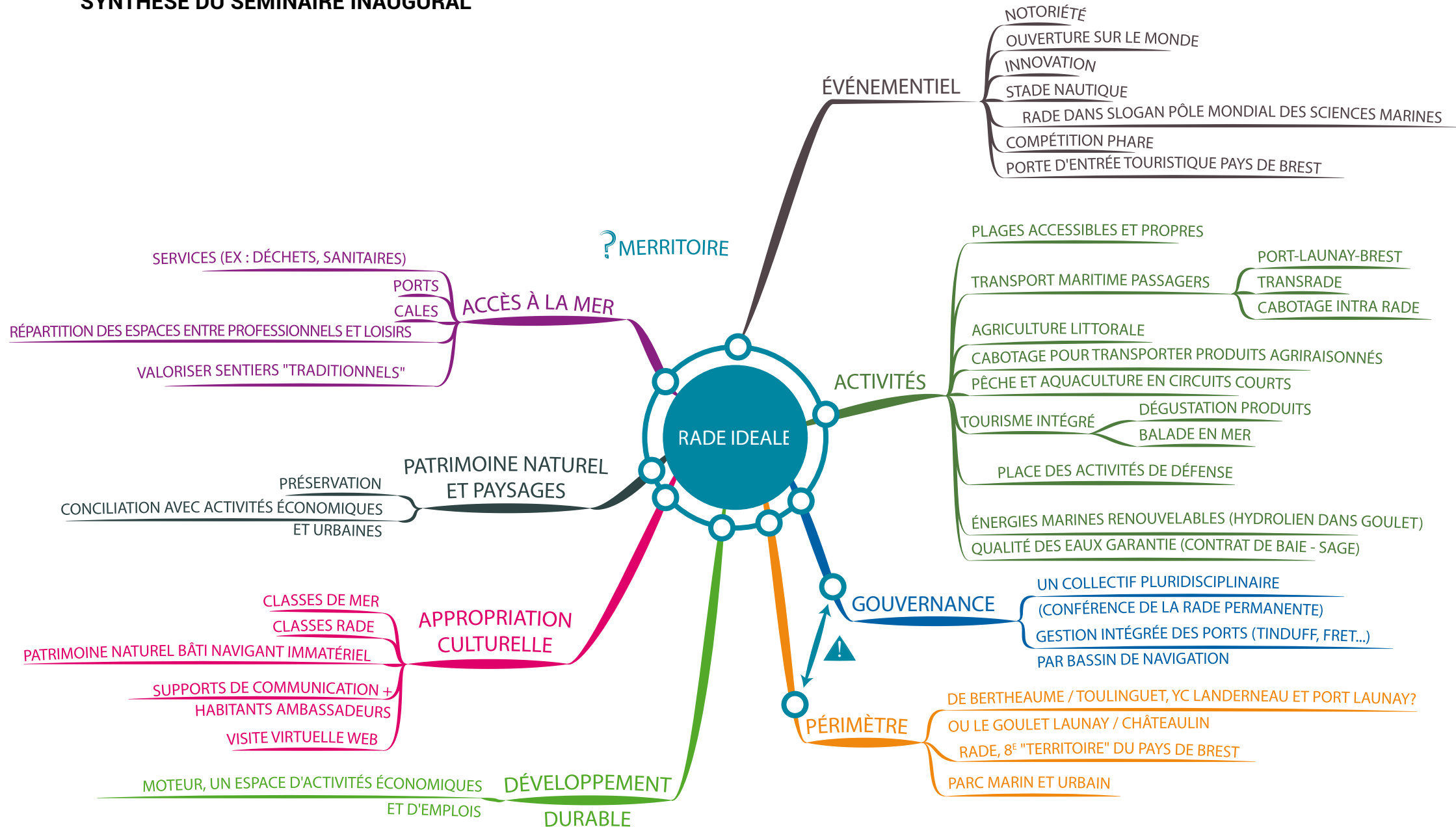
Un milieu fragile. « La rade est aussi ce qu'on y déverse » : tel est en substance le point de vigilance exprimé par ailleurs, lors des discussions. Fermée par un goulet d'à peine un mille nautique de large, la rade de Brest mêle les eaux douces bretonnes aux eaux salées de l'Atlantique et incarne toute la délicatesse d'un équilibre naturel. Bien que les indicateurs de suivi montrent une réelle amélioration de la qualité de ses eaux, et que les classements d'espaces sensibles soient à considérer comme des démonstrations tangibles de reconnaissance, la situation demeure fragile.

Valoriser sans dénaturer. Consensus également autour de l'idée que promouvoir la rade de Brest n'a de sens qu'à l'intérieur d'un cadre respectueux de ce qu'elle est, et se refusant à briguer sans discernement un maximum de flux. Chacun reconnaît la nécessité d'un cadre d'action. La surfréquentation de certains sites ou l'engouement croissant pour la randonnée sur les sentiers littoraux peuvent représenter, en l'absence de régulation, une menace pour le milieu naturel, placé de fait dans l'incapacité de se régénérer.

Maîtriser l'urbanisation. Autre sujet débattu, celui de « l'étalement urbain et du mitage », en particulier sur les versants littoraux, lequel demeure un enjeu majeur, à plus forte raison pour les rivages de la rade. Bien que la prise de conscience du phénomène de « rurbanisation » ou de « périurbanisation », aux effets dévastateurs cumulés (sur le paysage, sur l'environnement, en termes de coût global, etc.) progresse, les résultats peinent encore à se traduire sur le terrain et l'inflexion de tendance à se concrétiser. Il en va des pourtours de la rade comme d'autres territoires : l'espace naturel ou agricole ne doit plus être de facto, un espace offert à l'urbanisation.

Une carte mentale de la rade de Brest

SYNTHÈSE DU SÉMINAIRE INAUGURAL







1
Rade de Brest
Un héritage

LA RADE EXAMINÉE

Un support d'études inépuisable

Support d'études thématiques et sectorielles innombrables, la rade de Brest apparaît rarement comme objet d'étude en elle-même. La rade : support d'études ou objet d'étude ?

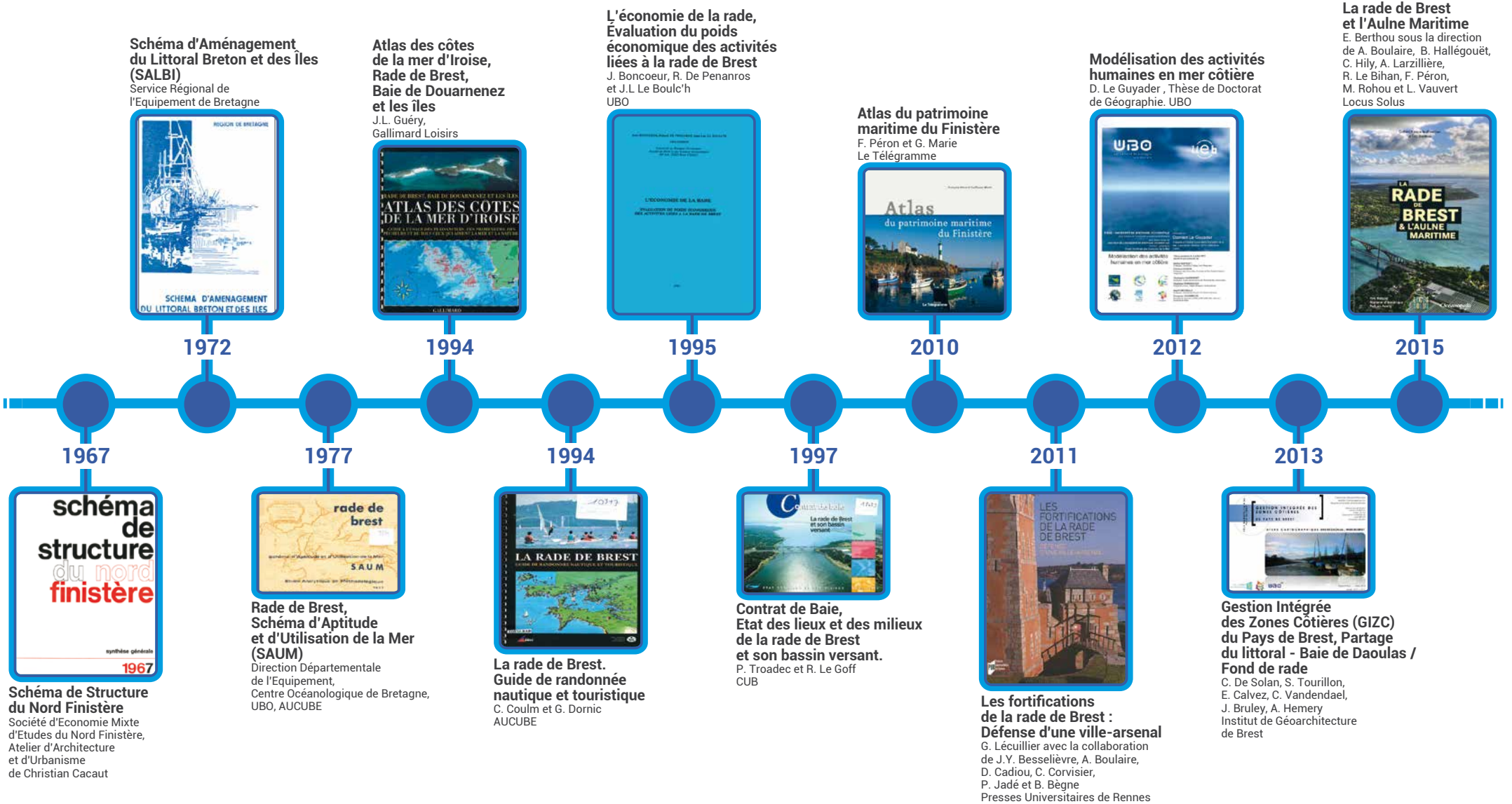
Dès les années 1960, la rade de Brest est un sujet de préoccupation intégré dans des réflexions à grande échelle et à visée planificatrice, telles que le Schéma de structure du Nord Finistère (1967), le Schéma d'aménagement du littoral breton et des îles (1972), ou le Schéma d'aptitude et d'utilisation de la mer (1977). Ces documents fondateurs posent les bases d'une vision systémique de la rade. Ils interpellent de nos jours encore, par les perceptions et projections qu'ils réalisaient alors et qui pour certaines restent d'actualité.

Depuis lors, la rade de Brest a surtout fait l'objet d'études spécialisées multiples, volontiers très pointues. Elle a constitué le plus souvent un lieu d'investigations thématiques juxtaposées, plutôt qu'un enjeu observé globalement, à une exception notable près : les travaux réalisés en faveur du Contrat de baie, signé en 1998.



La rade examinée

UN SUPPORT D'ÉTUDES INÉPUISABLE



LA RADE CHIMÉRIQUE

Projets sans suite et autres extravagances sans lendemain

En quoi les desseins ou spéculations sans lendemain dont la rade de Brest a pu faire l'objet peuvent renseigner la compréhension de son présent et le cas échéant, éclairer la construction de son avenir ?

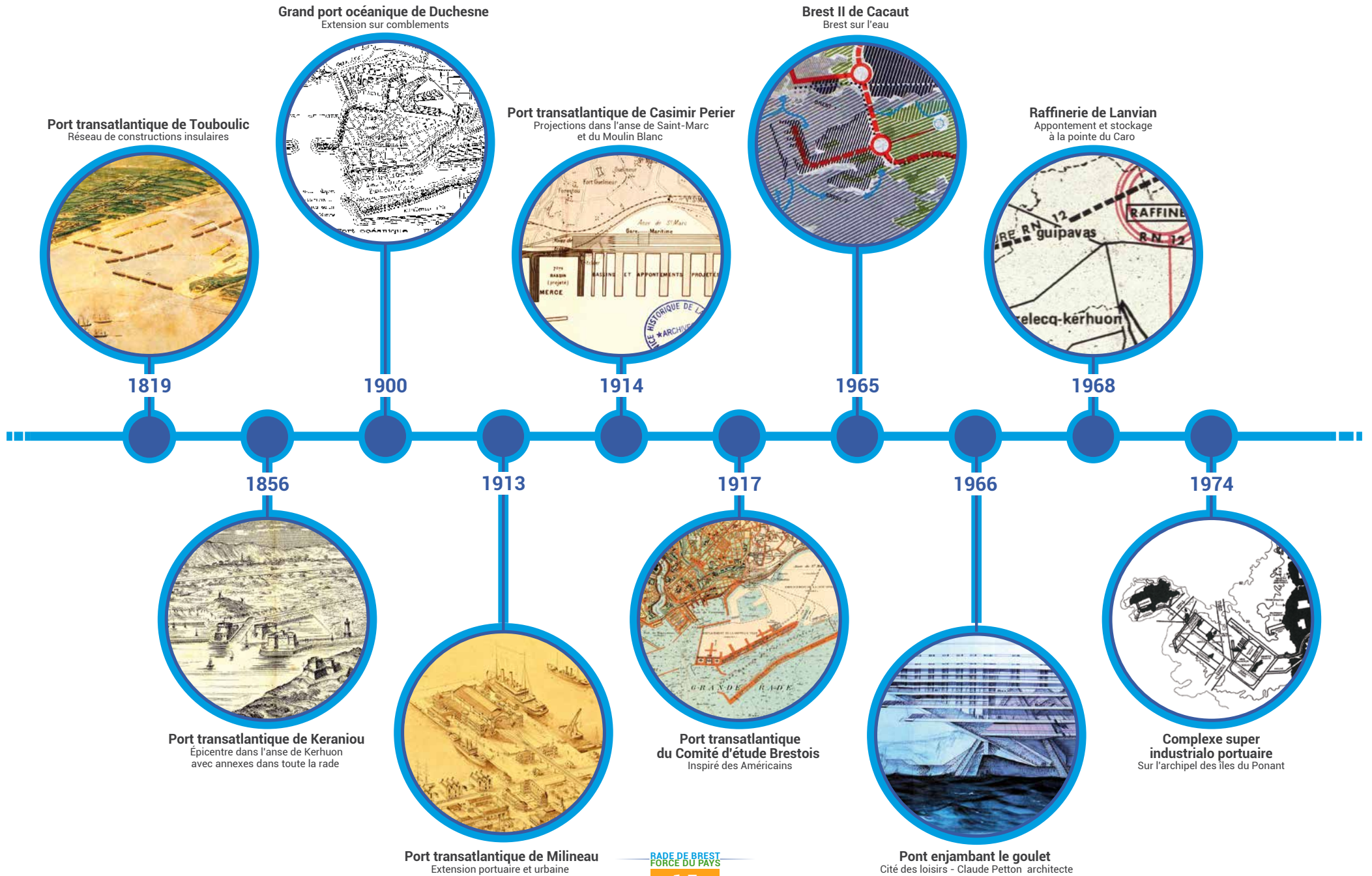
Objet de moult desseins et projets d'aménagements velléitaires, la rade de Brest constitue de longue date, un « espace des possibles ». La plupart de ces projets d'aménagements, souvent considérables, sont restés au stade d'intentions. Cependant, bien qu'ils n'aient pas imprimé de traces dans le paysage, ils en ont laissé dans les esprits et ont pu contribuer à leur façon à la perception collective de la rade de Brest.

Égrenés tout au long des XIX^e et XX^e siècles, ces projets le plus souvent sans lendemain ont un antécédent. Et celui-ci est d'autant plus remarquable, qu'il a pour sa part été réalisé à la fin du XVII^e siècle. Vauban en était l'auteur, on ne s'en étonnera pas. A sa suite, la rade de Brest fut le théâtre de multiples projets, depuis les nombreux projets de « ports transatlantiques » et leur éminente variante « océanique », jusqu'au schéma « Brest II sur l'eau » à la manière d'un Kenzo Tange pour la baie de Tokyo, en passant par le projet d'appointement pétrolier

à la pointe du Caro au service d'une raffinerie à Lanvian, ou le lancement d'un pont habité en franchissement du goulet, sans même évoquer le super complexe industrialo-portuaire auquel ont échappé les îles du Ponant. Parallèlement, les installations portuaires brestoises n'ont pas cessé de se développer, conquérant leurs nouveaux espaces par poldérisations successives jusqu'aux travaux actuels de création d'un polder dédié aux énergies marines renouvelables.

La rade chimérique

PROJETS SANS SUITE ET AUTRES EXTRAVAGANCES SANS LENDEMAIN



LA RADE PLURIELLE

Richesse géographique, identités multiples

Peut-on caractériser simplement la diversité paysagère de la rade de Brest ?

Il y a des lieux qui se livrent d'emblée, la rade de Brest n'est pas de ceux-là. Étendue sur près de 180 km², c'est un espace géographique complexe aux multiples facettes. La présente approche rend compte de cette richesse géographique en s'appliquant à distinguer les grands ensembles paysagers en présence, dans une lecture cohérente, à la fois terrestre et maritime. Elle distingue six entités qui se répartissent autour d'une ligne de partage entre une « rade urbaine » au Nord, et une « rade naturelle » au Sud :

Le goulet, porte de la rade : Des falaises abruptes entre lesquelles circulent les puissants courants qui mêlent les eaux de l'Atlantique et celles de la rade.

L'espace urbain et portuaire : Celui de la métropole du Ponant et sa stratification caractéristique, superposant les installations portuaires, les falaises du socle Léonard et l'étagement des quartiers, auxquels la ville doit sa désignation de « Brest la blanche ».

L'Élorn entre urbanisation et bocage : Une large vallée fluviale, influencée par les marées jusqu'à Landerneau, de part et d'autre de laquelle dialoguent à distance un paysage naturel au Sud où alternent bois et bocage et un versant davantage aménagé au Nord.

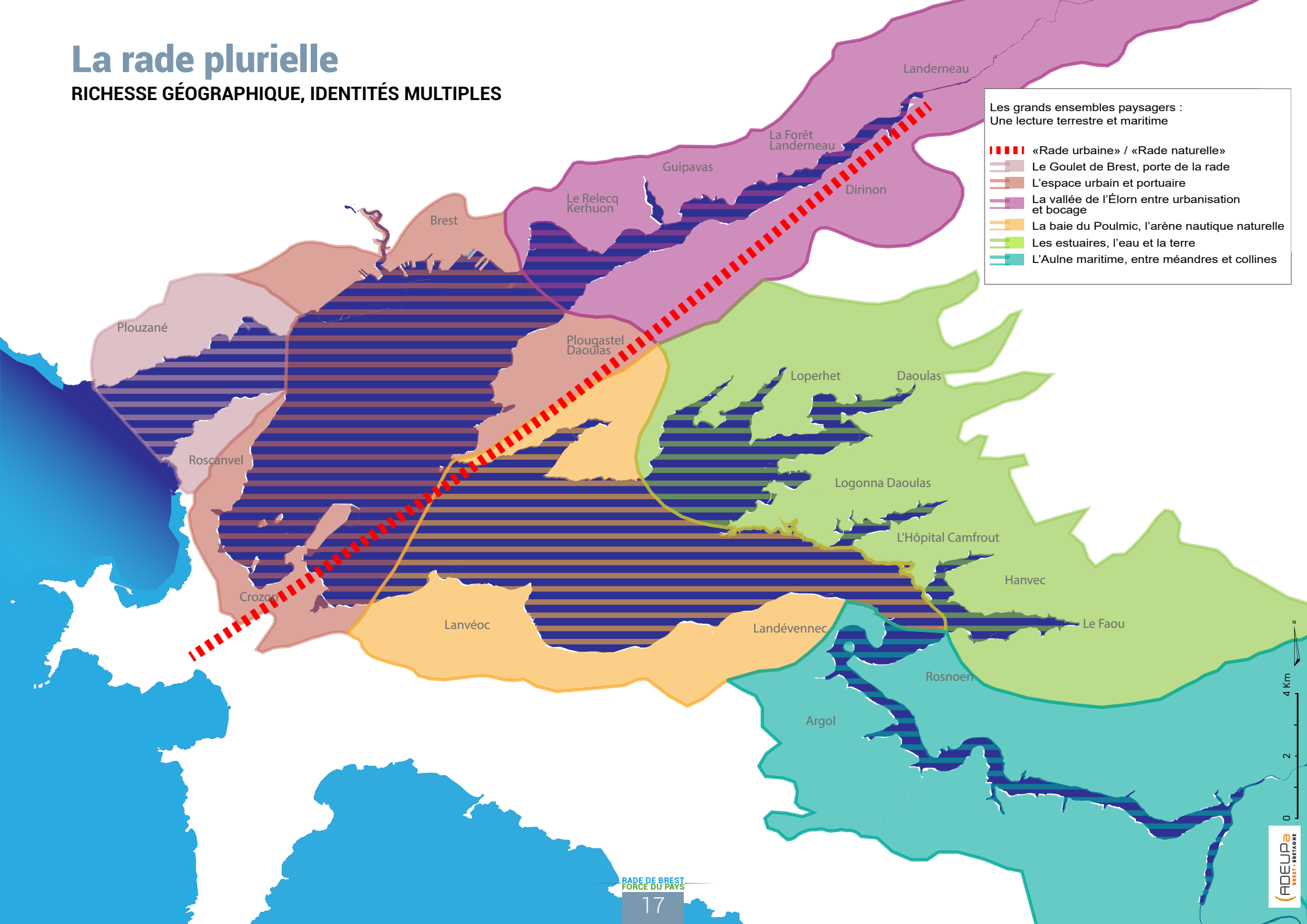
L'arène nautique de la baie de Poulmic : Un plan d'eau protégé des vents dominants encadré par les presqu'îles aux coteaux souvent francs de Plougastel au Nord et de Crozon au Sud.

Les estuaires, l'eau et la terre : Une relation entre terre et mer démultipliée par de multiples anses, baies et rias, ponctuées de charmants ports de fonds d'estuaires.

L'Aulne maritime, entre méandres et collines : Un caractère naturel affirmé, mariant en guise d'antichambre de la rade, des méandres aux rives escarpées et boisées et un paysage bucolique alternant roselières, coteaux et grands espaces ouverts cultivés.

La rade plurielle

RICHESSE GÉOGRAPHIQUE, IDENTITÉS MULTIPLES



Les grands ensembles paysagers :
Une lecture terrestre et maritime

- «Rade urbaine» / «Rade naturelle»
- Le Goulet de Brest, porte de la rade
- L'espace urbain et portuaire
- La vallée de l'Élorn entre urbanisation et bocage
- La baie du Poulmic, l'arène nautique naturelle
- Les estuaires, l'eau et la terre
- L'Aulne maritime, entre méandres et collines

LA RADE NATURELLE

Un foisonnement naturel et... fragile

Biodiversité, flore, faune, géologie : la rade offre un foisonnement de richesses naturelles vulnérables. Sa carence en termes de notoriété ne tient-elle pas aussi du secret jalousement gardé ?

De nombreux écosystèmes se côtoient en rade de Brest et sur son pourtour, profitant entre autres, du foisonnement naturel, des multiples estuaires profondément enracinés dans les terres et de l'étendue de l'estran. Favorisés par l'enchevêtrement du milieu marin et des eaux douces, ces écosystèmes sont étroitement dépendants de la qualité aquatique.

Depuis plusieurs décennies, autour de la rade de Brest, les actions entreprises en faveur des milieux se traduisent par un ensemble de dispositifs à vertu de gestion et de protection. Ils permettent par exemple, le suivi d'espaces et d'espèces sensibles (tels, les herbiers à zostère ou les gisements de maërl).

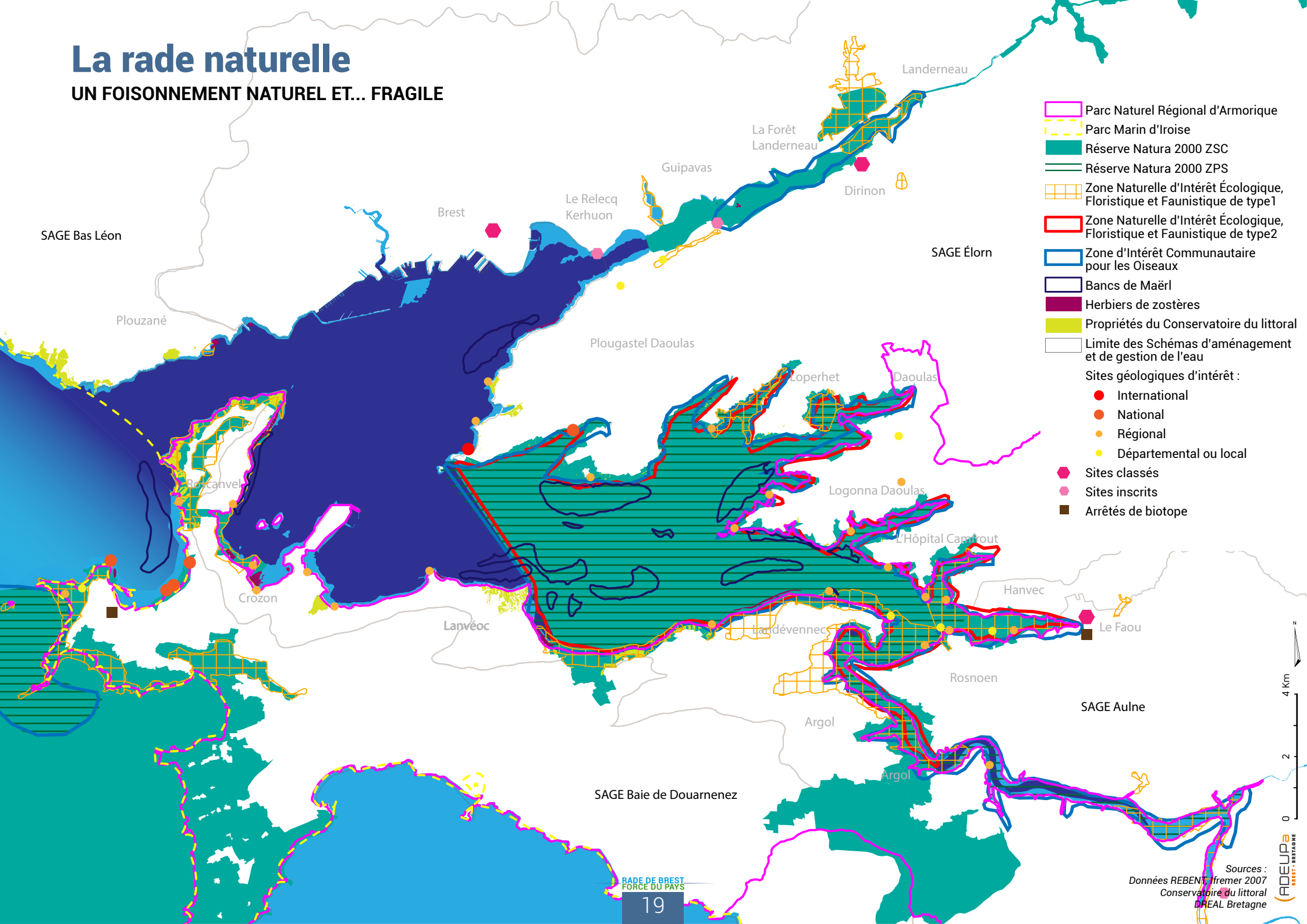
Parc naturel régional d'Armorique ; Parc naturel marin d'Iroise (à l'entrée de la rade) ; Réserves du réseau européen Natura 2000 ;

Zones d'intérêt communautaire pour les oiseaux ; Zones d'intérêt écologique, faunistique et floristique ; Schémas d'aménagement et de gestion des eaux ; Gestion intégrée des zones côtières ; mesures de protection de biotope, etc. ; autant de moyens déployés, destinés à la préservation des milieux, le cas échéant à leur exploitation raisonnée et à permettre la cohabitation des espèces.

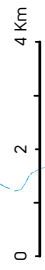
Enfin, le foisonnement naturel de la rade c'est aussi celui de sa géologie, lequel en fait un site d'intérêt international.

La rade naturelle

UN FOISONNEMENT NATUREL ET... FRAGILE



- Parc Naturel Régional d'Armorique
 - Parc Marin d'Iroise
 - Réserve Natura 2000 ZSC
 - Réserve Natura 2000 ZPS
 - Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Floristique et Faunistique de type1
 - Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Floristique et Faunistique de type2
 - Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux
 - Bancs de Maërl
 - Herbiers de zostères
 - Propriétés du Conservatoire du littoral
 - Limite des Schémas d'aménagement et de gestion de l'eau
- Sites géologiques d'intérêt :
- International
 - National
 - Régional
 - Départemental ou local
- Sites classés
- Sites inscrits
 - Arrêts de biotope



LA RADE PARTAGÉE

Un milieu aquatique singulièrement multifonctionnel

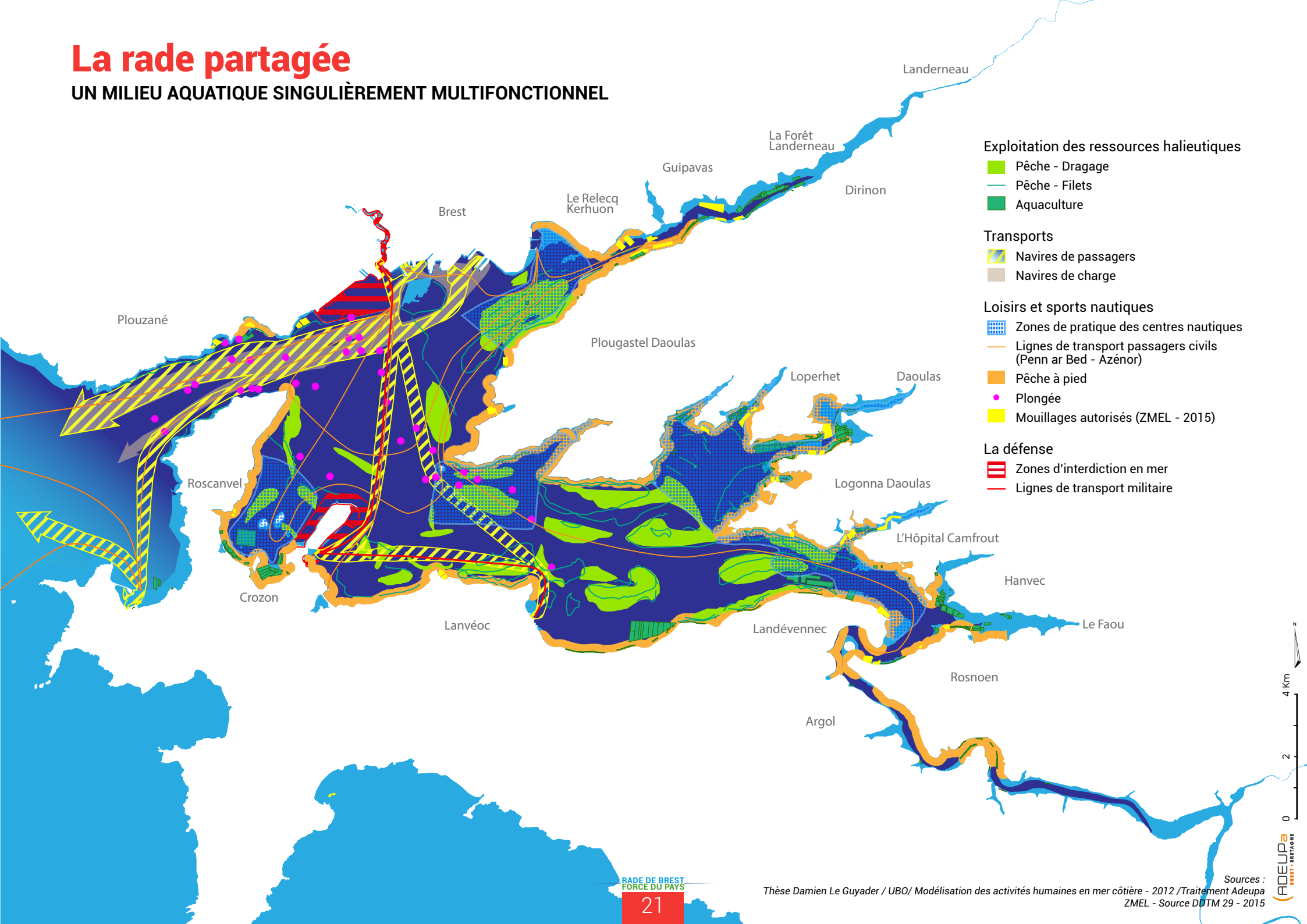
Quels sont les secteurs de la rade de Brest où les interactions spatio-temporelles entre activités sont les plus fortes ?

La rade de Brest est le théâtre d'une variété d'usages, par conséquent d'interactions entre activités humaines dans l'espace comme dans le temps. Sur l'eau et sous les flots, les opérations militaires voisinent avec les affaires civiles, les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins cohabitent avec les vraquiers et autres navires de charge, fileyeurs et coquillers côtoient planchistes et plaisanciers, tandis que les plongeurs amateurs croisent les espèces benthiques auxquelles s'intéresse la flottille de la pêche artisanale, ... : autant d'activités et de dimensions (environnementales, sociales, économiques) qui recouvrent des enjeux souvent divergents, potentiellement conflictuels et qui légitiment cette forme novatrice de gouvernance que représente la gestion intégrée de la zone côtière (GIZC), à la recherche permanente d'un équilibre entre aménagement du littoral, usages multiples de l'espace et protection des milieux.



La rade partagée

UN MILIEU AQUATIQUE SINGULIÈREMENT MULTIFONCTIONNEL



Exploitation des ressources halieutiques

- Pêche - Dragage
- Pêche - Filets
- Aquaculture

Transports

- Navires de passagers
- Navires de charge

Loisirs et sports nautiques

- Zones de pratique des centres nautiques
- Lignes de transport passagers civils (Penn ar Bed - Azénor)
- Pêche à pied
- Plongée
- Mouillages autorisés (ZMEL - 2015)

La défense

- Zones d'interdiction en mer
- Lignes de transport militaire

LA RADE RÉSIDENTIELLE

Répartition périphérique des habitants et des visiteurs

Comment se répartissent les habitants permanents et saisonniers autour du plan d'eau ?

238 537 habitants sont recensés dans les communes bordant la rade de Brest (source INSEE 2013), soit un peu plus de 60% de la population du pays de Brest. Un tiers de ces quelques 240 000 habitants, résident dans les espaces proches du rivage, tels que définis par le Schéma de cohérence territoriale (SCoT), principalement à Brest (34 000 habitants à l'intérieur des espaces proches du rivage), Landerneau, Plougastel-Daoulas et au Relecq-Kerhuon.

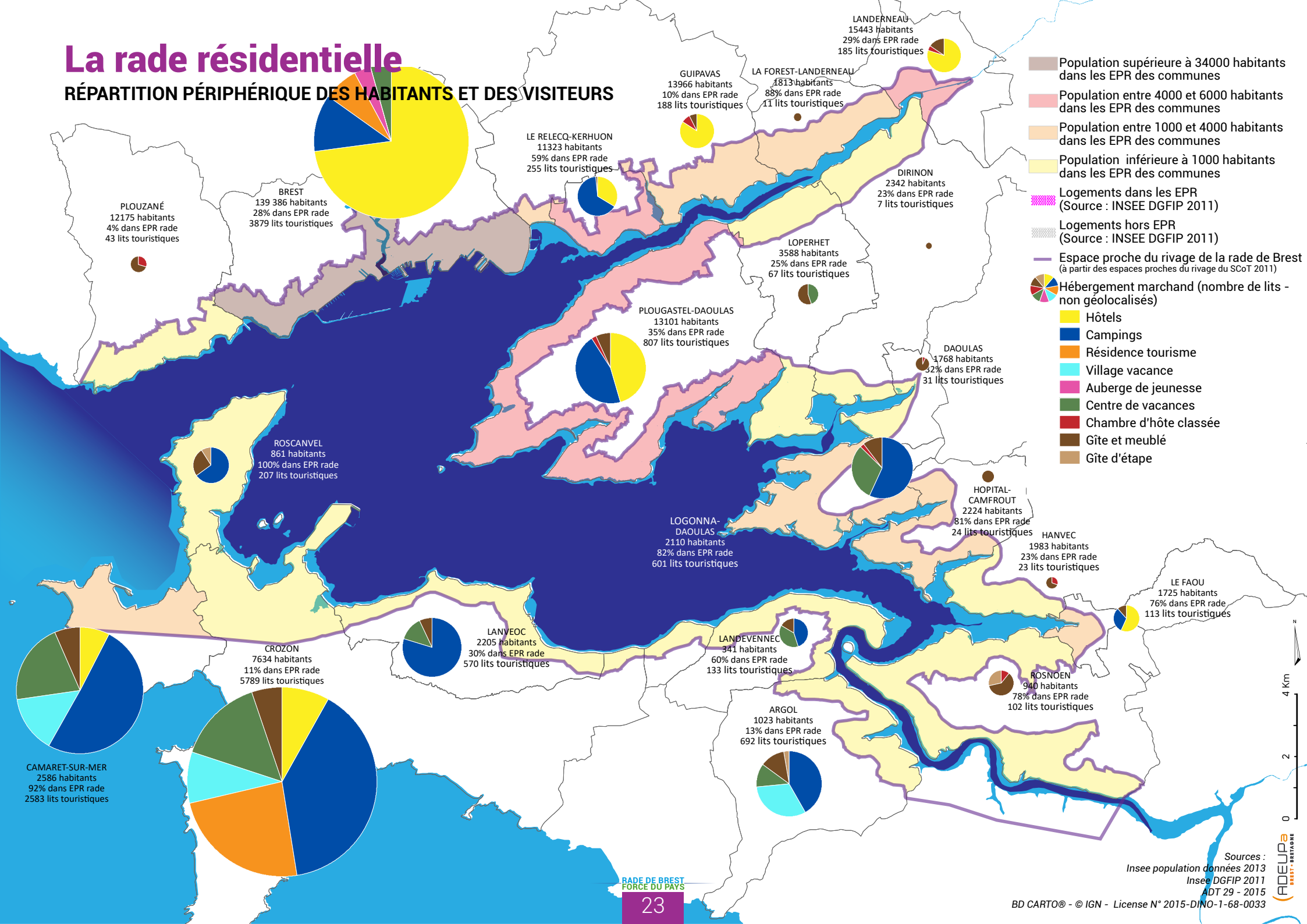
À l'intérieur de ces espaces proches du rivage, on observe : un indice de jeunesse surtout porté par la partie Nord de la rade, davantage peuplée ; des ménages plutôt propriétaires de leur logement ; un taux de locataires plus faible que dans le reste du pays de Brest et, à l'inverse, un taux de hauts revenus qui y est supérieur.

En ce qui concerne la capacité d'hébergements marchands, elle représente dans les communes limitrophes de la rade, 16 000 lits toutes catégories confondues. Cependant, une faible proportion de ces hébergements est en relation directe avec la rade, et leur répartition périphérique est inégale (hôtels davantage localisés en partie Nord / campings, chambres d'hôtes, gîtes et meublés davantage présents au Sud).



La rade résidentielle

RÉPARTITION PÉRIPHÉRIQUE DES HABITANTS ET DES VISITEURS



LA RADE MONDIALISÉE

Des origines à nos jours, un faisceau de relations internationales

Comment expliquer la relative méconnaissance de la vocation internationale de la rade de Brest, pourtant historique et perpétuée aujourd'hui dans de multiples domaines ?

Bougainville, Kerguelen, La Pérouse, d'Entrecasteaux : les grands explorateurs du XVIII^e siècle sont les précurseurs des expéditions scientifiques actuelles, dont Brest (premier port scientifique français et l'un des principaux européens) est le port d'attache, bénéficiant d'une expertise reconnue dans les domaines des sciences et techniques marines.

Mais l'ouverture internationale contemporaine de la rade de Brest se traduit également dans de nombreux autres domaines et activités, civiles ou militaires : Brest abrite l'une des trois principales bases de défense françaises, son port de commerce est relié à plus de 350 autres ports via les lignes de transit. C'est aussi le premier centre français de réparation navale.

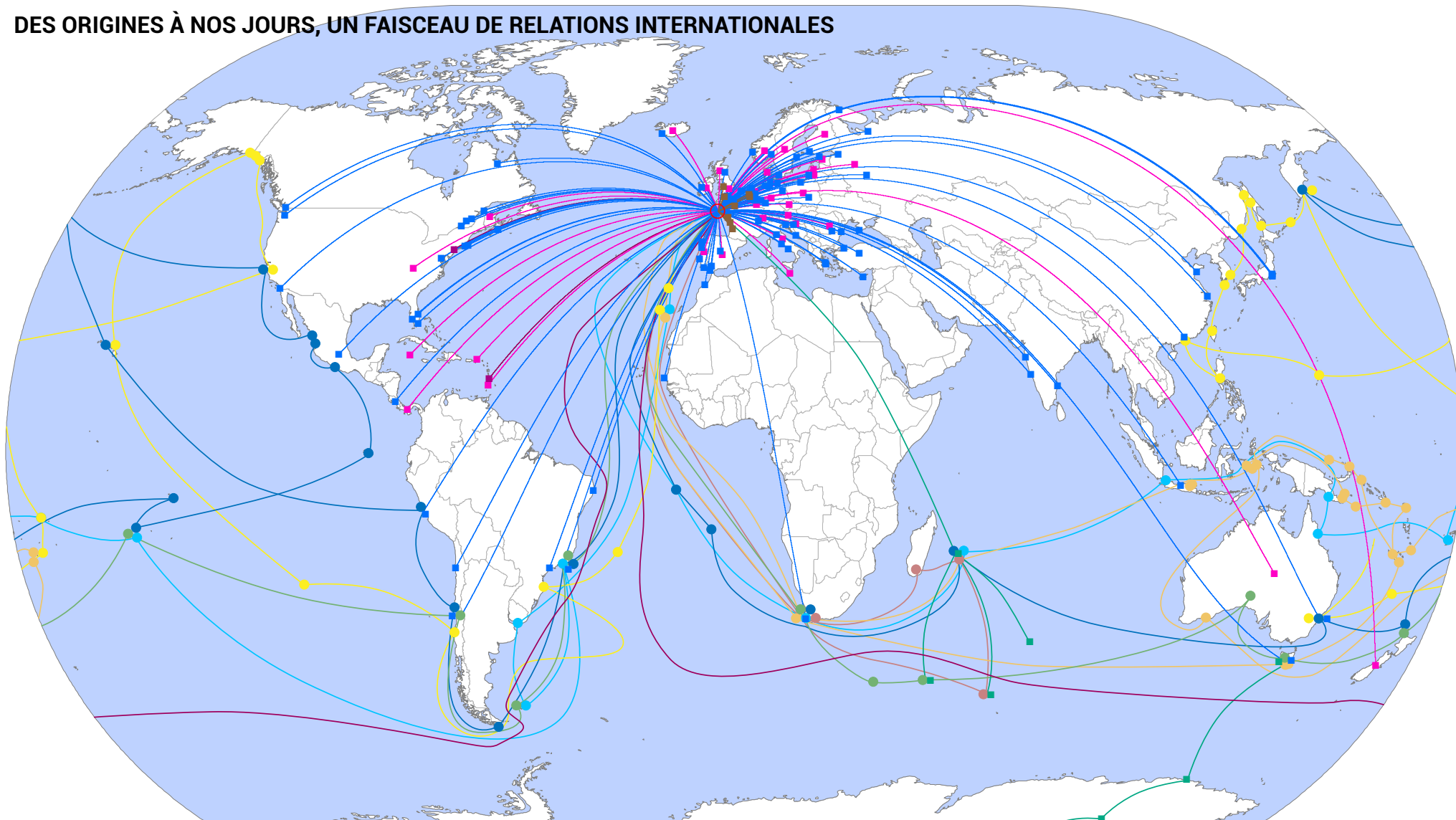
Sans oublier le nautisme et le tourisme lesquels constituent aussi d'authentiques leviers de cette ouverture au monde (fêtes maritimes, compétitions nautiques, départ de courses au large, accueil de plaisanciers, escales de croisières, etc.).

Cette perpétuation de la vocation internationale de la rade s'incarne encore au travers de nombreux jumelages avec des villes à travers le monde, de même qu'y contribue le rayonnement d'établissements d'enseignement (IUEM, École navale, etc.).



La rade mondialisée

DES ORIGINES À NOS JOURS, UN FAISCEAU DE RELATIONS INTERNATIONALES



GRANDES EXPÉDITIONS

- 1766 - Louis Antoine de Bougainville
- 1772 - Yves-Joseph de Kerguelen
- 1785 - Jean-François de la Pérouse
- 1791 - Amiral d'Entrecasteaux
- 1836 - Abel Aubert du Petit Thouars
- 1837 - Jean-Baptiste Cécile

RELATIONS INTERNATIONALES

- Expéditions polaires et bases françaises en Antarctique et îles Australes
- Course au large (tour du monde et transats)
- Sciences et techniques Marines (liens IUEM, Pôle Mer Bretagne, laboratoires scientifiques...)
- Lignes de transport maritime de conteneurs (MAERSK, MSC, CMA/CGM et BG Freight)
- Pays de provenance des bateaux des marinas du Château et du Moulin-Blanc

LA RADE MOTRICE

La rade, support de l'activité économique

En quoi et selon quelles proportions la rade est-elle contributrice de l'économie du Pays de Brest ?



Placée à l'articulation entre la Chaussée de Sein et le Rail d'Ouessant, la rade de Brest est un abri providentiel, protégé de la violence océane, dont la Mer d'Iroise qui lui sert d'antichambre sait à l'occasion se faire une digne et périlleuse démonstratrice. C'est aussi un support essentiel de l'activité économique locale, avec la Défense comme moteur principal (16.000 emplois directs). Envisager la

rade sous l'angle économique, c'est faire apparaître en premier lieu l'image de ses ports, civils et militaires. Qu'ils soient arsenal, de commerce, de réparation navale, de pêche, de plaisance ou des records, l'image portuaire sous ses diverses traductions s'impose d'elle-même. Mais la rade de Brest ce sont aussi : une solide fonction scientifique et de recherche océanographique dont

la cité du Ponant constitue le camp de base, des activités d'aquaculture, une offre touristique diversifiée, des manifestations événementielles, etc. Cette polyvalence permet à la rade de pourvoyeur sensiblement le même niveau d'emplois aujourd'hui qu'en 1990, en dépit de la baisse de l'emploi industriel, compensée par l'augmentation des emplois liés aux sciences et techniques

marines et aux activités connexes au tourisme (loisirs et nautisme). Sans surprise, les fonctions économiques en relation avec la rade sont très concentrées à Brest, avec une forte représentation de la réparation navale. En dehors de Brest, quant elles ne concernent pas le secteur de la Défense, ces fonctions sont principalement liées au tourisme, à la pêche et à l'aquaculture.

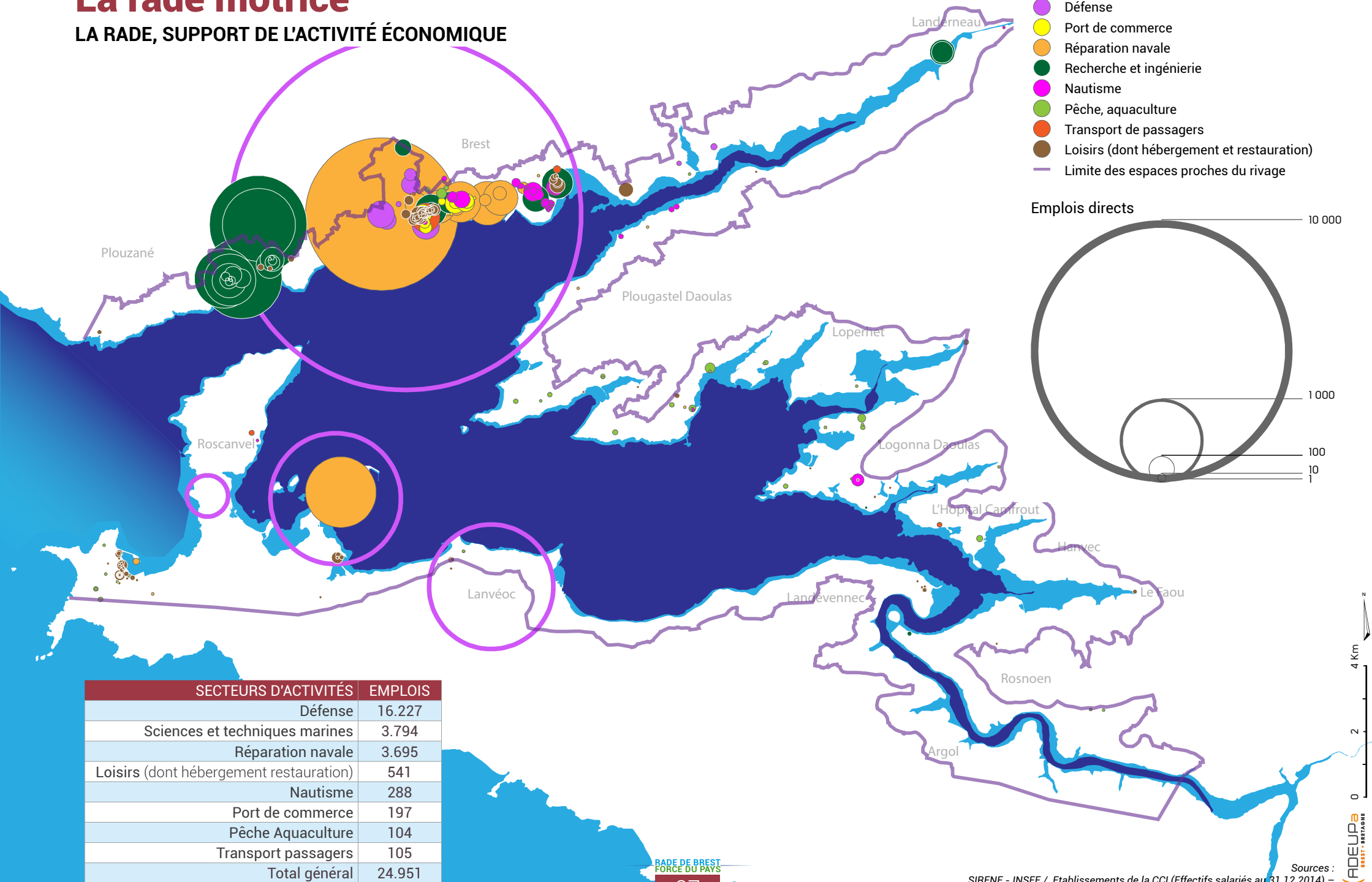
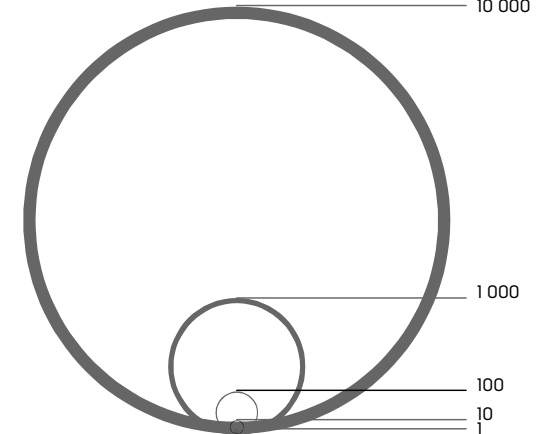
La rade motrice

LA RADE, SUPPORT DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Secteurs d'activité

- Défense
- Port de commerce
- Réparation navale
- Recherche et ingénierie
- Nautisme
- Pêche, aquaculture
- Transport de passagers
- Loisirs (dont hébergement et restauration)
- Limite des espaces proches du rivage

Emplois directs



SECTEURS D'ACTIVITÉS	EMPLOIS
Défense	16.227
Sciences et techniques marines	3.794
Réparation navale	3.695
Loisirs (dont hébergement restauration)	541
Nautisme	288
Port de commerce	197
Pêche Aquaculture	104
Transport passagers	105
Total général	24.951





2

Rade de Brest

Des perspectives

LA RADE ATTRACTIVE

Emblèmes effectifs et potentiels de la rade

Quels sont les éléments emblématiques de la rade aujourd'hui ?

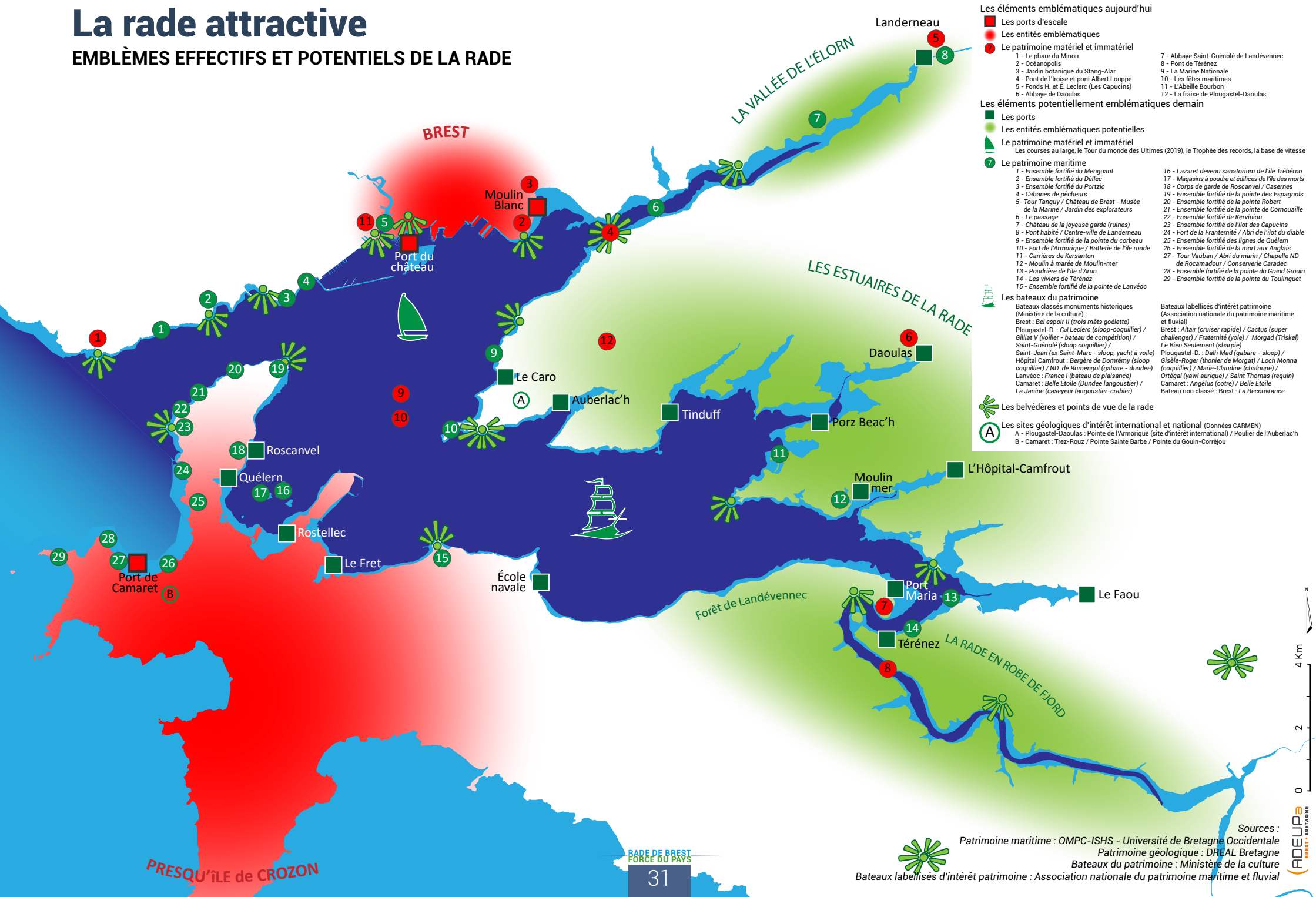
Quels pourraient-ils être dans l'hypothèse d'une action de valorisation demain ?

« Plus belle rade du monde » : ainsi est parfois qualifiée la rade de Brest. L'affirmation laudative (plus souvent lue qu'entendue), prête à réserve : l'appartenance à ce genre de palmarès où l'autoproclamation fait souvent loi et l'objectivité défaut, n'a guère de sens. En l'occurrence, on le devine, le propos est davantage le fait de publications publicitaires que des habitants eux-mêmes, plus enclins à la modestie qu'à vanter spontanément les réelles qualités de leur environnement.

Cependant, la rade de Brest recèle d'incontestables atouts et collectionne les éléments d'intérêts qu'ils soient matériels ou immatériels. Parmi eux, certains sont déjà emblématiques : Fêtes maritimes, Presqu'île de Crozon, Océanopolis, Ponts de l'Iroise ou de Térénez, etc. ; D'autres pourraient le devenir : le réseau des ports, celui des belvédères et points de vues remarquables, les patrimoines maritimes et fortifiés, les bateaux du patrimoine, etc. Inventaire de ces emblèmes effectifs et potentiels de la rade de Brest.

La rade attractive

EMBLÈMES EFFECTIFS ET POTENTIELS DE LA RADE



Les éléments emblématiques aujourd'hui

- Les ports d'escale
 - Les entités emblématiques
 - Le patrimoine matériel et immatériel
- | | |
|--|---|
| 1 - Le phare du Minou | 7 - Abbaye Saint-Guénolé de Landévennec |
| 2 - Oceanopolis | 8 - Pont de Térénez |
| 3 - Jardin botanique du Stang-Alar | 9 - La Marine Nationale |
| 4 - Pont de l'Iroise et pont Albert Louppe | 10 - Les fêtes maritimes |
| 5 - Fonds H. et E. Leclerc (Les Capucins) | 11 - L'Abélie Bourbon |
| 6 - Abbaye de Daoulas | 12 - La fraise de Plougastel-Daoulas |

Les éléments potentiellement emblématiques demain

- Les ports
 - Les entités emblématiques potentielles
 - Le patrimoine matériel et immatériel
 - Les courses au large, le Tour du monde des Ultime (2019), le Trophée des records, la base de vitesse
 - Le patrimoine maritime
- | | |
|---|---|
| 1 - Ensemble fortifié du Menguant | 16 - Lazaret devenu sanatorium de l'île Tréberon |
| 2 - Ensemble fortifié du Délic | 17 - Magasins à poudre et édifices de l'île des morts |
| 3 - Ensemble fortifié du Porzic | 18 - Corps de garde de Roscanvel / Casernes |
| 4 - Cabanes de pêcheurs | 19 - Ensemble fortifié de la pointe des Espagnols |
| 5 - Tour Tanguy / Château de Brest - Musée de la Marine / Jardin des explorateurs | 20 - Ensemble fortifié de la pointe Robert |
| 6 - Le passage | 21 - Ensemble fortifié de la pointe de Cornouaille |
| 7 - Château de la joyeuse garde (ruines) | 22 - Ensemble fortifié de Kerviniou |
| 8 - Pont habité / Centre-ville de Landerneau | 23 - Ensemble fortifié de l'île des Capucins |
| 9 - Ensemble fortifié de la pointe du corbeau | 24 - Fort de la Fraternité / Abri de l'îlot du diable |
| 10 - Fort de l'Armorique / Batterie de l'île ronde | 25 - Ensemble fortifié des lignes de Quéléren |
| 11 - Carrières de Kersanton | 26 - Ensemble fortifié de la mort aux Anglais |
| 12 - Moulin à marée de Moulin-mer | 27 - Tour Vauban / Abri du marin / Chapelle ND de Rocamadour / Conserveirie Caradec |
| 13 - Poudrière de l'île d'Arun | 28 - Ensemble fortifié de la pointe du Grand Grouin |
| 14 - Les viviers de Térénez | 29 - Ensemble fortifié de la pointe du Toulanguet |
| 15 - Ensemble fortifié de la pointe de Lanvéoc | |

- #### Les bateaux du patrimoine
- | | |
|---|---|
| Bateaux classés monuments historiques (Ministère de la culture) :
Brest : <i>Bel espoir II</i> (trois mâts goélette)
Plougastel-D. : <i>Gal Leclerc</i> (sloop-coquillier) / <i>Gilliat V</i> (voilier - bateau de compétition) / <i>Saint-Guénolé</i> (sloop coquillier) / <i>Saint-Jean</i> (ex <i>Saint-Marc</i> - sloop, yacht à voile)
Hôpital Camfrout : <i>Bergère de Domrémy</i> (sloop coquillier) / <i>ND. de Rumengol</i> (gabare - dundee)
Lanvéoc : <i>France I</i> (bateau de plaisance)
Camaret : <i>Belle Étoile</i> (Dundee langoustier) / <i>La Janine</i> (caseyeur langoustier-crabier) | Bateaux labellisés d'intérêt patrimoine (Association nationale du patrimoine maritime et fluvial)
Brest : <i>Altair</i> (cruiser rapide) / <i>Cactus</i> (super challenge) / <i>Fraternité</i> (yole) / <i>Morgad</i> (Triskel) / <i>Le Bien Seulement</i> (sharpie)
Plougastel-D. : <i>Dalh Mad</i> (gabare - sloop) / <i>Giséle-Roger</i> (thonier de Morgat) / <i>Loch Monna</i> (coquillier) / <i>Marie-Claudine</i> (chaloupe) / <i>Ortégal</i> (yawl aurique) / <i>Saint Thomas</i> (requin)
Camaret : <i>Angelus</i> (cotre) / <i>Belle Étoile</i>
Bateau non classé : Brest : <i>La Recourance</i> |
|---|---|
- Les belvédères et points de vue de la rade
- Les sites géologiques d'intérêt international et national (Données CARMEN)
- A - Plougastel-Daoulas : Pointe de l'Armorique (site d'intérêt international) / Poulier de l'Auberlac'h
B - Camaret : Trez-Rouz / Pointe Sainte Barbe / Pointe du Gouin-Corjeou

LA RADE ACCESSIBLE

Les accès au rivage et à l'espace de navigation

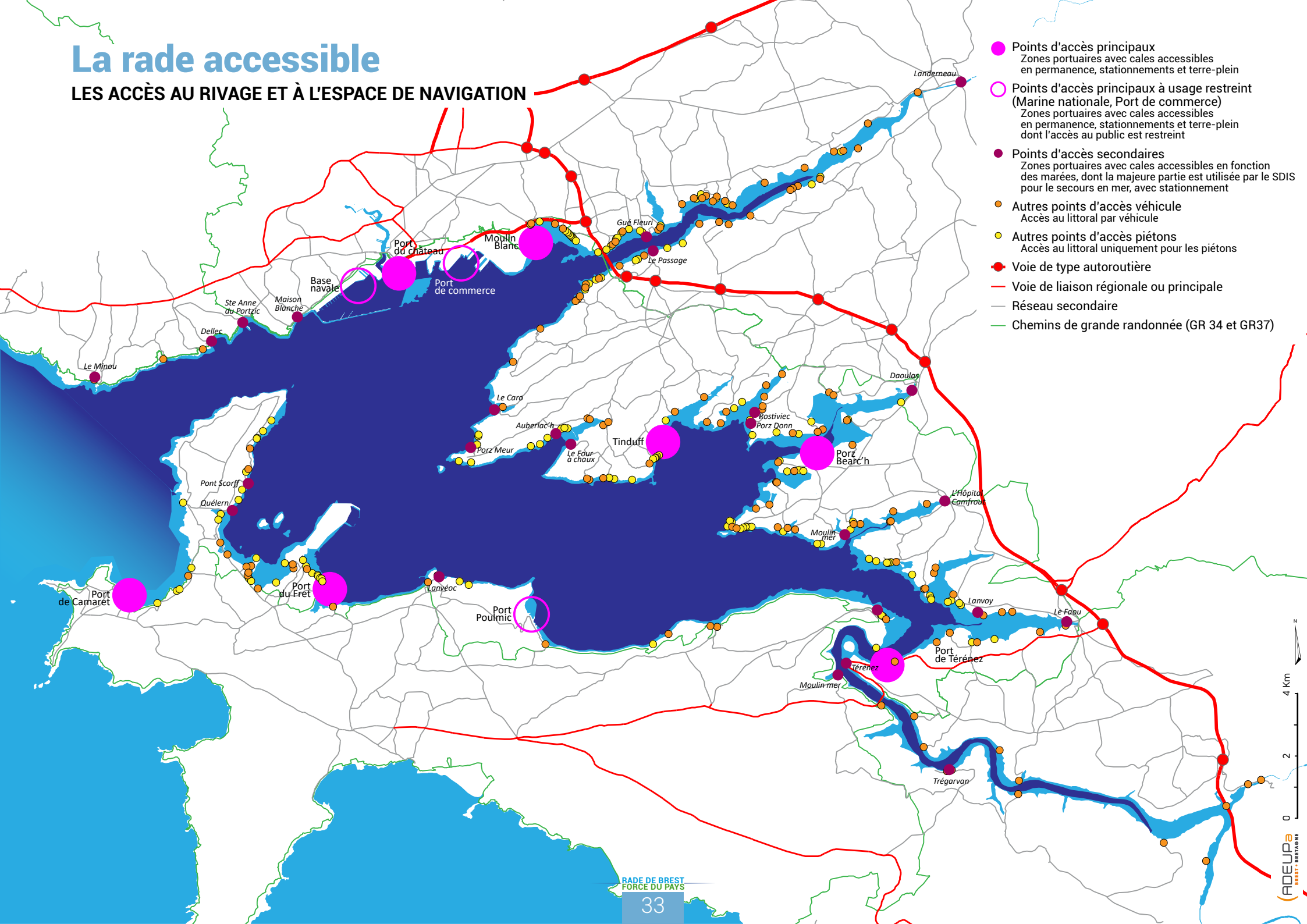
*Quels sont en rade de Brest les points d'interface entre la terre et l'eau ?
Comment accède-t-on au stade nautique ?*

Le réseau routier présent autour de la rade de Brest est dense, particulièrement à l'Est, compte tenu de la géographie, riches en estuaires et pointes. Cependant la fréquentation de certaines parties du rivage reste l'affaire d'initiés qui en connaissent les accès, parfois confidentiels. Environ 300 points d'accès au rivage de tous types sont dénombrés sur le pourtour de la rade, dont une dizaine d'accès principaux (zone portuaire comprenant : cale accessible en permanence, terre-plein et stationnements). Pour autant, sur ces 300 points d'interfaces recensés entre la terre et l'eau, l'identification de nombreux accès fait défaut, en raison du caractère ponctuellement foisonnant du réseau routier et du jalonnement insuffisant.

En outre, bien que la promenade en bord de rade soit globalement, relativement aisée (à l'exception notable des périmètres d'accès restreints de la Marine nationale et des installations portuaires brestoises), il est à noter que les circuits de grande randonnée ne longent pas toujours la côte, et que le rivage ne s'accompagne pas systématiquement d'un chemin de randonnée, même simple.

La rade accessible

LES ACCÈS AU RIVAGE ET À L'ESPACE DE NAVIGATION



- Points d'accès principaux
Zones portuaires avec cales accessibles en permanence, stationnements et terre-plein
- Points d'accès principaux à usage restreint (Marine nationale, Port de commerce)
Zones portuaires avec cales accessibles en permanence, stationnements et terre-plein dont l'accès au public est restreint
- Points d'accès secondaires
Zones portuaires avec cales accessibles en fonction des marées, dont la majeure partie est utilisée par le SDIS pour le secours en mer, avec stationnement
- Autres points d'accès véhiculaire
Accès au littoral par véhicule
- Autres points d'accès piétons
Accès au littoral uniquement pour les piétons
- Voie de type autoroutière
- Voie de liaison régionale ou principale
- Réseau secondaire
- Chemins de grande randonnée (GR 34 et GR37)

LA RADE NAVIGABLE

Un formidable espace nautique

De quelle manière s'organise le bassin de navigation et comment se répartissent les services offerts aux différentes pratiques du nautisme en rade de Brest ?



Le plan d'eau de la rade de Brest peut être schématiquement divisé en six bassins. Il offre une diversité d'espaces, propices à toutes sortes de navigations, depuis le concept de « stade nautique » jusqu'à l'itinérance découverte. L'organisation du Grand Prix de l'École Navale ou « La semaine du petit cabotage » font ainsi figures d'exemples. Les centres nautiques proposent aujourd'hui une dizaine d'activités pour tous publics,

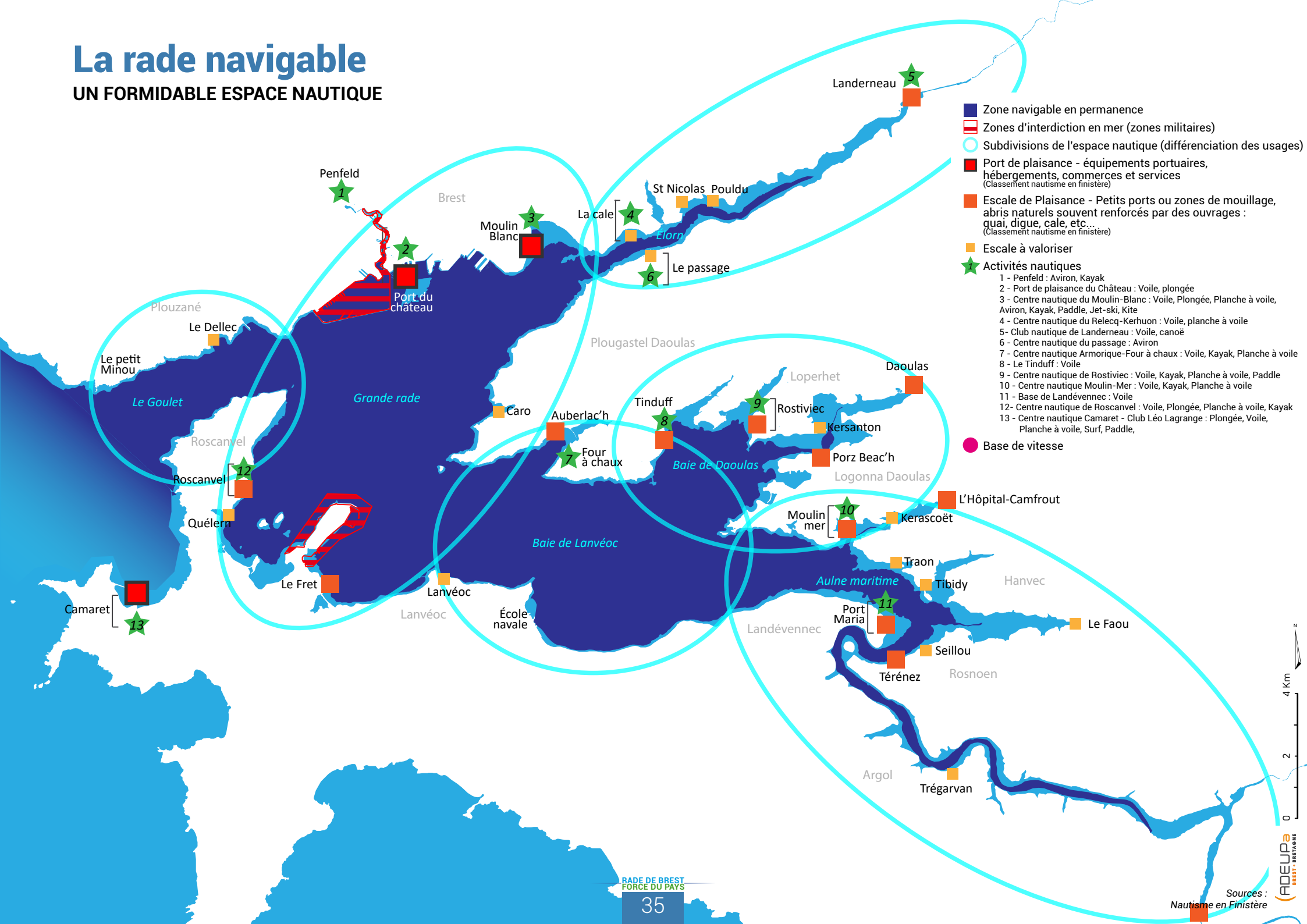
en même temps qu'ils dispensent au cours de l'année scolaire, une éducation au milieu maritime à destination des élèves. Développés depuis les années 1980, les sports de glisse trouvent dans la Base de vitesse, leur consécration. Les promenades en mer sont également représentées, à bord de bateaux traditionnels (Dalh Mad, Loch Monna, Recouvrance, etc.) et de navires de passagers (Brestôa). Enfin, un service

maritime régulier, de type « bateaux-bus transrade » existe (Morlenn Express), il est cependant limité aux liaisons entre Brest, l'Île Longue et Lanvéoc-Poulmic. Environ 70.000 personnes vivent au pourtour immédiat de la rade, c'est-à-dire à une distance moyenne de 500 mètres du rivage. Toutefois, cette proximité ne signifie pas pour autant appropriation. « On vit au bord de l'eau, mais pas avec l'eau » entend-

on régulièrement en forme de constat pour souligner une culture maritime perfectible. Ainsi, bien qu'au cours des quarante dernières années, la flotte présente en rade ait fortement progressée (1.000 unités en 1977 / 6.000 en 2016), on observe cependant que seuls 30% des bateaux stationnés dans les marinas brestoises, quittent régulièrement leur ponton.

La rade navigable

UN FORMIDABLE ESPACE NAUTIQUE



- Zone navigable en permanence
- Zones d'interdiction en mer (zones militaires)
- Subdivisions de l'espace nautique (différenciation des usages)
- Port de plaisance - équipements portuaires, hébergements, commerces et services (Classement nautisme en finistère)
- Escale de Plaisance - Petits ports ou zones de mouillage, abris naturels souvent renforcés par des ouvrages : quai, digue, cale, etc... (Classement nautisme en finistère)
- Escale à valoriser
- ★ Activités nautiques
 - 1 - Penfeld : Aviron, Kayak
 - 2 - Port de plaisance du Château : Voile, plongée
 - 3 - Centre nautique du Moulin-Blanc : Voile, Plongée, Planche à voile, Aviron, Kayak, Paddle, Jet-ski, Kite
 - 4 - Centre nautique du Relecq-Kerhuon : Voile, planche à voile
 - 5 - Club nautique de Landerneau : Voile, canoë
 - 6 - Centre nautique du passage : Aviron
 - 7 - Centre nautique Armorique-Four à chaux : Voile, Kayak, Planche à voile
 - 8 - Le Tinduff : Voile
 - 9 - Centre nautique de Rostiviec : Voile, Kayak, Planche à voile, Paddle
 - 10 - Centre nautique Moulin-Mer : Voile, Kayak, Planche à voile
 - 11 - Base de Landévennec : Voile
 - 12 - Centre nautique de Roscanvel : Voile, Plongée, Planche à voile, Kayak
 - 13 - Centre nautique Camaret - Club Léo Lagrange : Plongée, Voile, Planche à voile, Surf, Paddle,
- Base de vitesse

LA RADE PÉRÉGRINÉE

Circumnavigation et randonnées pédestres : le Grand Tour de Rade

Quelles pourraient-être les modalités d'insertion, au sein de parcours maritimes et terrestres, des principaux centres d'intérêts d'un Grand Tour de rade ?

Partir à la découverte de la rade de Brest, que ce soit à pied, en longeant la côte par les sentiers, ou en bateau, au travers d'une itinérance de port en port, constitue assurément un beau programme. C'est qu'ici, la configuration côtière aime les détours et ramifications, et que la variété paysagère est à l'avenant de la richesse de ce trait de côte. Depuis la pointe du Petit Minou à l'ouverture du goulet jusqu'aux derniers méandres de l'Aulne aux abords de Landévennec, c'est la puissance de l'Atlantique qui côtoie la plénitude ailleurs plus volontiers associée au lac montagnard. Depuis les gigantesques formes de radoub

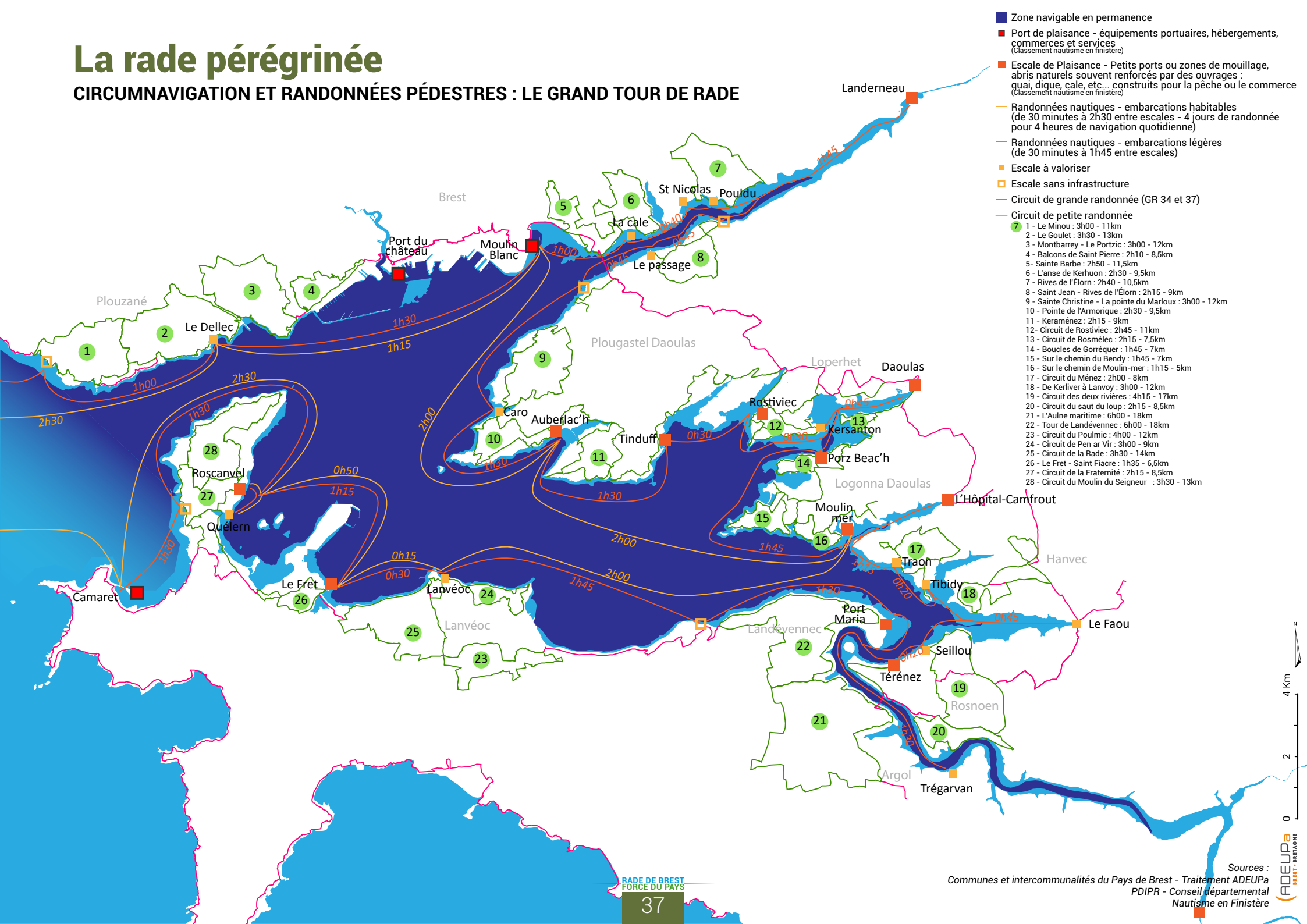
des chantiers de réparation navale de Brest jusqu'à l'anse paisible de Keroullé à l'arrière de l'Île de Tibidy, c'est la technique spectaculaire et colossale affairée autour des mastodontes des mers qui voisine le naturel bucolique d'un paysage tranquille de bocage où paissent les vaches. De l'un à l'autre il y a tout un monde et ce monde, c'est la rade.

Toutefois, ce beau programme nécessitera dans l'immédiat, quelque indulgence. Qui optera en effet pour la randonnée pédestre, constatera que les sentiers de grande randonnée ignorent une bonne partie du rivage et que la mise bout à bout des « petits sentiers » qui

ponctuellement s'y substituent, ne constitue pas pour autant un itinéraire continu du tour de rade ; Qui choisira l'itinérance nautique vérifiera que si ce principe existe bel et bien en rade (ce dont témoigne « La semaine du petit cabotage »), son développement n'atteint pas le niveau espéré, lors par exemple de la publication en 1994, du Guide de randonnée nautique, et que seul le point d'accueil randonnée de Landévennec existe aujourd'hui. Cependant, coupler randonnée pédestre et nautique en un « Grand Tour de Rade », demeure un principe pertinent de valorisation de la rade, de ses ports et de l'offre touristique globale.

La rade pérégrinée

CIRCUMNAVIGATION ET RANDONNÉES PÉDESTRES : LE GRAND TOUR DE RADE



- Zone navigable en permanence
- Port de plaisance - équipements portuaires, hébergements, commerces et services (Classement nautisme en finistère)
- Escale de Plaisance - Petits ports ou zones de mouillage, abris naturels souvent renforcés par des ouvrages : quai, digue, cale, etc... construits pour la pêche ou le commerce (Classement nautisme en finistère)
- Randonnées nautiques - embarcations habitables (de 30 minutes à 2h30 entre escales - 4 jours de randonnée quotidienne pour 4 heures de navigation quotidienne)
- Randonnées nautiques - embarcations légères (de 30 minutes à 1h45 entre escales)
- Escale à valoriser
- Escale sans infrastructure
- Circuit de grande randonnée (GR 34 et 37)
- Circuit de petite randonnée

- 1 - Le Minou : 3h00 - 11km
- 2 - Le Goulet : 3h30 - 13km
- 3 - Montbarrey - Le Portzic : 3h00 - 12km
- 4 - Balcons de Saint Pierre : 2h10 - 8,5km
- 5 - Sainte Barbe : 2h50 - 11,5km
- 6 - L'anse de Kerhuon : 2h30 - 9,5km
- 7 - Rives de l'Élorn : 2h40 - 10,5km
- 8 - Saint Jean - Rives de l'Élorn : 2h15 - 9km
- 9 - Sainte Christine - La pointe du Marloux : 3h00 - 12km
- 10 - Pointe de l'Armorique : 2h30 - 9,5km
- 11 - Keraménez : 2h15 - 9km
- 12 - Circuit de Rostiviec : 2h45 - 11km
- 13 - Circuit de Rosmélec : 2h15 - 7,5km
- 14 - Boucles de Gorréquer : 1h45 - 7km
- 15 - Sur le chemin du Bendy : 1h45 - 7km
- 16 - Sur le chemin de Moulin-mer : 1h15 - 5km
- 17 - Circuit du Ménez : 2h00 - 8km
- 18 - De Kerliver à Lanvoy : 3h00 - 12km
- 19 - Circuit des deux rivières : 4h15 - 17km
- 20 - Circuit du saut du loup : 2h15 - 8,5km
- 21 - L'Aulne maritime : 6h00 - 18km
- 22 - Tour de Landévennec : 6h00 - 18km
- 23 - Circuit du Poulmic : 4h00 - 12km
- 24 - Circuit de Pen ar Vir : 3h00 - 9km
- 25 - Circuit de la Rade : 3h30 - 14km
- 26 - Le Fret - Saint Fiacre : 1h35 - 6,5km
- 27 - Circuit de la Fraternité : 2h15 - 8,5km
- 28 - Circuit du Moulin du Seigneur : 3h30 - 13km

LA RADE SOMPTUEUSE

Points de vue, panoramas et belvédères remarquables

Quelle hiérarchie établir entre les multiples points de vue remarquables offerts par la topographie des lieux, dans l'hypothèse de leur valorisation et de leur éventuelle mise en réseau ?

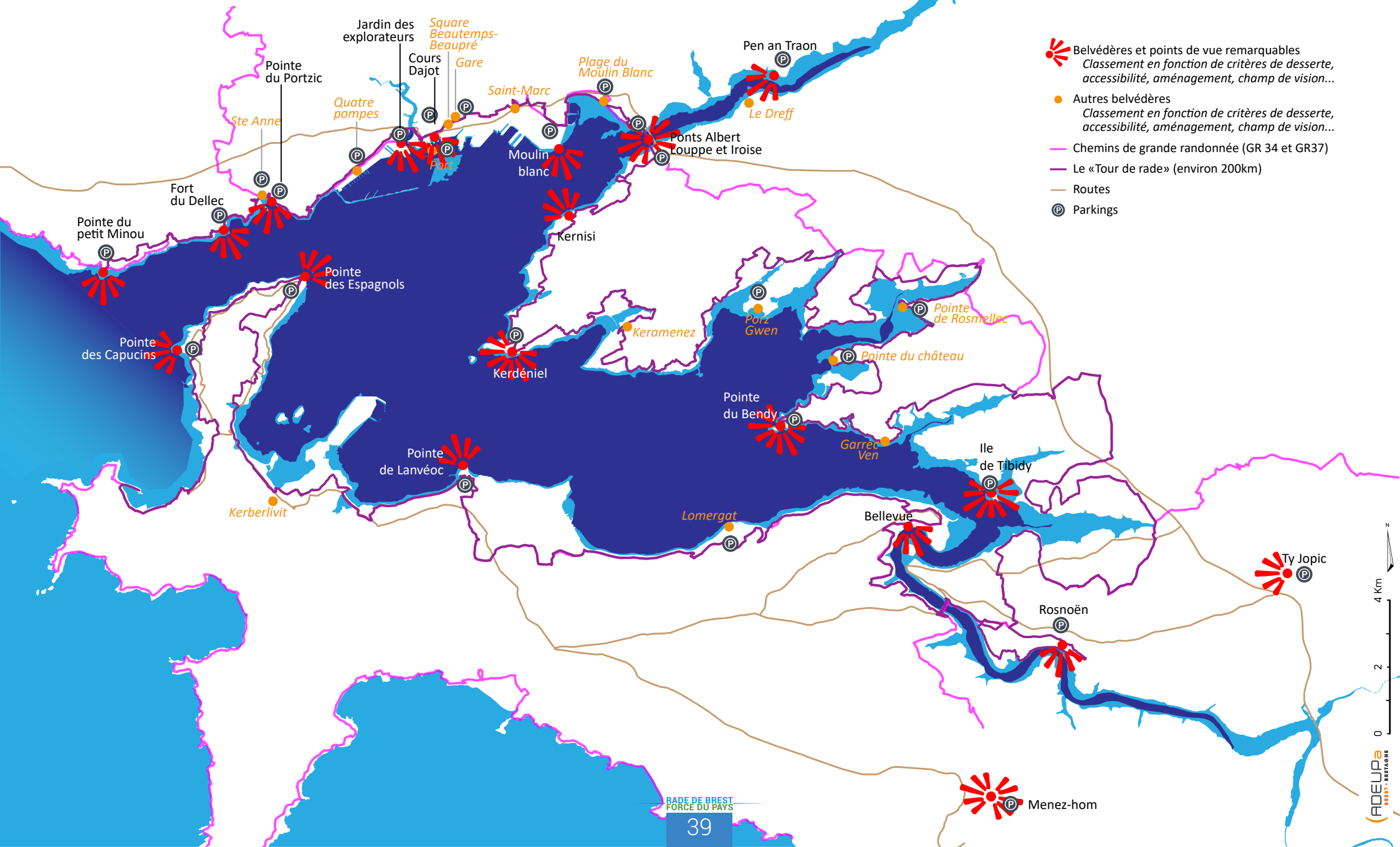
Parmi les pistes potentielles de valorisation de la rade de Brest, il en est une qui pourrait-on dire, saute aux yeux. Il s'agit bien sûr des points de vue et belvédères remarquables que la géographie offre ici en abondance, en associant aux vues surplombantes de rivages fréquemment abrupts, les plans successifs de contours côtiers complexes et d'une configuration en baie. Cette ressource des belvédères en tant qu'axe de valorisation n'est pas nouvelle. Certains lieux font déjà l'objet d'aménagements et bénéficient par exemple d'une table d'orientation.

La présente cartographie identifie une vingtaine de sites exceptionnels, (effectivement ou en puissance). Elle résulte d'un inventaire in situ, associé à une analyse multicritères : champ de vision donné, caractéristiques paysagères offertes, particularités patrimoniales aux environs, qualité des accès (piéton, nautique, routier), état général du site et aménagements proposés, etc. De fait, cette vingtaine de sites exceptionnels constitue autant de jalons du « Grand Tour e Rade » et pourrait à ce titre, contribuer à donner une nouvelle impulsion à l'itinérance autour de la rade.

Ce travail de recensement a par ailleurs révélé la « fatigue » de certains sites d'exception, dépourvus d'aménagements (stationnement non dirigé des véhicules, absence de balisage des parcours, notamment). Ces « spots » abîmés souffrent des dégradations résultantes d'une fréquentation non canalisée et d'un milieu placé dans l'incapacité de se régénérer. En conséquence, des actions de réhabilitation et de sauvegarde durables sont à entreprendre. À l'instar des « Opérations Grand Site », elles sont intrinsèquement liées au principe de valorisation.

La rade somptueuse

POINTS DE VUE, PANORAMAS ET BELVÉDÈRES REMARQUABLES



- Belvédères et points de vue remarquables
Classement en fonction de critères de desserte, accessibilité, aménagement, champ de vision...
- Autres belvédères
Classement en fonction de critères de desserte, accessibilité, aménagement, champ de vision...
- Chemins de grande randonnée (GR 34 et GR37)
- Le «Tour de rade» (environ 200km)
- Routes
- Parkings

LA RADE COMPARÉE

Introduction à une étude comparative

Quels enseignements l'observation de sites analogues, organisés autour de vastes plans d'eau, pourraient éventuellement bénéficier à la rade de Brest ?

En France, plusieurs territoires sont organisés autour de plans d'eau à l'instar du pays de Brest autour de la rade. Peuvent être cités par exemple : la rade de Lorient, le golfe du Morbihan, le bassin d'Arcachon, le lac Léman, le lac d'Annecy, celui du Bourget, ou encore la rade de Toulon. Cependant, les caractéristiques de ces « territoires en rivages » diffèrent fortement les uns des autres, aux premiers rangs desquelles différences, la superficie du plan d'eau et son caractère maritime ou non. D'autres facteurs de divergence peuvent également s'avérer significatifs au moment de la comparaison : la multiplicité des usages présents, le cas échéant génératrice de cohabitation entre des modes de navigation très divers ; La sophistication des milieux naturels, plus ou moins incitatrice de mesures et dispositifs de gestion/ protection ; La densité de population répartie sur le périmètre du plan d'eau, justifiant par exemple un service de bateaux-bus, éventuellement intégré au réseau de transports en commun et son impact en termes d'appropriation ; Ou encore, la présence comme à Brest, de la Marine Nationale.

On observe par ailleurs une constante dans la revendication d'une instance permanente de coordination, propice au dialogue entre les parties prenantes du plan d'eau. S'agissant du principe d'une gouvernance dédiée, bien qu'il soit globalement reconnu comme opportun, sa mise en œuvre effective ne va pas de soi et peut souffrir d'aléas. Le « bien commun » qu'est l'espace aquatique, ne constitue pas de fait, un « territoire » administrable en tant que tel. En outre, à l'hypothèse d'une instance supplémentaire de gouvernance spécifique est généralement préféré l'appui sur une structure institutionnelle existante. Enfin, dans le champ du tourisme, la diversité géographique des sites considérés révèle logiquement une pluralité d'expériences. Elle révèle surtout en miroir, qu'en rade de Brest, la structuration des actions de valorisation touristique est une démarche plus récente qu'ailleurs.

La rade comparée

INTRODUCTION À UNE ÉTUDE COMPARATIVE

Rade de Brest
Superficie : 180 km²
Communes limitrophes : 25
Population : 238 537 habitants



Rade de Lorient
Superficie : 47 km²
Communes limitrophes : 7
Population : 105 068 habitants



Golfe du Morbihan
Superficie : 130 km²
Communes limitrophes : 16
Population : 122 551 habitants



Bassin d'Arcachon
Superficie : 182 km²
Communes limitrophes : 10
Population : 114 908 habitants



Lac Léman
Superficie : 580 km²
Communes limitrophes : 64
Population : ~1 000 000 d'habitants



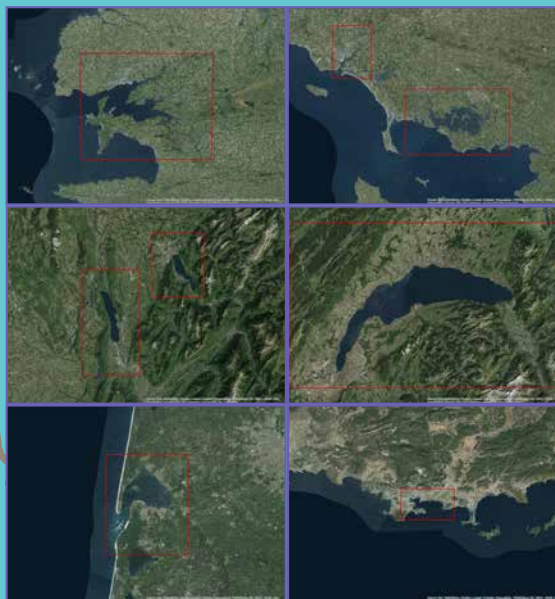
Lac d'Annecy
Superficie : 28 km²
Communes limitrophes : 9
Population : 76 441 habitants



Lac du Bourget
Superficie : 45 km²
Communes limitrophes : 11
Population : 45 853 habitants



Rade de Toulon
Superficie : 43 km²
Communes limitrophes : 6
Population : 283 636 habitants



La rade demain ?

Vers un projet de territoire

De quelles façons mieux prendre soin de la rade en valorisant ses atouts ? Simple en apparence, la question peut prendre à l'examen des allures de gageure.

Une certitude : la rade de Brest doit faire valoir ses attributs et les conjuguer ensemble, d'autant plus qu'elle n'en manque pas (qualité du plan d'eau, offre portuaire de haut niveau, espaces naturels préservés, services métropolitains diversifiés, etc.). Valoriser les qualités intrinsèques de la rade et contribuer à leur partage c'est prendre en compte l'authentique richesse présente : des données géographiques, naturelles, mais aussi culturelles et socio-économiques.

Moins qu'une source de difficultés, ces nombreuses facettes sont à apprécier comme une authentique force, à même de façonner une identité dans son épaisseur et son intensité.

Quelle rade demain ? La présente cartographie pose à ce stade liminaire de la réflexion, les premiers jalons d'une approche prospective réaliste, avant tout soucieuse de valoriser la multiplicité des qualités en présence. Elle présente un plan d'actions en deux volets portant d'une part, sur l'affirmation identitaire et la valorisation d'image, d'autre part sur la diffusion de la culture maritime, avec pour ambition de contribuer par ce moyen, à fédérer la population et les différentes parties prenantes.

La rade et Brest sont historiquement, intimement liées. Aujourd'hui, c'est à l'échelle du pays de Brest que cette « mer intérieure » constitue une opportunité. Il s'agit de considérer la rade en tant « qu'entité territoriale » pour lui octroyer sa place légitime, en lui conférant un rôle affirmé pour le pays, placé sous l'égide de la bienveillance.

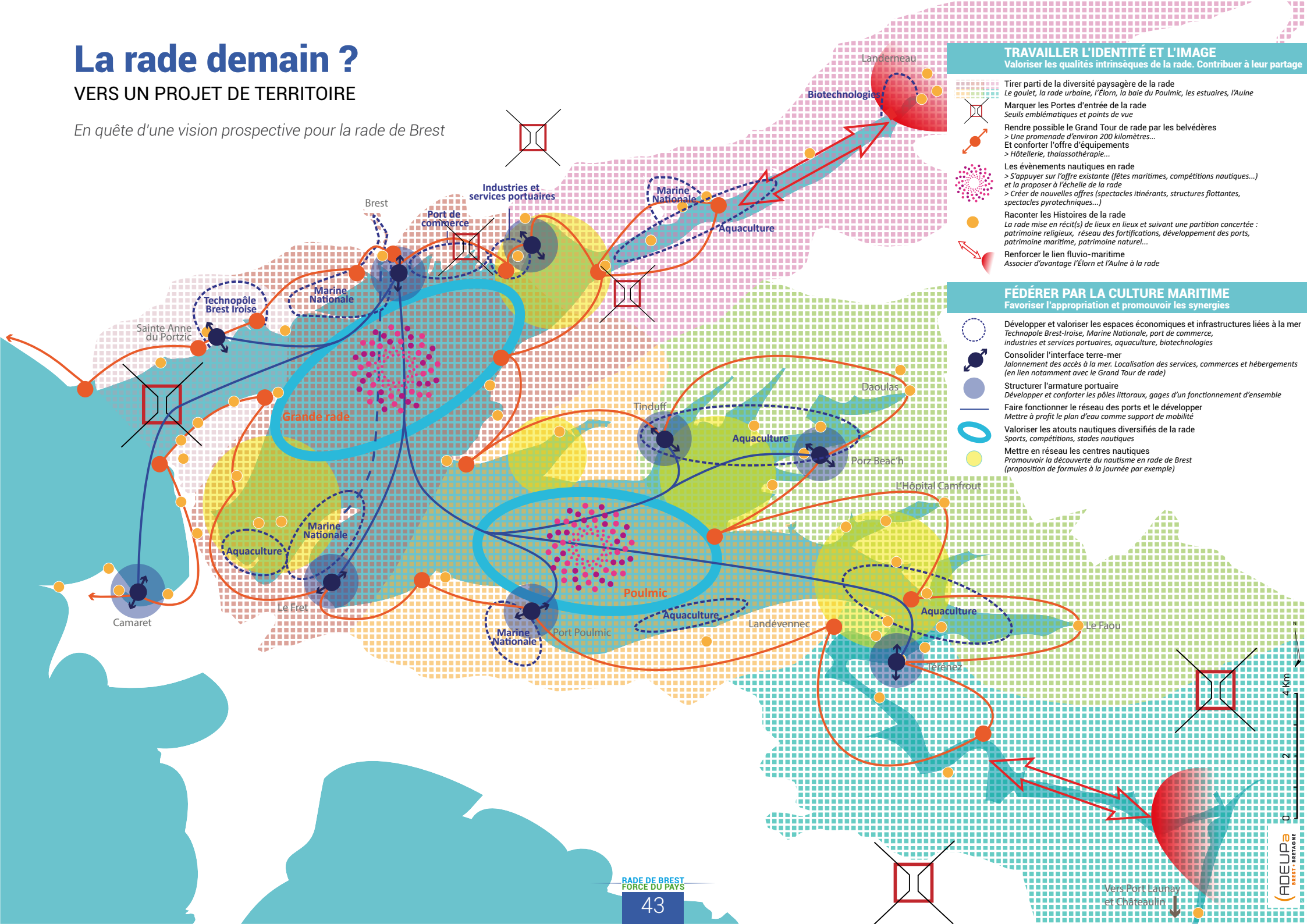
Par le passé, à l'occasion de circonstances rares et particulières, la rade a pu être un objet d'étude et d'intérêt à part entière (SAUM, Contrat de Baie). Dans le contexte de mutations accélérées que nous connaissons aujourd'hui, il est sans doute souhaitable qu'elle le redevienne. L'élaboration d'un projet de territoire dédié à la rade pourrait être le support d'une réflexion stratégique globale. Le processus même de la démarche, réunissant l'ensemble des parties prenantes autour d'enjeux communs et en quête d'une vision partagée, compterait au moins autant que son objet final.



La rade demain ?







VERS UN PROJET DE TERRITOIRE

En quête d'une vision prospective pour la rade de Brest









TRAVAILLER L'IDENTITÉ ET L'IMAGE

Valoriser les qualités intrinsèques de la rade. Contribuer à leur partage

-  Tirer parti de la diversité paysagère de la rade
Le goulet, la rade urbaine, l'Elorn, la baie du Poulmic, les estuaires, l'Aulne
-  Marquer les Portes d'entrée de la rade
Seuils emblématiques et points de vue
-  Rendre possible le Grand Tour de rade par les belvédères
> Une promenade d'environ 200 kilomètres...
> Conforter l'offre d'équipements
> Hôtellerie, thalassothérapie...
-  Les événements nautiques en rade
> S'appuyer sur l'offre existante (fêtes maritimes, compétitions nautiques...)
> et la proposer à l'échelle de la rade
> Créer de nouvelles offres (spectacles itinérants, structures flottantes, spectacles pyrotechniques...)
-  Raconter les Histoires de la rade
La rade mise en récit(s) de lieux en lieux et suivant une partition concertée :
patrimoine religieux, réseau des fortifications, développement des ports, patrimoine maritime, patrimoine naturel...
-  Renforcer le lien fluvio-maritime
Associer d'avantage l'Elorn et l'Aulne à la rade

FÉDÉRER PAR LA CULTURE MARITIME

Favoriser l'appropriation et promouvoir les synergies

-  Développer et valoriser les espaces économiques et infrastructures liées à la mer
Technopôle Brest-Iroise, Marine Nationale, port de commerce, industries et services portuaires, aquaculture, biotechnologies
-  Consolider l'interface terre-mer
Jalonnement des accès à la mer. Localisation des services, commerces et hébergements
(en lien notamment avec le Grand Tour de rade)
-  Structurer l'armature portuaire
Développer et conforter les pôles littoraux, gages d'un fonctionnement d'ensemble
-  Faire fonctionner le réseau des ports et le développer
Mettre à profit le plan d'eau comme support de mobilité
-  Valoriser les atouts nautiques diversifiés de la rade
Sports, compétitions, stades nautiques
-  Mettre en réseau les centres nautiques
Promouvoir la découverte du nautisme en rade de Brest
(proposition de formules à la journée par exemple)

RADE DE BREST
FORCE DU PAYS

Directeur de la publication
Benjamin Grebot

Directeur d'étude
Jérôme de Crignis

Réalisation
Jérôme de Crignis
Philippe Mazéas
Johane Colloc

Maquette et mise en page
Jérôme de Crignis

Crédits photographiques
ADEUPa Brest-Bretagne
Sauf mention contraire

Tirage
300 exemplaires
Cloître Imprimeurs

Dépôt légal
Deuxième trimestre 2017

Référence
17-074



AGENCE D'URBANISME DE BREST • BRETAGNE

18, rue Jean Jaurès, 29200 Brest
02 98 33 51 71 • www.adeupa-brest.fr