



FAIRE RADE

Guide pour l'aménagement des sites
stratégiques de la Rade de Brest

Brest terres océanes

Guide pour l'aménagement des sites stratégiques de la rade de Brest

Réalisation Agence AGAP x Alizés Programmation x Wiinch x Grrr Design

Octobre 2021

Sommaire

1. FAIRE RADE	2
2. LES PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENT	10
Axe 1 -Les aménagements	11
Axe 2 -Le développement de l'offre touristique et commerciale	22
Axe 3 -Le développement des fonctions nautiques et maritimes-	33
Axe 4 -La mise en place d'une signalétique adaptée	47
3. LES ORIENTATIONS POUR LES SITES STRATÉGIQUES	55



1. Faire rade

La Destination Brest terres océanes

Méconnue, sous-valorisée, fractionnée en différentes collectivités territoriales, la Rade de Brest doit s'affirmer comme une destination touristique à part entière au sein de la Destination BTO - Brest terres océanes.

Forte de 6 unités paysagères remarquables, différenciées par des formes morphologiques et d'occupations anthropiques singulières, créatrices d'ambiances spécifiques, la Rade de Brest offre des pépites et perles qui ne s'observent qu'ici. Au-delà de la force de ses paysages, les découvertes en Rade de Brest sont évidemment aussi liées à la richesse de son histoire (maillage des fortifications militaires, phares, abbayes... autour de la rade), et à la diversité des activités maritimes et militaires qui s'y déploient offrant une animation permanente unique de son plan d'eau. Mais l'offre en itinérance nautique et terrestre y reste fragmentée et insuffisamment développée, les services imparfaits et des littoraux, superbes, méconnus, car non encore frangés par les grands itinéraires de randonnée.

FAIRE RADE est l'objet de ce présent guide avec l'ambition de mieux y déployer une offre qualitative de découverte, à destination des résidents qui ignorent encore trop la richesse de leur territoire du quotidien, mais aussi aux plaisanciers, touristes et itinérants.

C'est aussi par une politique d'aménagements de sites "belvédères" qui maillent le littoral, rural et urbain, qui contribuera à révéler la richesse de la rade et y favorisera un tourisme respectueux de ses paysages, des hommes et femmes qui y travaillent et y vivent et de l'extraordinaire biodiversité qui s'y déploie.

Ce Guide **FAIRE RADE** ne prétend pas ainsi constituer une réponse à l'ensemble des problèmes qui sont à résoudre afin de construire une Destination touristique de qualité dans l'ensemble de ses composantes.

Il offre des perspectives de réponse avec des propositions d'aménagement de sites remarquables perçus comme belvédères sur la rade. Il ne s'attache donc pas aux questions de gestion, de gouvernance, de communication, de promotion, de montage de produits touristiques et de mise en réseaux pourtant essentiels pour que la destination soit une réussite. Ces points ont vocation à être plus particulièrement traités en parallèle.

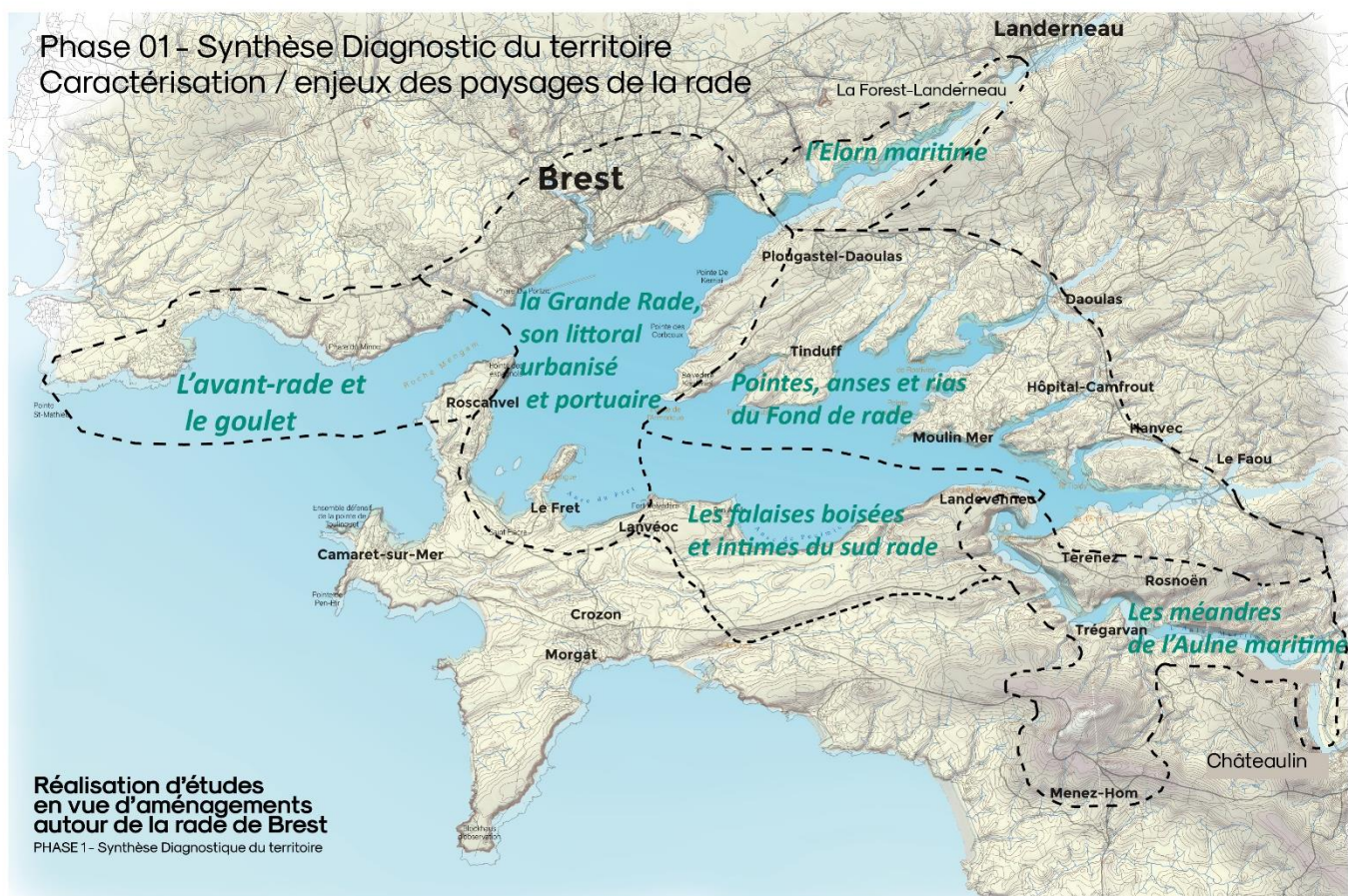
La démarche

La méthodologie de la mission

Eu égard à la richesse des sites de la Rade de Brest, le Guide Faire Rade ne peut préconiser des propositions d'aménagement sur l'ensemble des sites remarquables du littoral, mais focalise ses propositions d'aménagement sur une vingtaine de sites seulement.

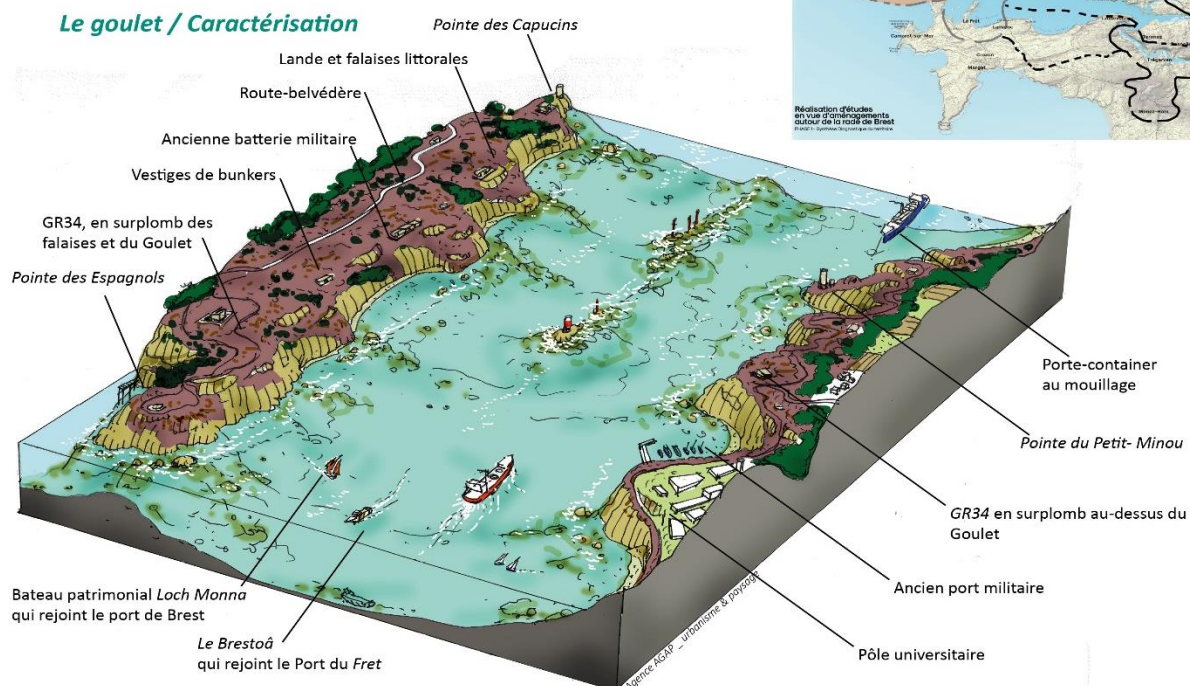
Néanmoins, par la diversité typologique des sites retenus par les instances techniques et décisionnelles de suivi du projet, l'intention est bien ici de construire un référentiel, ayant vocation à être décliné sur d'autres sites similaires.

La grande variété des paysages : 6 unités paysagères à l'échelle de la Rade



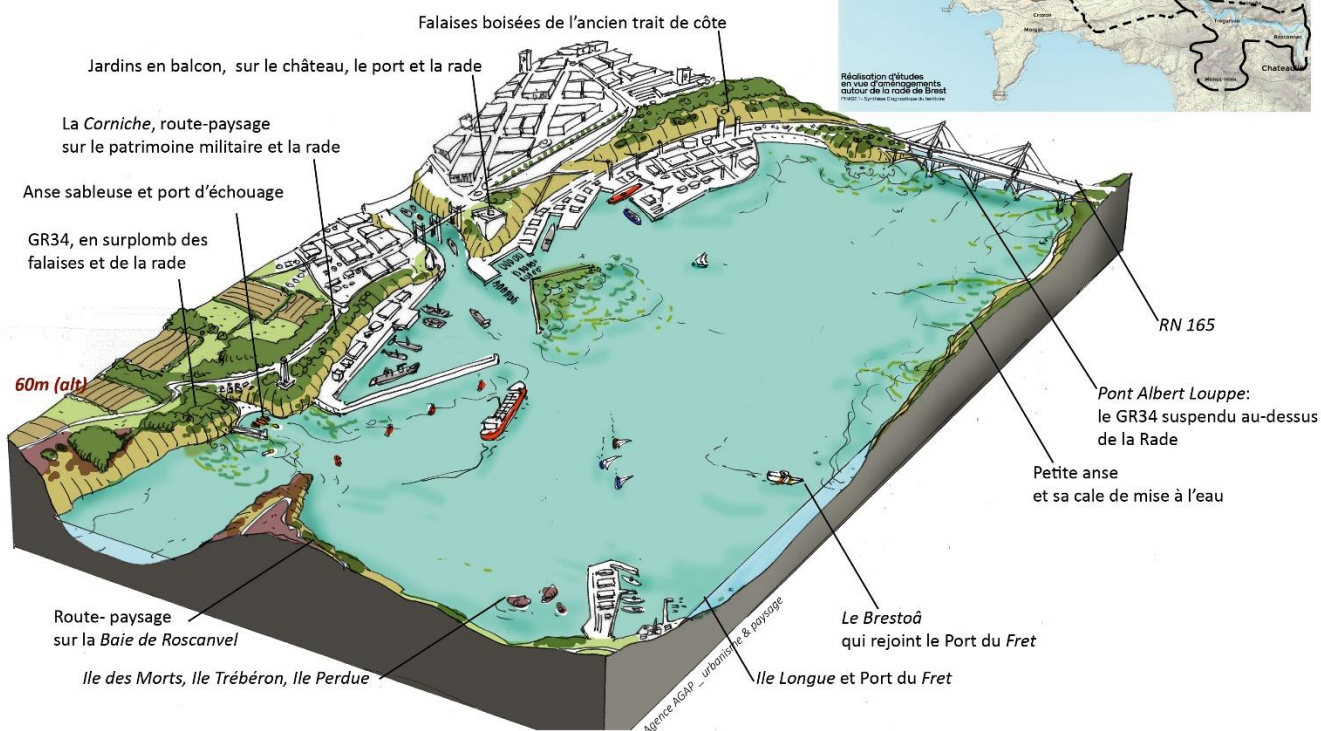
Phase 01 - Synthèse Diagnostic du territoire Caractérisation / enjeux des paysages de la rade

Le goulet / Caractérisation



Phase 01 - Synthèse Diagnostic du territoire Caractérisation / enjeux des paysages de la rade

la Grande Rade, son littoral urbanisé et portuaire / Caractérisation



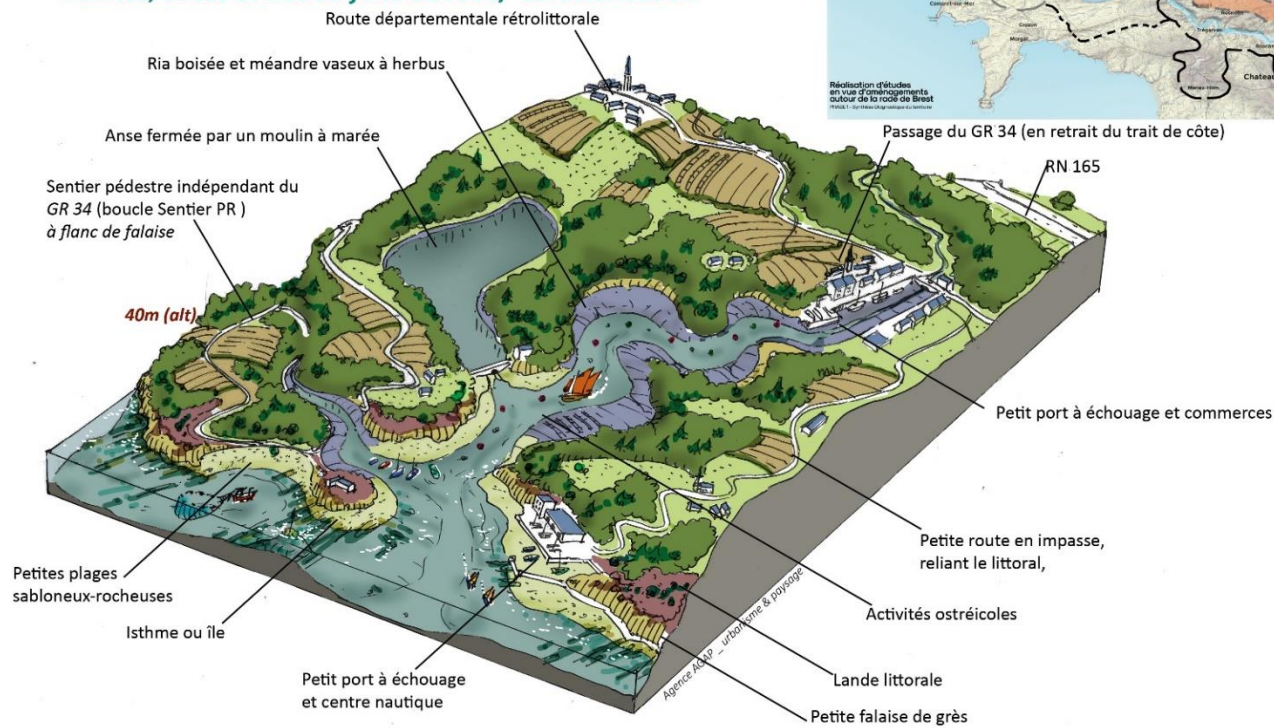
Phase 01 - Synthèse Diagnostic du territoire Caractérisation / enjeux des paysages de la rade

L'Elorn maritime / Caractérisation



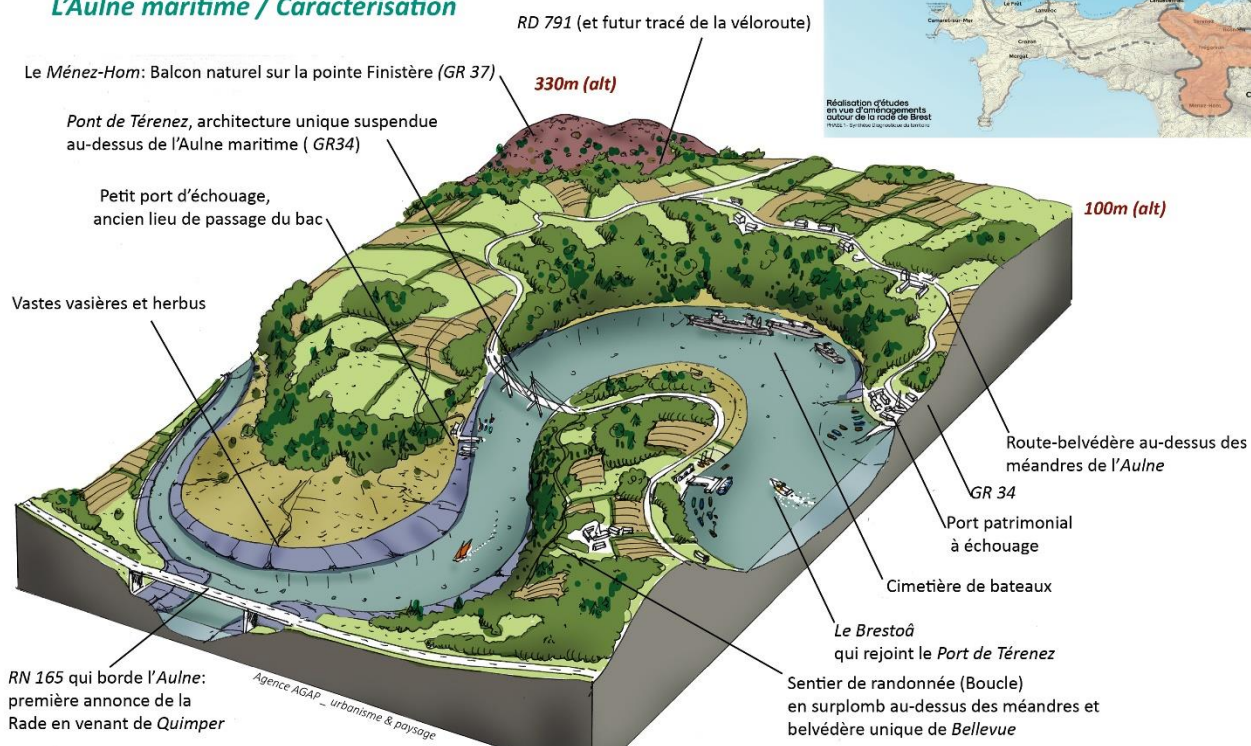
Phase 01 - Synthèse Diagnostic du territoire Caractérisation / enjeux des paysages de la rade

Pointes, anses et rias du fond de rade/ Caractérisation



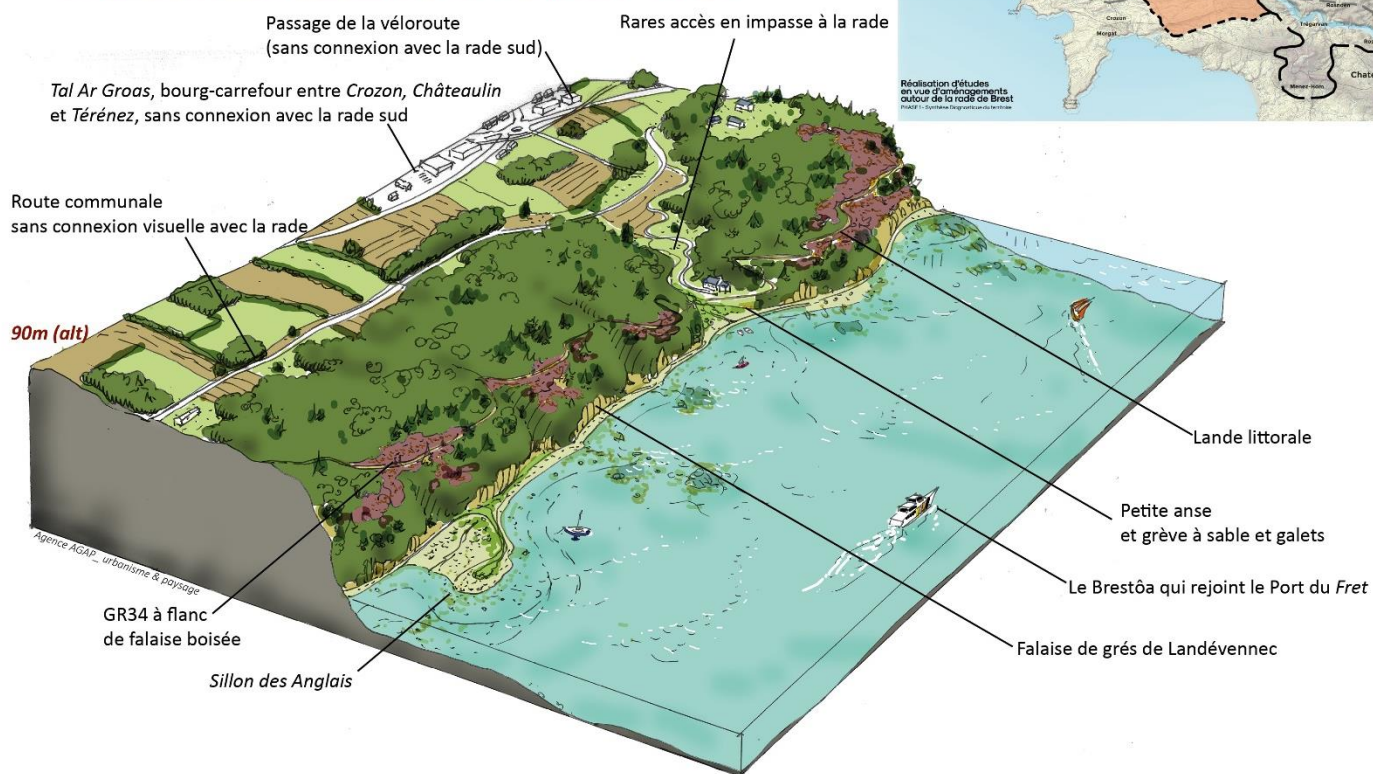
Phase 01 - Synthèse Diagnostic du territoire Caractérisation / enjeux des paysages de la rade

L'Aulne maritime / Caractérisation



Phase 01 – Synthèse Diagnostic du territoire Caractérisation / enjeux des paysages de la rade

Les falaises boisées et intimes du sud rade / Caractérisation



Une sélection de 24 sites

Des sites remarquables mais faisant l'objet de politiques d'aménagement importantes, développées par ailleurs, n'ont pas été retenus dans les 20 sites - projets, en dépit de tout leur intérêt car ils bénéficieront de propositions détaillées (ex. Pointe Saint-Mathieu, Projet OGS de la presqu'île de Crozon, projet Métamorphoses du Port de Brest...).

La sélection des sites a été faite en croisant plusieurs approches.

Sites identifiés via l'étude Adeupa
et les 5 ateliers réalisés dans les communautés de communes et Brest Métropole.

- Intérêt et qualité du paysage et du point de vue
- Possibilité d'itinérance et de connexion en transport en commun ou moyens de déplacement doux terrestre ou nautique.
- Présence d'activités type commerce, hébergement, services
- Proximité avec une ou plusieurs activités maritimes de la Rade
- Compatibilité du site avec les activités nautiques : Plaisanciers, voile légère, paddle, kayak, etc...
- Intérêt patrimonial et historique du site ou de lieux proches
- Site qui ne fait pas déjà l'objet de projet d'aménagement récent, en cours, ou à venir.

178 occurrences de sites autour de la Rade de Brest

- Lieu où l'on peut vivre une expérience unique et ou qui satisfait plusieurs besoins (notamment accueil, itinérance...)

Sélection de 40 sites

>> Travail de l'équipe d'étude

Présentation de la phase 1 de l'étude en vue d'aménagement de la Rade de Brest et mise au vote des 40 sites pour en retenir 20.

20 sites pré-retenus

Résultat visible sur la cartographie en page suivante.

>> Pré-sélection par les membres du Cotech

20 sites

>> Arrêt par le Copil



2. Les préconisations d'aménagement

Axe 1 - Les aménagements

0- Les principes structurants

Bien que relevés comme particulièrement identitaires ou structurants à l'échelle de la Rade, de nombreux sites urbains et naturels s'avèrent manquer de qualité dans le traitement de leurs espaces publics. En conséquence, les sites sont peu attractifs et on ne s'y attarde pas.

Ce déficit, qui peut être induit par un vocabulaire trop routier des surfaces, un manque de végétalisation ou plus largement, un défaut d'organisation de l'espace (déplacements piétons, voitures, stationnements...), peut remettre en question la qualité de l'expérience paysagère vécue par les habitants et les visiteurs.

Par ailleurs, à l'échelle de la rade, ces sites peuvent manquer de liens / connexions entre eux, ne permettant pas de FAIRE Rade.

1- Qualifier les espaces publics

_Enjeux et préconisations

Pour FAIRE Rade, l'espace public doit pouvoir mettre en avant la diversité des motifs paysagers, patrimoniaux, architecturaux singuliers qui participent à créer une identité commune.

Ces espaces publics doivent également poursuivre l'objectif de créer les conditions de la convivialité, de la rencontre, de la détente.

Pour autant ces espaces publics doivent aussi savoir rester discrets, sobres pour « s'effacer » derrière la beauté du lieu / d'un motif (ex : une façade du XVIIème siècle en centre-bourg ou un horizon marin sur un site naturel).

Enfin, ces espaces publics doivent pouvoir donner à voir / comprendre / expérimenter les sites par-delà leurs limites. L'objectif est bien de permettre de renforcer les liens et de conforter les parcours entre les différents sites qui jalonnent l'espace géographique-paysager que représente la rade. ce travail est à réaliser le long du littoral de la rade, mais aussi dans l'épaisseur du territoire, en direction des portes d'entrée intérieures (comme Landerneau, Le Menez-Hom) ou vers les potentiels pôles multimodaux (comme le Port de Daoulas ou Tal Ar Groas).

_Principes possibles sur des sites structurants

- Mettre en avant par l'aménagement, les éléments / motifs marquants des sites (façade, falaise, point de vue, port...)
- Mettre en retrait / organiser par l'aménagement, la place de la voiture dans le paysage
- Développer une charte d'aménagement des espaces publics à l'échelle de la rade
- Développer une charte de mobiliers à l'échelle de la rade, à mettre en parallèle avec la production de bois locale

Autres sites concernés

Site Square Beaupré- Beautemps	Conforter une logique de “système de parcs” depuis le centre de Brest (gare) vers son port : Jardin Kennedy / Square Beaupré-Beautemps / Cours Dajot / Falaises de l’ancien trait de côte
Site Landerneau	Affirmer la maritimité de Landerneau et raccrocher le Jardin de la Palud au centre-ville en requalifiant l’actuel parking “Quais de Léon”, actuel obstacle entre la ville et l’Elorn.
Site Port de Daoulas	Aménager la Place du Valy de manière qualitative et affirmer ces quais comme le centre identitaire de Daoulas Valoriser par une zone partagée, les commerces du carrefour Rue du Valy / Rue du port Tirer parti de la présence proche de l’Abbaye pour valoriser les commerces et services du centre-ville
Site Port de l’Auberlac’h	Aménager les quais du port en espace partagé, en faveur des terrasses de café, des déambulations piétonnes et cyclables (tout en conservant les accès voitures aux usagers du port et aux habitants)
Site Port du Faou	Réduire l’espace de stationnement et affirmer le quai Quélen comme le centre identitaire du Faou (le port).
Site Port Launay	Affirmer la présence de l’Aulne et du port dans la ville en poursuivant l’aménagement des espaces publics de la Place du Général de Gaulle jusqu’aux quais

Exemple de projets référence / Qualifier les espaces publics



- Aménagement de la Place de la Maison des Princes à Pont-Scorff (56) : l'indifférenciation du traitement du sol permet d'intégrer la chaussée au sein du parvis piéton de l'église et de la Mairie ; (Agence AGAP)
- Aménagement d'une promenade piétonne bordée de jeux, de terrasses et d'un jardin, en front de mer de Veules-les-Roses (Atelier Ruelle)
- Aménagement du débarcadère de l'Île aux Moines (Magnum)

Exemple de projets référence / Du mobilier qualitatif et fait sur mesure ?



- Signalétique originale (thématique et directionnelle) dessinée pour le Parc départemental de sculptures de Kerguéhennec : (Agence AGAP)
- Aménagement d'un parc urbain à Langueux avec structuration des allées plantées à l'aide de bouchots (Laure Planchais)



- Aménagement d'un muret en poches d'huîtres pour accompagner un chemin littoral de la Pointe d'Arcay en Vendée (Alain Freytet)
- Mobiliers en bois et acier réalisés sur mesure pour le parc urbain de La Montagne à Pont-Scorff (Agence AGAP)



- Aménagement de banquettes intégrées à une terrasse-promenade en front de mer à Veules-les-Roses (Atelier Ruelle)
- Banc en bois issu du site, aménagement du vallon naturel de Kerbiler à Elven (Agence AGAP)



- Kiosque en bois, aménagement temporaire réversible qui permet de tester facilement un nouvel espace de convivialité (Bruit du frigo)
- Aménagement d'une petite terrasse en bois sur le Sentier des Lauzes en Ardèche : un aménagement réversible, en accord avec l'esprit des lieux et qui permet de rythmer un parcours au sein d'un vaste site naturel (Gilles Clément)
- Aménagement d'un belvédère dans la forêt, au-dessus de la Vallée du Scorff à Pont-Scorff (Agence AGAP)

2- Améliorer les circulations douces et connecter les sites entre eux

_Enjeux et préconisations

Au regard des nombreux sentiers littoraux en impasse ainsi que du passage du GR34 à l'intérieur des terres (notamment en Presqu'île de Daoulas), « faire le tour » de la rade permettrait avant toute chose de FAIRE RADE. L'objectif est bien ici de faire émerger dans les pratiques et les esprits La Rade comme un ENSEMBLE aux paysages variés et non, comme une mosaïque éclatée de sites indépendants telle qu'elle peut être perçue aujourd'hui.

« Le tour de Rade » à pieds ou à vélo, proposerait des parcours variés et attractifs à tous types d'utilisateurs (promenade à la demi-journée comme une randonnée à la semaine). Ces liaisons aujourd'hui manquantes permettraient également de connecter axes de déplacements, portes d'entrées, sites d'accueil naturels et urbains.

Enfin, cela rendrait plus qualitatives et confortables les circulations douces parfois rendues dangereuses par la superposition des usages sur des espaces non dédiés.

Pour cela, un travail sur le foncier et les servitudes littorales à l'échelle de la rade est nécessaire afin de reconnecter des secteurs aujourd'hui peu connus et peu valorisés (des unités paysagères des « Pointes, anses et rias » et des « Falaises intimes » notamment). Un travail sur les connexions avec les pôles multimodaux, la qualité et le partage de l'espace public en faveur des circulations douces est également à prévoir à l'échelle des sites.

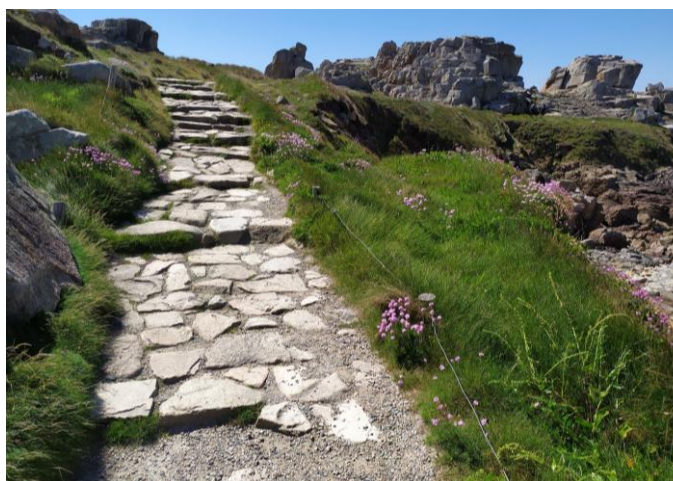
_Principes possibles sur des sites structurants

- Aménager des pôles multimodaux avec services aux vélos et randonneurs (recharges portables et vélos électriques, locations vélos, point d'eau, parkings intégrés...)
- Aménager des espaces publics qualitatifs et confortables pour les modes doux
- Mettre en place une commission à l'échelle de la rade, pour régler les problèmes de discontinuités littorales
- S'appuyer sur les caractéristiques paysagères des sites pour privilégier le passage des principales circulations douces (le long des quais / berges, en pieds de façades historiques, en position de surplomb comme sur une falaise...)

Autres sites concernés

Site Plage de Sainte Anne	Connecter plus directement la plage au pôle universitaire et à la digue via la voie d'accès technique IFREMER existante
Site Falaise de l'ancien trait de côte	Aménager un sentier piéton au-dessus des falaises de l'ancien trait de côte, en balcon sur le port et la rade
Site Gare des rives de l'Elorn	Aménager la Rue de Beg Ar Groas entre la Gare et la plage, de manière à l'affirmer comme un espace public partagé et de qualité sur les rives de l'Elorn maritime
Site Centre nautique de Rostiviec	Aménager une liaison douce en front de mer entre le port et le café, afin de conforter le rôle de centralité du site
Site Port et viviers de Térénez	Aménager une liaison douce entre les viviers (dégustations) / le port / le cimetière de bateaux, mais aussi entre le port et le belvédère existant afin de conforter le site en tant qu'escale d'intérêt à l'échelle de la rade.

Exemple de projets référence / Améliorer les circulations douces



- Aménagement d'un sentier littoral en dallage de pierres irrégulières au Gouffre de Ploufragan ; (Conservatoire du Littoral)
- Aménagement d'un escalier-banquette en bois à flanc de coteau, entre le haut et le bas Pont-Scorff ; (Agence AGAP)
- Aménagement du front de mer piétonnier de sable d'Or les Pins ; (Laure Planchais)
- Aménagement d'un platelage bois dans le parc naturel inondable du Val d'Asson à Montaigu-Vendée ; (Agence AGAP)

3- Mettre en scène les sites et la rade

_Enjeux et préconisations

Depuis le milieu du XXème siècle, les sites littoraux les plus remarquables sont un objet de désir des visiteurs et habitants venus y chercher le ressourcement et l'évasion. Ces espaces (un phare, une falaise, une dune...) étaient généralement directement accessibles en voiture, que l'on pouvait garer devant, ou presque

L'organisation de ces accès faciles et rapides en voiture jusqu'au "but" poursuivi, mais aussi les aménagements littoraux banals (mobiliers de catalogue, publicités, parkings, revêtements routiers), ont participé à rendre ces expériences paysagères souvent décevantes. Le paysage est "donné sur un plateau », sans qu'il ne soit éprouvé (voire mérité) ou qu'une "stratégie émotionnelle" ne soit recherchée par l'aménageur.

Nous pensons que les sites (notamment naturels) doivent pouvoir être découverts de façon progressive. L'accès à pied, selon un parcours rythmé qui laisse apercevoir, propose une succession d'ambiances, permet de mettre en condition un visiteur qui peut s'imaginer / rêver le site avant de pouvoir y être plongé et ainsi pleinement révélé (panorama, bâtiment patrimonial...).

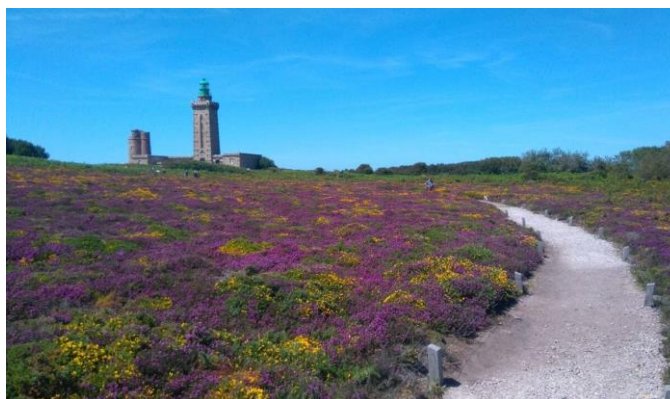
_Principes possibles sur des sites structurants

- Aménager les espaces publics (urbains et naturels) de manière à organiser les vues sur les motifs paysagers identitaires (rade, fort / guérite, grue portuaire, île...)
- Libérer les espaces publics des mobiliers banals et non indispensables (poubelles, bancs ou potelets de catalogue, panneaux...) qui les encombre et renvoient une image uniformisée des sites
- Mieux gérer la présence des panneaux publicitaires qui, en captant l'attention avec des messages simples, directs et colorés, concurrencent les paysages et apportent une dimension financière dans une expérience normalement gratuite.
- Reculer les stationnements (d'environ 150m est très acceptable) en amont des sites les plus identitaires, de manière à permettre une mise en condition du visiteur et de rendre plus confortable et sécurisante la découverte des sites pour les piétons et cycles.
- Créer des rythmes dans les parcours : vues ponctuelles, belvédères, éléments de patrimoine...
- Organiser des espaces de convivialité / de repos (mobilier, espace public, belvédère) en contact avec le paysage à valoriser

_Autres sites concernés

Site Les Rospects / Pointe Saint Mathieu	Organiser un belvédère sur le sommet du bunker, en entrée de site, qui permet d'embrasser du regard un panorama à 360° sur le littoral : Pointe St-Mathieu / Les Rospects / La Pointe du Créac'h Meur
Site Phare du Petit Minou	Mettre en scène l'arrivée sur le phare en aménageant pour les piétons / cycles la voie d'accès en surplomb au-dessus de l'Avant-Rade
Site Falaises de l'ancien trait de côte	Aménager un belvédère le long du futur "Sentier de l'ancien trait de côte"
Site Pointe et îles du Bindy	Reculer le stationnement, intégrer et aménager la maisonnette existante en Maison de site, renaturer l'ancien espace de parking en lagune d'arrière-plage.

Exemple de projets référence / Mettre en scène les sites de la Rade



- Aménagement des abords du Cap Fréhel : mise en scène du phare depuis un sentier sobre bordé d'une lande renaturée (Alain Freytet)
- Mise en scène de la Pointe de Gwin Zégal à Plouha, par la création d'une petite plateforme en dallage, au-dessus de la falaise (Agence AGAP)



- Mise en scène du site des dunes et marais de Kerouiny à Trégunc, par l'aménagement d'un belvédère sur le sommet d'un bunker (Agence AGAP)
- Aménagement d'un belvédère en bois et métal sur la vallée du Lot (Guillaume Laize)

4- Organiser le stationnement et le partage des espaces

_Enjeux et préconisations

La manière d'arriver sur un site participe pour beaucoup à notre manière d'apprécier le site lui-même (une plage, un fort, un port...). Le 'tout-voiture' a largement influencé la manière de considérer et vivre les sites : de façon facile, rapide et superficielle.

Au-delà de la mise en condition du piéton, la place de la voiture doit également être questionnée au regard des circulations douces qu'elle rend soit désagréables, soit dangereuses : qui voudrait faire du vélo en se faisant raser par une voiture roulant à 70km/h ?

Le COVID a confirmé une tendance déjà présente et plus ou moins installée sur le territoire, celle du besoin de réaliser ses déplacements à pied ou à vélo (courses, travail, école...). Cependant, cette dynamique demande parfois aussi à être accompagnée. Les aménagements doivent en ce sens être à la hauteur de ces aspirations afin que ces déplacements soient perçus comme sécurisants, agréables et identifiables pour les usagers.

Enfin, un meilleur partage de l'espace public signifie également de pouvoir recréer les conditions de la convivialité, de l'échange dans la ville ou les sites.



- Avant / après : Le parking - rond-point est devenu une place partagée avec terrasses de café, espaces verts, stationnements intégrés ; Pont-Aven (Agence AGAP)

Autres sites concernés

Site Fort de Bertheaume / Plage du Perzel	Reculer le stationnement, aménager une voie d'accès partagée entre piétons / voitures PMR et organiser un système de navettes vers Brest ?
Site Port du Faou	Libérer les quais du stationnement en faveur de la création d'espaces de convivialités et de continuités douces le long de l'eau
Site Port du Tinduff	Libérer les quais du stationnement en faveur de la création d'espaces de convivialités et de continuités douces le long de l'eau
Site Pointe et îles du Bindy	Reculer le stationnement, renaturer l'ancien parking et mettre en scène le nouveau parcours d'accès
Site Menez-Hom	Reculer le stationnement, renaturer l'ancien parking et mettre en scène le nouveau parcours d'accès + canaliser les flux piétons sur les pelouses
Site Port du Fret	Reculer le stationnement, renaturer l'ancien parking et mettre en scène le nouveau parcours d'accès

Exemple de projets référence / Organiser le stationnement et le partage de l'espace



- Aménagement d'une aire de stationnement intégrée au grand paysage littoral : port de Roscoff-Bloscon. (Agence AGAP)



- Avant / après : Recul du stationnement sur la Pointe des Poulains, afin de mettre en avant le paysage naturel et proposer des parcours mieux partagés entre piétons et automobiles. (Alain Freytet)

5- Déployer de nouvelles palettes végétales et gérer la strate arborée

_Enjeux et préconisations

La gestion des vues et de la strate végétale

Les paysages ne sont pas immuables, d'une année à l'autre, on se rend compte qu'une vue que l'on avait toujours connue (sur la mer, une ria, un fort...) a disparu, cachée derrière une nouvelle construction ou une clôture....

Cette « disparition » peut également être due à une « fermeture du paysage » par la dynamique végétale. Manque de gestion de la végétation de la part de la collectivité publique ou délaissement par l'agriculture des espaces les plus accidentés, ces reboisements spontanés peuvent remettre en question la puissance émotionnelle d'une vue majeure offerte sur un motif paysager depuis un axe structurant. Cette « accroche au territoire », le fait d'avoir conscience de le traverser ou d'y appartenir peut alors partiellement s'estomper.

Imaginons un instant la disparition des vues plongeantes sur l'Aulne et sur la Rade depuis la RN165 (au niveau de l'aire de repos de Pont- de-Buis et au niveau de Kerrec à Rosnoën) : L'objet « Rade » qui ne s'afficherait plus de façon magistrale sous nos yeux, en serait probablement considérablement diminué pour les centaines de milliers d'utilisateurs de la RN 165.

Des palettes végétales adaptées

La haie de Thuya qui borde la parcelle de lotissement est souvent montrée du doigt pour la banalité des paysages qu'elle contribue à produire. La palette végétale accompagne et participe à qualifier notre expérience paysagère dans les sites : elle peut participer à en préserver l'esprit des lieux (selon critères culturels, botaniques, écologiques...), mais aussi à en déprécier la qualité...

_Principes possibles sur des sites structurants

Au regard de l'enjeu de conserver certaines vues identitaires sur la rade et permettent de FAIRE Rade, mettre en place un plan de gestion à l'échelle de la Rade de Brest semble être une idée à développer :

Face à une diversité de végétaux qui n'est pas toujours adaptée aux sites (climat, charge culturelle...) mais aussi face à une absence de cohérence entre sites appartenant aux mêmes typologies (naturel-estuaire / naturel-falaise / urbain-port, etc...), il pourrait être intéressant de mettre en place autour de la rade, des palettes végétales adaptées et cohérentes, par typologie de site.

_Autres sites concernés

Site Vue depuis la RN165 à Pont de Buis	Conserver, voire élargir, la vue sur le méandre de l'Aulne maritime depuis la route et l'aire de repos, afin d'affirmer l'effet vitrine sur ce premier motif paysager évocateur de la rade en venant de l'Est.
Site Vue depuis la RN165 au niveau de Kerrec à Rosnoën	Gérer à moyen et long terme la vue grandiose sur la rade, face au risque de fermeture que suppose le boisement existant dans l'axe.

Axe 2 - Le développement de l'offre touristique et commerciale

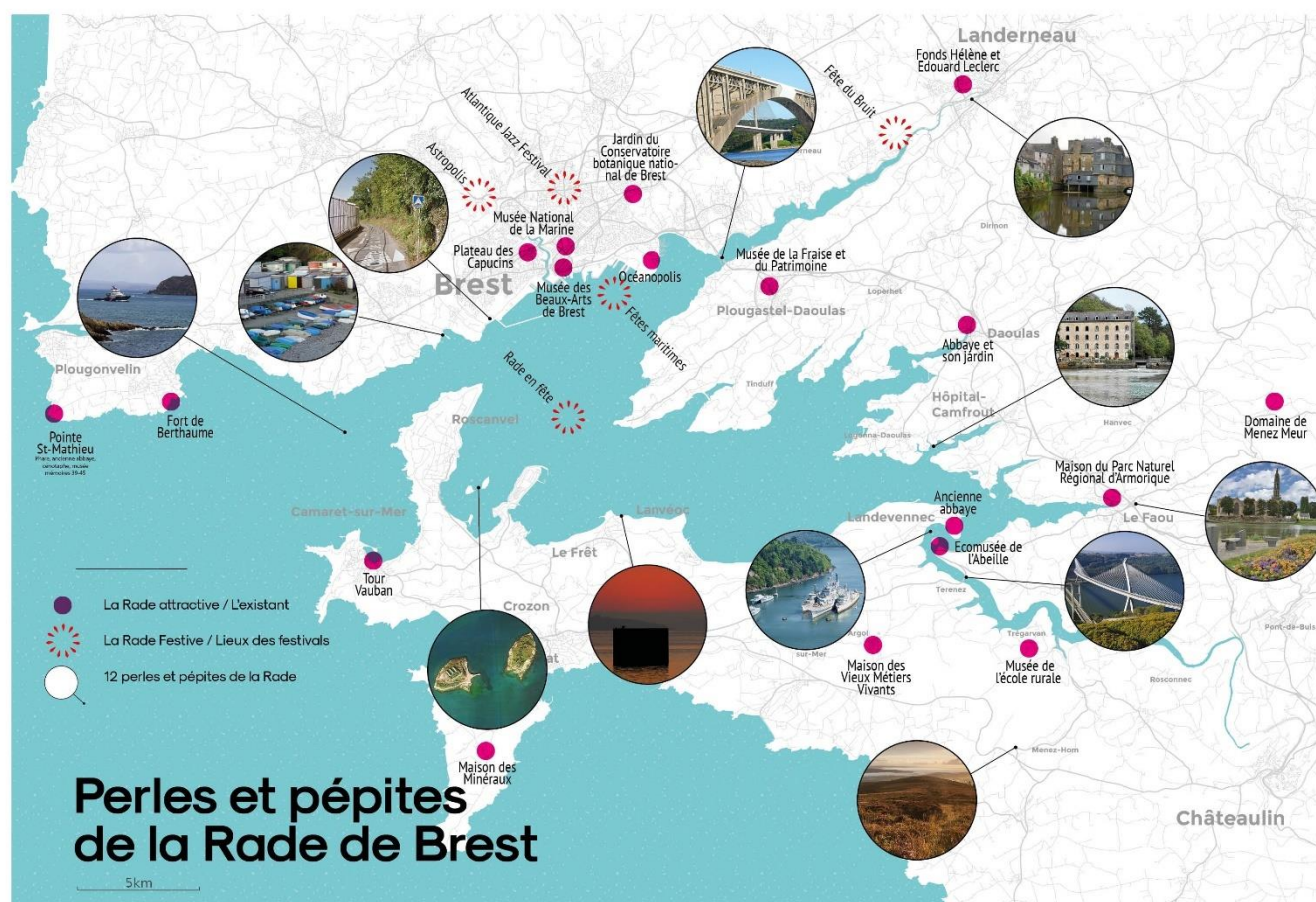
0- Les principes structurants

Alors que la demande pour la pratique de l'itinérance, que ce soit à la journée ou sur des périodes plus longues, ne cesse de monter en puissance, la qualité des prestations développée en rade de Brest, existante mais bien trop limitée, nécessite de fortes améliorations.

Les hébergements labellisés restent encore trop peu nombreux, les prestations ciblées itinérants insuffisantes et les parcours client à consolider.

Face à des territoires qui développent des politiques stratégiques volontaristes et fortement concurrentielles, la Rade de Brest, formidable terrain de jeux pour les pratiques nautiques itinérantes et de randonnées, doit se démarquer et structurer des propositions fortement différenciantes.

Elle peut s'appuyer sur des atouts avérés : en rade de Brest se dévoilent des perles et pépites absolument uniques.



La Rade doit se montrer plus accueillante pour l'itinérant quel que soit le mode privilégié (nautique, pédestre, cyclotouristique, équestre).

La stratégie vise aussi à faire découvrir des littoraux sublimes mais peu connus et alléger la pression sur des territoires sur-fréquentés telle la presqu'île de Crozon l'été.

La stratégie cible 5 axes structurants :

- Bien accueillir aux portes d'entrée de la Rade de Brest et améliorer l'accessibilité aux spots et itinéraires pour tous les publics
- Améliorer l'offre d'hébergements touristiques labellisés et se différencier par un maillage d'hébergements insolites autour de la rade
- Déployer une nouvelle offre commerciale en confortant les polarités urbaines, en favorisant les offres saisonnières sur sites et par des événementiels en lien avec les producteurs locaux
- Structurer et organiser une nouvelle offre de services pour itinérants terrestres et nautiques
- Vivre une expérience sensorielle unique

1- Bien accueillir aux portes d'entrée de la Rade de Brest et améliorer l'accessibilité aux spots et itinéraires pour tous les publics

_Enjeux et préconisations

Le touriste itinérant doit être informé dès son entrée sur la Rade de Brest que son accueil y bénéficie d'attentions particulières. Des panneaux d'informations (avec logo spécifique) pourront être déclinés sous toutes formes (physiques et numériques) dans les aires de services et de repos de la RN ainsi que dans les portes d'entrée de la Rade (gares de Landerneau, Brest, Châteaulin / Aéroport de Brest, ports de la Rade / Brest, Camaret, Le Fret).

La fluidité des parcours vers les spots de pratique et les itinéraires relève de politiques publiques coordonnées en faveur des transports en commun, de prestations portées par des privés (taxis, transport à la demande) et de politiques publiques adaptées de stationnement (si l'on est motorisé).

L'intensification des usages et pratiques nautiques et terrestres en rade de Brest nécessitera également le développement de propositions mixtes telle une offre couplée terrestre - nautique (arrivée par GR et retour en bateau / accès en navette et retour par véloroute ou GR) ou le développement du stationnement vélos sur les bateaux. Ces améliorations relèvent de politiques publiques en faveur de nouvelles lignes de TC via rade (ex. navette Brest-Sainte-Anne-du-Portzic) ou de prestations privées (ex. offre du Brestoâ à Térénez pour transport des itinérants en provenance du canal de Nantes à Brest et Châteaulin).

Évidemment, la prise en compte de tous les handicaps dans le transport des usagers est une obligation des politiques publiques et des prestations privées.

Bien s'organiser : Mise en cohérence des actions d'aménagement = charte graphique et logo communs / mobilier urbain Rade de Brest



Bovelo Nantes

_Principes possibles sur des sites structurants

Tal ar Groas : avec ses facteurs de localisation, au centre de la presqu'île de Crozon, son accroche déjà effective avec la V6 et son offre commerciale et de services, le pôle a vocation à affirmer une fonction de hub et de desserte douce.

Préconisations : aménagement d'un parking de délestage et développement d'une offre dédiée cyclotouristique (location et maintenance de vélos, borne de recharge VAE) / signalétique vers les sites et itinéraires doux).

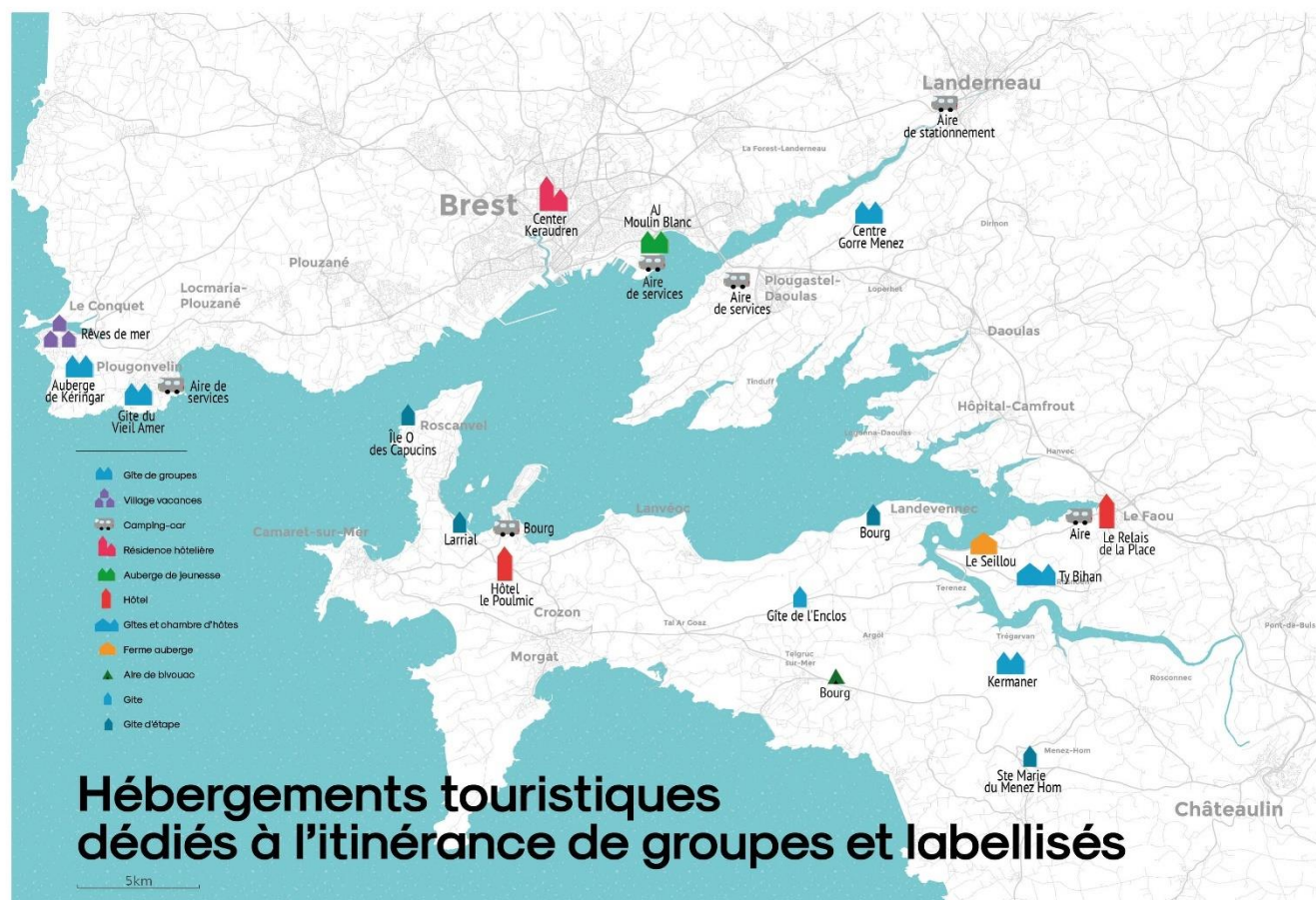
Sainte-Anne-du-Portzic : avec ses nombreux emplois et étudiants présents sur la Technopole et campus de Plouzané, le projet d'une navette entre Brest et le site de Sainte-Anne constituera une alternative douce à la saturation du trafic routier aux heures d'affluence.

Préconisations : aménagement du pôle multimodal comprenant : un bâtiment d'accueil des navetteurs / touristes (billetterie, abri, toilettes...) + box sécurisé vélos + offre de services itinérants

_Autres sites concernés

Site Port de Brest	Site Chantier du Guip : positionner un office de tourisme mobile en période d'affluence / information sur la Destination Rade de Brest
Site RN Pont de Buis	Informations sur la Destination Rade de Brest
Site Gare de Landerneau	Informations sur la Destination Rade de Brest

2- Développer une nouvelle offre d'hébergement touristique ciblée et différenciante



3 axes

21 - Développer les hébergements touristiques labellisés

22- Proposer une offre nouvelle d'hébergements insolites / mailler la Rade

23 - Bien accueillir les camping-cars et vans

Enjeux et préconisations

21 - Développement de l'offre en hébergements labellisés

Le territoire compte un certain nombre d'hébergements labellisés rando accueil (+ étape rando bretagne) et accueil vélos. L'offre en hébergement touristique non labellisée, et de qualité (hôtellerie, hébergement de plein air, gîtes et chambres d'hôtes), est par ailleurs forte et assez bien répartie sur l'ensemble du littoral de la Rade y compris sur la presqu'île plus méconnue de Plougastel. Cependant, en pleine saison estivale, cette offre peut entrer en concurrence avec l'accueil d'itinérants à la nuitée.

Certains sites de qualité bénéficient aussi d'une offre immobilière vacante / à réhabiliter pouvant accueillir des hébergements touristiques de type gîte d'étape, gîtes ou chambres d'hôtes.

Préconisations :

- Accompagner les porteurs de projets en création et développement d'hébergements touristiques dans les sites - ou à proximité - des sites belvédères
- Actions de sensibilisation auprès des hébergeurs touristiques à la labellisation Rando accueil et Accueil Vélos

Ces hébergeurs pourront également se positionner vers les pratiquants d'activités nautiques en proposant des services adaptés aux spécificités de la pratique : espace de stockage bien aéré, dispositif pour sécher les vêtements de navigation, matériel de bricolage pour intervenir sur les supports (réparation fibre, rustines pour réparation crevaison, petits bouts ...) ... L'idée serait de créer une forme de référentiel de ces clientèles nautiques afin de garantir un standard d'accueil.

Principes possibles sur des sites structurants

Le Passage : en appui du potentiel de valorisation du site, associant les vues exceptionnelles sur les ponts, l'Elorn maritime et le Rocher de l'Impératrice, développer une offre d'hébergements touristiques dans le bourg (ex. en face la Chapelle)

Plage du Bindy : création d'un gîte dans la maison du parking

22- Proposer une offre nouvelle d'hébergements insolites / Mailler la Rade

Vivre une expérience insolite et sensible détermine souvent une Destination. L'offre en hébergements insolites s'est particulièrement développée ces dernières années et son succès ne se dément pas.

Mailler le littoral de la Rade de Brest par ce type d'hébergements s'est rapidement imposé comme une opportunité de différenciation forte de la Destination, en capacité de mobiliser des sites de grande beauté propices à cet hébergement : hébergements en bateaux à flot ou à terre, nuitées dans des phares ou dans des maisons de gardiens de forts, voire même dans des fortifications qui se dressent sur tout le pourtour de la Rade.

De nombreux retours d'expérience sécurisent ce type de propositions, avec des modalités de gestion d'initiative publique, en régie ou déléguée, ou privée.

_Principes possibles sur des sites structurants

Térénez : offre d'hébergements à flot face au cimetière de bateaux

Port du Fret : hébergement dans le donjon (à réhabiliter)

Les Rospects : des dômes étoilés sur les fortifications (à proximité de la Pointe Saint-Mathieu et du musée 39-45)

Plougonvelin : accueil dans la maison du gardien du fort de Bertheaume

Petit Minou : hébergement dans le phare

Pont Albert Louppe : un hébergement sur le pont (à lier à la réhabilitation)

Plage du Yelen : un hébergement type Bathô sur la plage à sec



Et dans tous les ports / à Brest, Port Launay... : hébergements sur les bateaux de plaisance > cf. Les sentiers de la mer / <https://lessentiersdelamer.com/>



Sources / Sealoft / Refuges péri-urbains de Bordeaux Métropole / Wild dôme

23 - Bien accueillir les camping-cars et vans

Déjà très dynamique, le marché camping-cariste et vans explose avec les conséquences de la crise sanitaire : forte recherche d'authenticité loin des sentiers battus et des lieux de tourisme de masse surfréquentés, aspiration à une vie proche de la nature, sans contraintes...Le Finistère devient une cible préférentielle de ces clientèles nomades et à pouvoir d'achat non négligeable.

Des aménagements de qualité existent déjà localement (site du Fort de Bertheaume).

L'enjeu est bien de concilier la fréquentation de sites naturels de grande beauté, littoraux, convoités et par essence fragiles, et leur préservation. S'y ajoute la nécessaire limitation de pollution visuelle liée à de trop fortes proximités entre stationnement et rivage.

Préconisations :

- Assurer la bonne cohabitation des espaces de stationnement entre véhicules de tourisme, camping-caristes et vans
- Reculer l'offre de stationnement dédiée de l'immédiat front de mer
- Paysager les espaces dédiés
- Mailler la rade par des aires de services dans les polarités (à proximité des commerces et services)

_Sites concernés / exemples

Site des Respects	Organisation de la cohabitation véhicules de tourisme, camping-cars et vans Paysager avec vues exceptionnelles (pointe Saint-Mathieu)
Port du Tinduff	Dédier une offre camping-cars et vans Organiser le stationnement (très vaste)
Port de Daoulas	Organiser une aire de camping-cars et vans (avec services) & connexion douce avec l'abbaye
Port de Térénez	Organisation de la cohabitation aire de camping-cars et autres véhicules

3- Déployer de nouvelles offres commerciales

3 axes

- Conforter l'offre de commerces et de services dans les polarités existantes
- Une offre saisonnière en bar-restauration sur sites fréquentés
- Des événementiels en lien avec les producteurs locaux / Les escales gourmandes

31 - Conforter l'offre de commerces et services dans les polarités existantes

_Enjeux et préconisations

La viabilité économique de toute offre commerciale d'initiative privée (hors bar-restauration) suppose des flux chalandes et une densité pré-existante en termes de commerces et offre de services.

L'accueil du randonneur et de l'itinérant nautique nécessite des points de ravitaillement avec une offre de commerces de bouche de base (boulangerie, supérette...) Le cyclotouriste appréciera également une offre de location de vélos et sa maintenance associée en réparations et recharge de batteries pour son VAE.

Dans ce cas, l'initiative privée prime et l'intervention de la puissance publique se manifeste en soutien.

Préconisations

Veiller à maintenir une offre immobilière dédiée aux commerces de bouche et loueurs de vélos sur les emplacements stratégiques dans les polarités urbaines constituées, là où l'offre n'existe pas.

Encourager les projets d'investissement de nature privée.

Sensibiliser les commerçants et les cafetiers-restaurateurs à la qualité d'accueil des itinérants (un logo commun / des initiatives de type Gourdfriendly...).



Enseigne Candes - Saint Martin / Loueur de vélos Grimaud

Principes possibles sur des sites structurants

Développement de l'offre commerciale de base et de services dans les polarités urbaines constituées là où une typologie de l'offre fait défaut : Le Fret, Daoulas, Landévennec, Tal Ar Groaz...

32 - Une offre saisonnière en bar-restauration sur sites fréquentés

Enjeux et préconisations

Le succès de la Paillotte sur la plage du Yelen a clairement montré l'intérêt d'une offre saisonnière de bar-restauration sur des sites fréquentés de la rade de Brest là où toute autre offre constituée, comme à l'Auberlac'h ou au Tinduff, fait défaut. Ce type de propositions génère aussi une évidente convivialité et participe au plaisir du partage et de la rencontre dans des sites d'exception.

Des sites magnifiques de la rade de Brest dépourvus de toute offre, bien que fréquentés, peuvent faire l'objet de ce type de propositions estivales - ou plus pérennes.

Un appel à projets de type manifestation d'intérêt permettrait de cadrer les obligations attendues en termes de prestations, organiser les cadres juridiques (licence IV, baux d'occupation...) et mobiliser les partenariats locaux pour mise en concurrence.

Site Le Passage	Une offre dans l'ancien bac à passagers / en lien avec une nouvelle offre touristique dans le village
Site Le Phare du Petit Minou	Un site d'exception et de forte notoriété / à coupler avec le projet d'hébergement insolite du phare
Site Port de Moulin Mer	Une offre dans la maison du Port / un cadre exceptionnel bénéficiant d'une liaison transrade et de l'activité du centre Moulin Mer

33 - Des événementiels en lien avec les producteurs locaux / Des escales gourmandes

Très attendues des plaisanciers et des touristes, les escales gourmandes, sur des sites inédits, permettent de déguster en pleine convivialité les productions locales qui bénéficient alors d'éclairages spécifiques, complémentaire des ventes à la ferme ou marchés. Elles apportent une expérience insolite aux clientèles locales, touristiques et résidentielles.

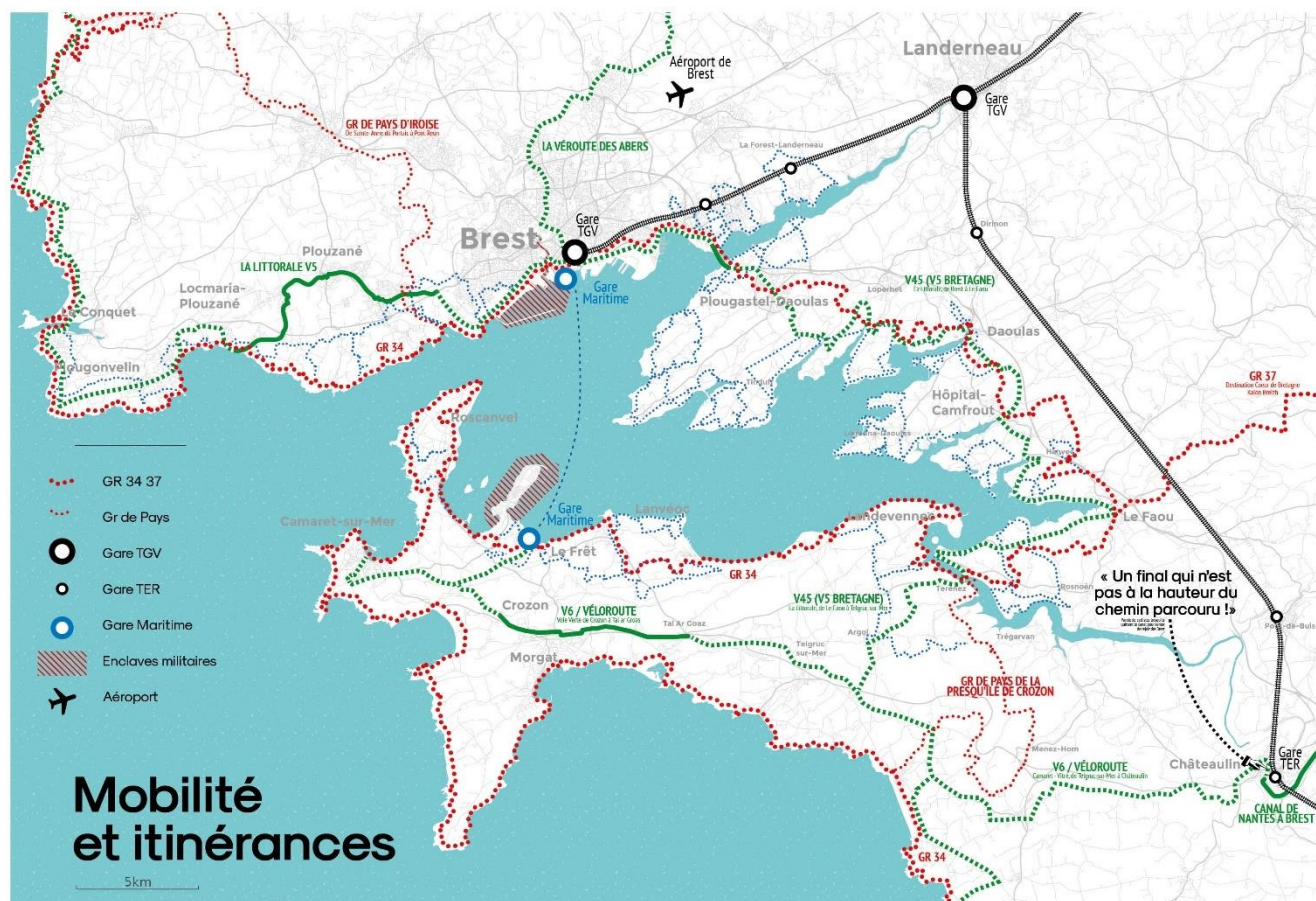
Préconisations

- Soutenir l'organisation des événementiels Escales gourmandes sur des sites Nature autour de la Rade
- Sensibiliser les producteurs à l'accueil touristique (exemple des ostréiculteurs - à partir de l'exemple des viviers de Keraliou ou de Térénez)

_ Enjeux et préconisations

- Port de Térénez : organiser des événementiels en lien avec les producteurs locaux (bières, crevettes, viviers, miel...) en s'appuyant sur les infrastructures portuaires, l'offre d'hébergement à flot, le site exceptionnel (vues rade + cimetière de bateaux) / montage de produits avec le Brestoâ et Loch Monna ou bien encore les ports de plaisance de Brest
- Plage du Yelen : proposer des événementiels en lien avec la Paillotte, les producteurs locaux et les exploitants d'hébergement de plein air et gîtes / Permettre la dégustation de produits locaux / Animer (jeux, contes...)

4- Développer de nouvelles offres pour l'itinérance terrestre et nautique



L'offre de services à apporter aux touristes itinérants ne peut évidemment être similaire en tous lieux ; elle doit être graduée selon les besoins et flux de fréquentation à satisfaire. « Par ailleurs, il faut accepter qu'il y ait parfois moins de services. Cela plaît aussi à certaines clientèles » Représentant OT - atelier thématique.

_Enjeux et préconisations

Déployer une politique de nouvelles offres de services pour itinérants, graduée :

1/ Mailler régulièrement les itinéraires d'une offre minimale de services : abri + recharge batterie (avec panneaux solaires) + toilettes sèches, là où aucune offre n'est disponible à proximité.

2/ Consolider la politique de pôles de services multi-pratiques portée par BTO en élargissant l'offre aux polarités les plus fréquentées et aux interconnexions des itinéraires terrestres et nautiques.

Pour rappel, les pôles de services multi-pratiques de BTO incluent : tables de pique-nique, bancs, abri, stationnement vélos et consignes bagages, point d'eau potable, toilettes, et sont prévus à : Plougonvelin, Moulin Blanc Brest, Daoulas, Le Faou, Crozon-Tal ar Groas, Châteaulin, Landerneau.

Il pourrait également être intéressant de greffer à ces pôles de services une dimension nautique en proposant des services spécifiques : petit matériel, pompe de gonflage, dispositif de rinçage du matériel ...

3/ Pôles structurants aux points nodaux et hub fonctionnels : Intensifier l'offre des pôles de services multi-pratiques là où la demande est particulièrement forte (Exemples : offre de conciergerie, malle de bagages, box vélos sécurisés...).

_Principes

Travailler la stratégie avec les représentants des associations de randonnée

Opter pour un mobilier urbain similaire à l'échelle de la rade / créer une identité forte / Faire Rade (abris, tables pique-nique et bancs, recharge batterie, toilettes sèches...)

_Principes possibles sur des sites structurants

Conforter l'offre de pôles de services multi-pratiques : Fort de Bertheaume- Plage Perzel, Saint-Anne-de-Portzic, Le Passage, Le Tinduff, Le Bindy et Yelen, Port de Térénez, Port du Fret

Affirmer des pôles structurants : Crozon-Tal ar Groas, Le Faou, Plougonvelin, Port Moulin Blanc Brest

5 - Vivre une expérience sensorielle unique

L'offre nouvelle en hébergements insolites, l'offre saisonnière en bar-restaurations et événementiels sur des sites sublimes de la rade de Brest contribueront déjà à créer des expériences sensorielles uniques, qui vont renforcer l'attractivité de la Destination.

L'objet est d'accompagner le mouvement par des actions complémentaires :

- Mise en lumière / ex Phare du petit Minou ; Falaise de l'ancien trait de côte du port de Brest ; fortifications
- Valorisation écotouristique sensible par des aménagements légers et réversibles : Elorn (La Forêt-Landerneau), Aulne maritime, Bindy
- Panneaux d'interprétation des paysages - en lien avec Géopark
- Panneaux d'interprétation lieux insolites : Sainte-Anne-du Portzic (avec le projet houlomotrice), ...

Autres points

Se préoccuper aussi de l'**itinérance équestre** (organisation de cheminements en boucles locales, avec les centres équestres, et connexion vers Equibreizh, et accueil des chevaux et cavaliers dans des hébergements labellisés)

Bien s'organiser : Monter une conférence permanente Rade de Brest pour partage et travail commun : cohérence de gouvernance, appel d'offres communs, pour aménagements, gestion, promotion, montage de produits, mise en réseaux....

Axe 3 - Le développement des fonctions nautiques et maritimes

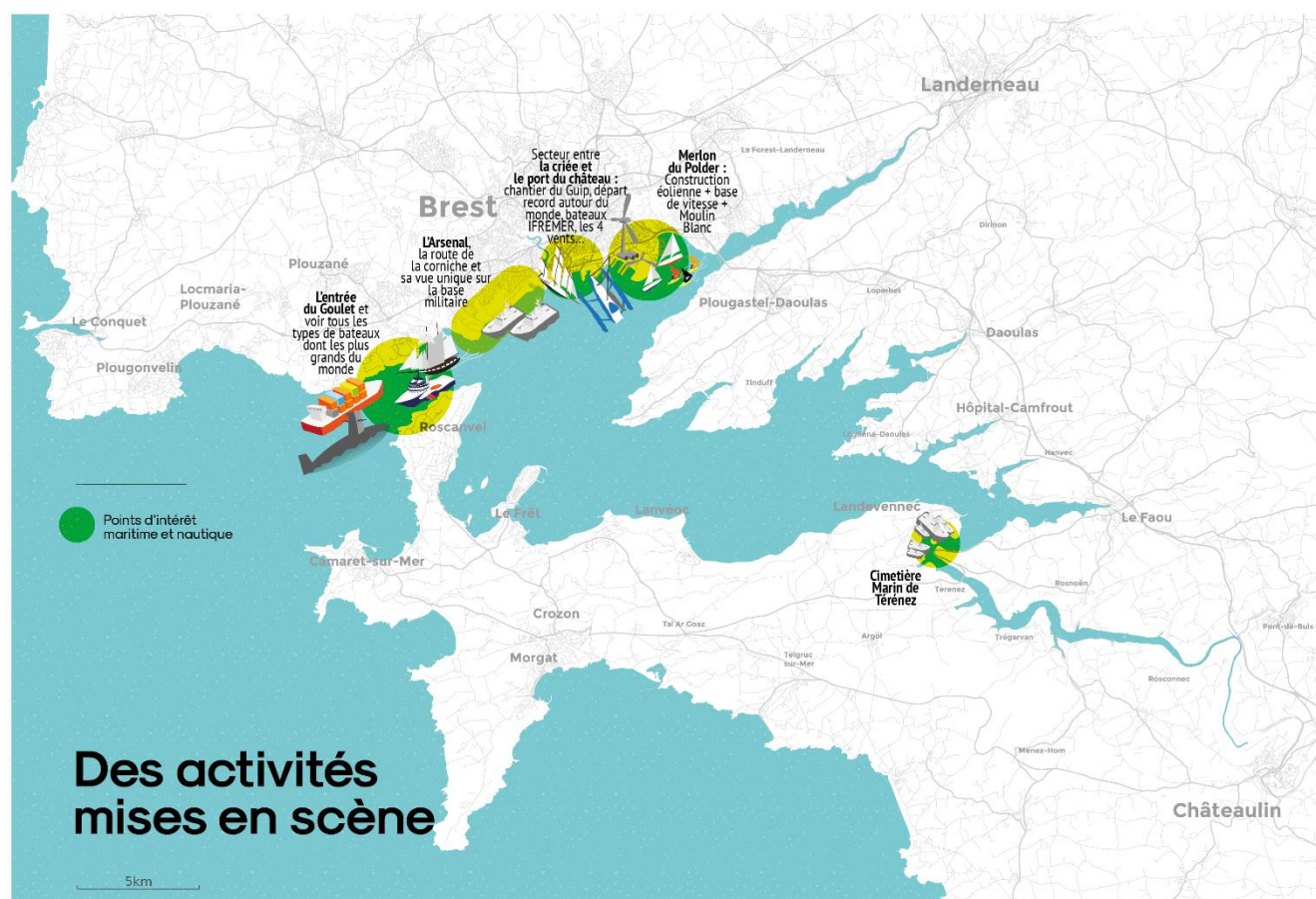
0- Les principes structurants

Le littoral de la rade de Brest s'étend sur 350 km, représentant presque 30% du linéaire finistérien et 14% du littoral breton. Les usages maritimes, portuaires et côtiers doivent se situer au cœur des projets, notamment dans la bonne prise en compte de leurs besoins et opportunités.

Une densité et une diversité d'activités maritimes quasi-unique au monde

La Rade de Brest offre une densité et une diversité d'usages et d'activités maritimes exceptionnelles : bateaux gris, sous-marins, trafic commercial, paquebots, remorqueurs de haute mer, vieux gréement, paddle, foilers, le Brestoâ ... Tous ces bateaux sont des vecteurs d'animation et participent directement à renforcer l'attractivité du territoire.

Cette flotte et les flux associés doivent être valorisés et mis en scène, notamment pour les publics les moins "amarinés".

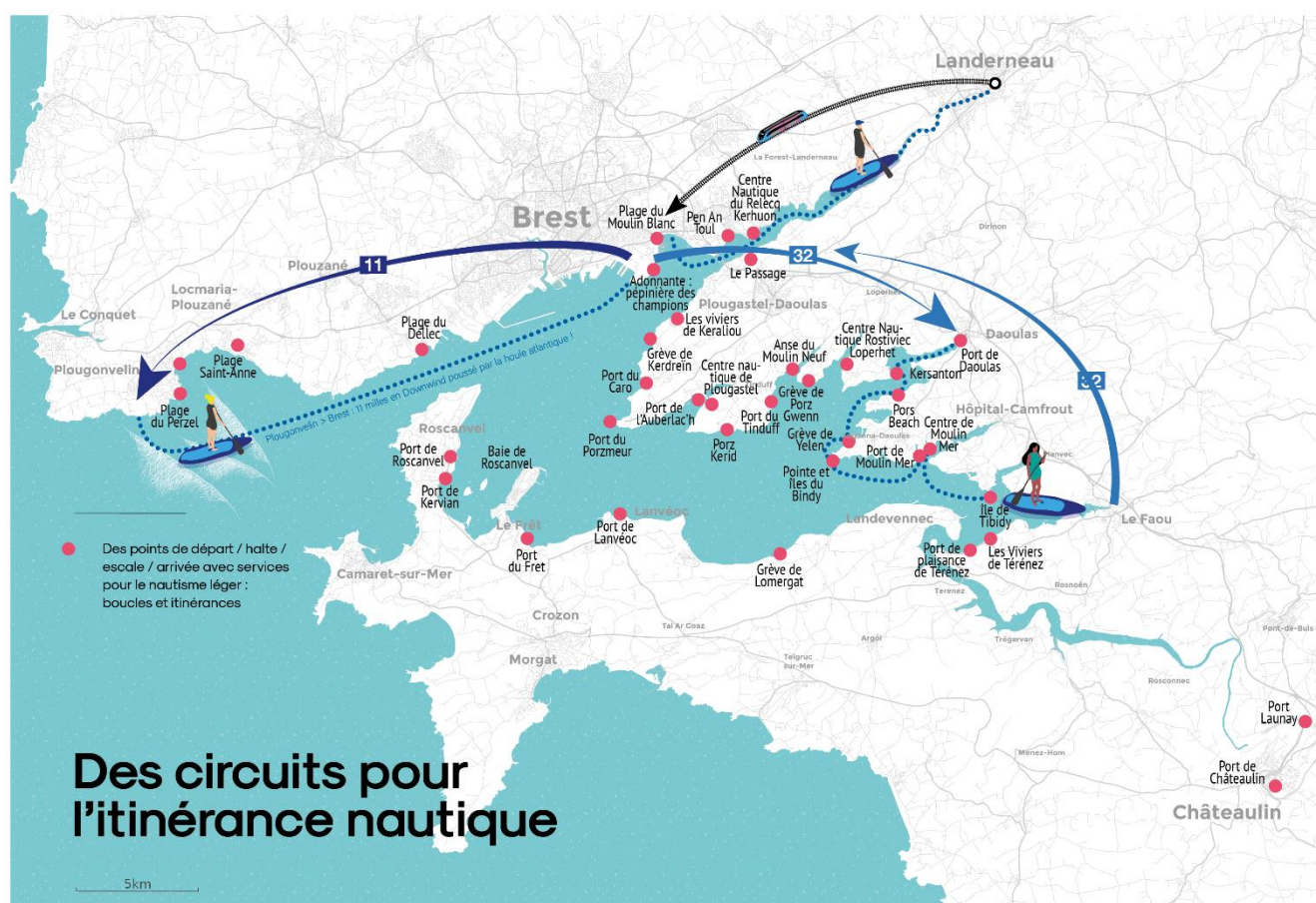


Un terrain de jeu exceptionnel pour les pratiques de nautisme léger

Les pratiques de nautisme léger, organisées en autonomie ou de manière encadrée, connaissent un développement important, favorisés par de nouveaux supports de pratique permettant d'élargir les publics. La rade de Brest est un terrain de jeu exceptionnel pour ces pratiques nautiques légères (paddle, kayak, funboard, wingfoil ...), par la diversité des espaces de pratique et la qualité des conditions de navigation. La rade de Brest peut à la fois satisfaire un grand débutant tout comme un expert attiré par une séance de downwind porté par la houle océanique ou bien des athlètes en préparation olympique.

Ce contexte nécessite la prise en compte des activités nautiques légères dans l'aménagement des sites concernés, et notamment dans deux logiques :

- La mise en scène des pratiques nautiques encadrées et l'organisation des conditions de mise à l'eau et d'organisation de l'activité
- La prise en compte des besoins liés aux pratiques libres, à la fois sur des logiques de boucle mais aussi d'itinérance par la mise à disposition des services et informations nécessaires



Des pratiques de plaisance en rade peu développées, les flux se concentrant vers Camaret

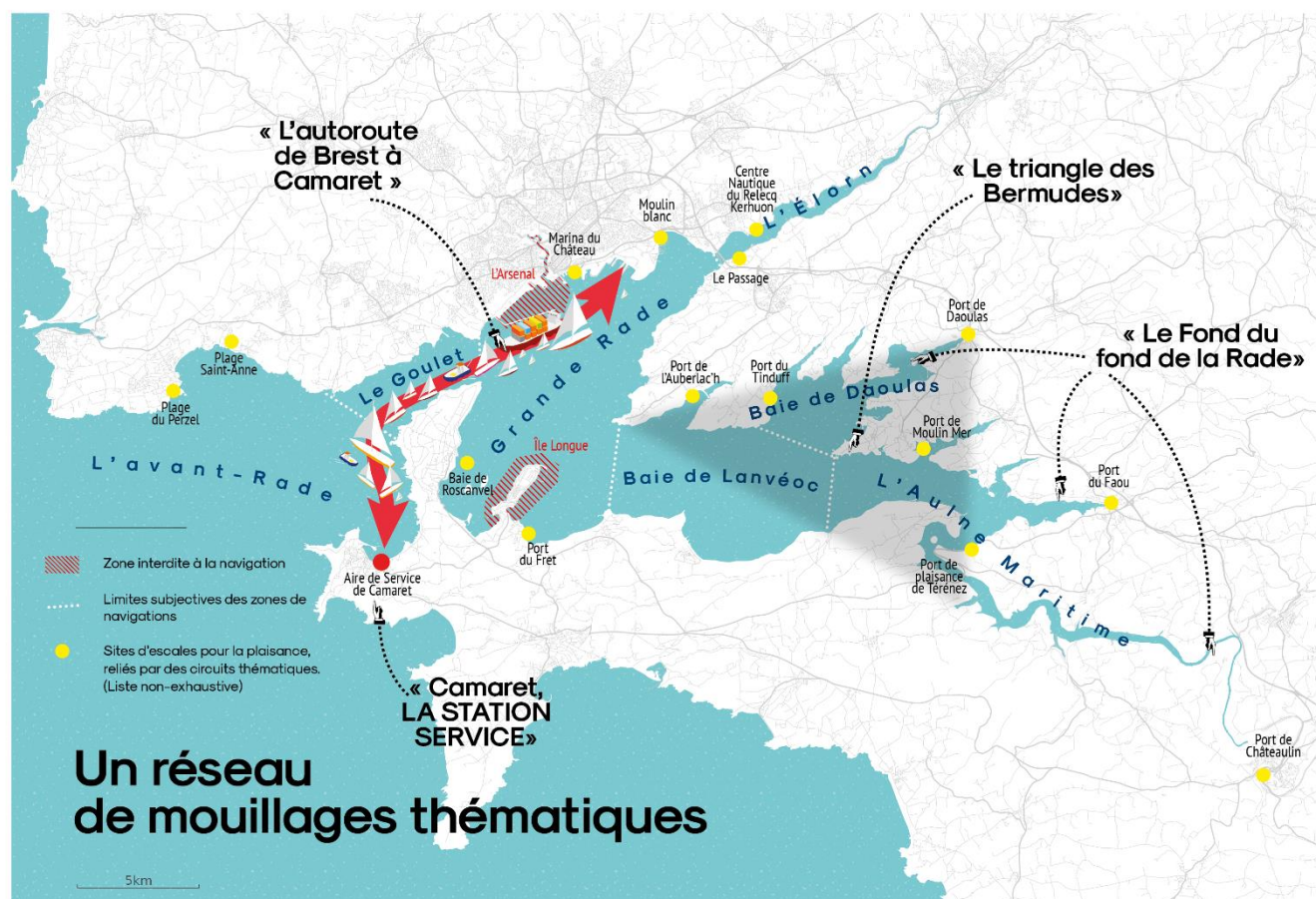
La Rade de Brest propose une offre pour l'accueil de la plaisance diversifiée et intéressante : Les ports structurants de Brest, les petits ports authentiques de la presqu'île, les mouillages sauvages du fond de rade D'une manière générale, la navigation en Rade de Brest présente un intérêt réel : 0 mal de mer garanti, diversité des sites, qualité des ambiances et des paysages, authenticité des ports...

Mais ce potentiel ne semble pas totalement exploité :

- Les bateaux présents dans les ports de Brest naviguent peu en rade, la sortie habituelle se faisant généralement plutôt vers Camaret
- A l'inverse, les bateaux extérieurs au territoire ont tendance à privilégier une escale courte à Camaret dans le cadre de leur tour de Bretagne montant ou descendant. La part des plaisanciers touchant Camaret et qui se rend ensuite en rade est limitée. Les ports de Brest sont surtout choisis par les bateaux de passage en cas de mauvais temps ou pour des raisons techniques, ce qui n'est pas très valorisant !

Pourtant, le potentiel de développement de pratiques de cabotage à l'intérieur de la rade - pour des bateaux locaux et externes et pour des day-boats à moteur et des bateaux de croisière - est réel, car le plan d'eau :

- Offre un environnement de navigation atypique, alternatif et cohérent avec les nouvelles attentes en termes de consommation touristique
- Propose une grande diversité d'escales thématiques
- Garantit des niveaux de fréquentation très en deçà des grands spots d'escale finistériens et bretons, qui commencent à connaître des problèmes de sur-fréquentation (les Glénan, le ponton visiteur de Camaret ...)



Des liaisons maritimes insuffisante malgré le potentiel et le besoin pour “faire rade”

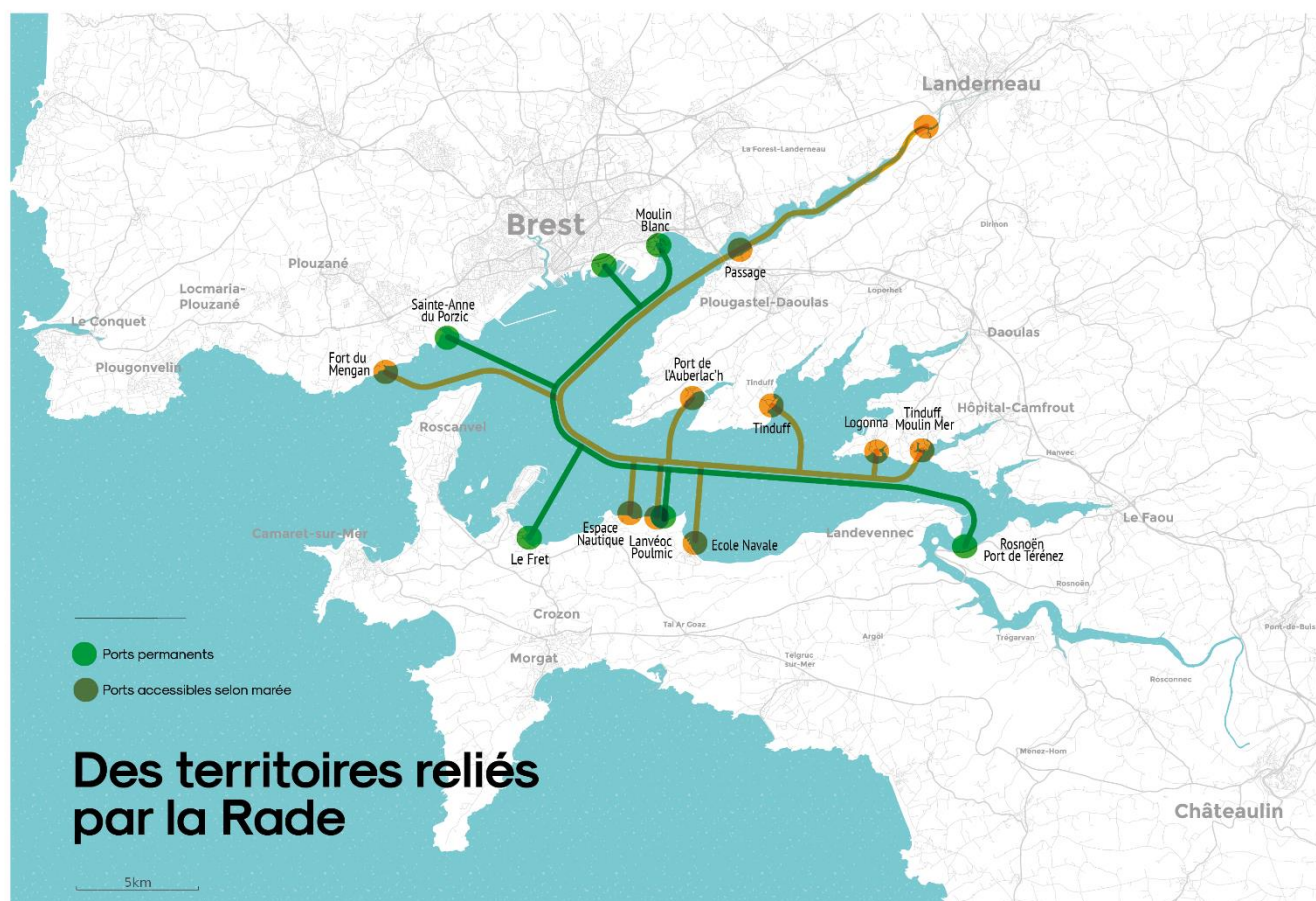
Les distances pour faire le “tour de la Rade” et rejoindre les différents points d’intérêt sont importantes (75 km pour relier Saint Anne du Portzic au Fret soit plus d’une heure en voiture) et les solutions de transport en commun limitées. Par la mer, la distance n’est que de 11,4 km en contournant bien l’île Longue. La Rade de Brest pourrait rapprocher les différents points d’intérêt et favoriser le développement de séjours internes à la rade et plus largement la fréquentation des différents sites par les résidents locaux. La rade pourrait même devenir le support d’une nouvelle offre de transport en commun pour les commuters. Les conditions de navigation relativement abritées constituent indéniablement un facteur très favorable. L’organisation de liaisons maritimes au sein de la rade constitue un besoin réel pour “rapprocher” les différents points d’intérêt et participer à la dynamique “faire rade”.

Sur ce point, il est intéressant de noter qu’au cours des différents travaux préalables menés dans le cadre de la mission, les acteurs “marins” du territoire ont démontré une connaissance beaucoup plus précise de la rade que les acteurs moins amarinés et surtout démontré une sorte d’appartenance plus forte à cette entité rade, qu’ils peuvent simplement traverser plusieurs fois par jour.

A ce jour, l’offre en transport maritime en rade se limite à :

- Une liaison permanente entre Brest et l’île Longue, réservée au personnel militaire
- Une liaison régulière entre Brest et le Fret assurée par une compagnie privée : le Brestoâ
- Des liaisons ponctuelles organisées par le Brestoâ ou des gestionnaires de Vieux Gréement adaptés : au départ de Térénez notamment, mais également des petits ports de fond de ria

Mais l’offre est limitée et présente des potentialités de développement réelles. L’objectif est de proposer une réponse à la fois pour des usages réguliers, et notamment pour se rendre à Brest ou à Plouzané, et des usages plus récréatifs et touristiques visant à favoriser la découverte de la rade.



En réponse, la stratégie d'aménagement retenue pour la dimension maritime et nautique se focalise sur les 4 axes structurants suivants :

1. Un réseau de mouillages d'escale pour l'accueil des bateaux de passage et l'organisation du cabotage en rade
2. Un réseau de sites de départ et d'accueil pour les pratiques nautiques légères
3. Des sites d'embarquement et de débarquement de passagers pour des navigations récréatives et du transport quotidien
4. La mise en scène des activités nautiques et maritimes

1- Structurer un réseau d'escale pour inciter la navigation en rade

_Enjeux et préconisations

Les pratiques de plaisance en Rade de Brest sont limitées et les flux diminuent plus on s'éloigne de l'axe Brest / Camaret. Pourtant, la rade offre des sites d'escale très attractifs et présentant une grande diversité.

Ces sites peuvent à la fois capter des petits bateaux déjà présents en rade pour des programmes de balade à la journée mais aussi des bateaux de croisière qui entreraient en rade au lieu de faire un simple "pit-stop" à Camaret.

L'idée est donc de construire un **réseau de sites d'escale thématiques pour la plaisance**, reliés entre eux par des itinéraires bien identifiés, afin d'accompagner les plaisanciers dans leur pratique.

Les préconisations générales seraient :

- > Nécessité d'un projet global ne se limitant pas à l'aménagement des sites : **la question de la gestion opérationnelle du service est centrale, il faut être capable de garantir une capacité d'accueil sur les sites et de proposer aux plaisanciers un moyen de réserver.** Cela renvoie à la dimension immatérielle du projet (mode de gestion des bouées, maîtrise des usages, centralisation de l'information, outils pour les plaisanciers ...). Une démarche mobilisant les différents gestionnaires de mouillage et de ports doit donc s'organiser pour préciser les modalités et les conditions permettant de libérer des emplacements pour l'escale et de maîtriser l'usage de ces bouées.
- > Nécessité d'accompagner le projet d'une action marketing forte : O mal de mer garanti, complémentarités des offres ...
- > Construire des circuits de navigation "assistée" pour les différents types de pratique (Day boat / bateaux de croisière) avec plusieurs niveaux de complexité / adaptés aux différentes conditions météo.
- > Thématiser les escales et les articuler avec les points d'intérêt du territoire : escale gourmande, escale sportive ...

> Un portail commun pour organiser les escales en rade de Brest ?

Un portail commun pourrait être mis en place pour inciter à la navigation en rade et améliorer l'organisation des navigations. Cet outil fournira aux plaisanciers l'ensemble des informations nécessaires (conditions d'accueil, services ...) et surtout permettra de réserver une place.



> Un référentiel commun d'accueil sur tous les sites

Les éléments de programme communs à tous les sites sont :

- > 1 mouillage assuré et géré, avec possibilité de réservation préalable via le portail
- > 1 possibilité de débarque sécurisée avec annexe

Et prévoir ensuite des escales thématiques avec des niveaux de services différents : escale nature, escale technique, escale gourmande, escale rando, escale patrimoine, escale festive ...

Les options possibles (à adapter en fonction des sites) :

- Possibilité de restauration, bar ...
- Possibilité d'avitaillement (épicerie, carburant ...) et information à jour sur les ouvertures
- Douches et sanitaires
- Système de navette / service de rade
- Possibilité d'amarrage / débarque sur pontons
- Possibilités de liaison / transport vers les points d'intérêts (Vélo, VAE, transport en commun, transport à la demande, co-voiturage ...)

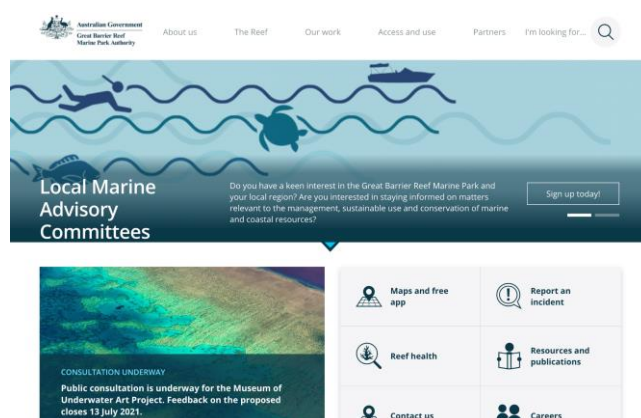
Des offres seront ensuite construites avec les acteurs présents ou à proximité des sites d'escale : ostréiculteur, brasseur ...

Références

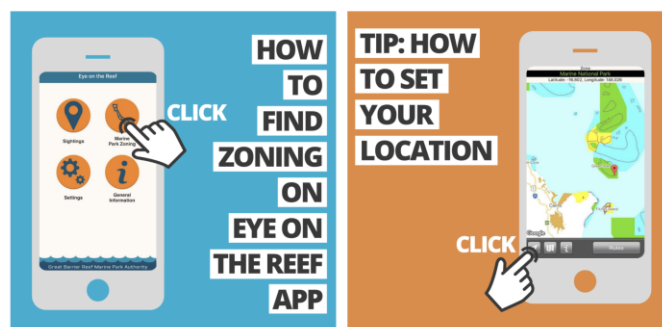
Un réseau de sites d'escale a été structuré autour de la grande barrière de corail australienne. Les objectifs sont d'abord environnementaux, notamment pour éradiquer la pratique du mouillage sauvage et pour maîtriser les fréquentations dans les secteurs autorisés par la mise en place de bouées dédiées à l'accueil de l'escale.



Une carte des sites autorisés



Un site web dédié avec l'ensemble des infos et contacts



Une application dédiée

Principes possibles sur des sites structurants

Le Passage	Le site du Passage est intéressant pour l'accueil des bateaux de passage par sa localisation stratégique et les points d'intérêt qu'il propose. Le principe est simplement de prévoir des bouées réservées aux visiteurs, avec une gestion assurée par le portail. A terre, le projet s'accompagnera par une montée en qualité des services : accostage en annexe, sanitaires... Un travail est également à prévoir pour orienter les plaisanciers vers les points d'intérêt (Le Rocher de l'Impératrice ... mais également d'autres sites si possibilité d'utiliser un vélo).
Les ports de l'Auberlac'h et du Tinduff	Les problématiques sont relativement proches. Il faudra prévoir des bouées dédiées et proposer à terre des services suffisants : Des sanitaires de qualité, Une possibilité d'achats de produits de première nécessité (à travailler en partenariat avec les bars).
Fort de Bertheaume	L'escale en entrée de rade, proposant quelques bouées pour l'escale par beau temps.
Landerneau	L'escale culturelle, pour des bateaux adaptés, avec la possibilité de s'amarrer le long du quai.
Port de Daoulas	L'escale patrimoniale, avec la possibilité de faire remonter quelques unités sans aménagements particuliers.
Pointe du Bindy	L'escale sauvage, se limitant à la réservation de quelques bouées de mouillage.
Moulin Mer	L'escale authentique, là aussi se limitant à la possibilité de dédier quelques bouées pour la plaisance de passage.
Port du Faou	Idem port de Daoulas.
Port de Térénez	Surtout un enjeu d'animation et de valorisation de cet équipement stratégique > mise en place d'animations spécifiques pour les plaisanciers, par exemple autour de la Gastronomie.
Port Launay	Projet envisagé sous MOa Région : extension ponton...
Port du Fret	Besoin de réserver des bouées et de faire progresser la qualité de l'accueil.

2- Organiser les pratiques de nautisme léger (libres et encadrées) au départ des sites et entre les sites

_Enjeux et préconisations

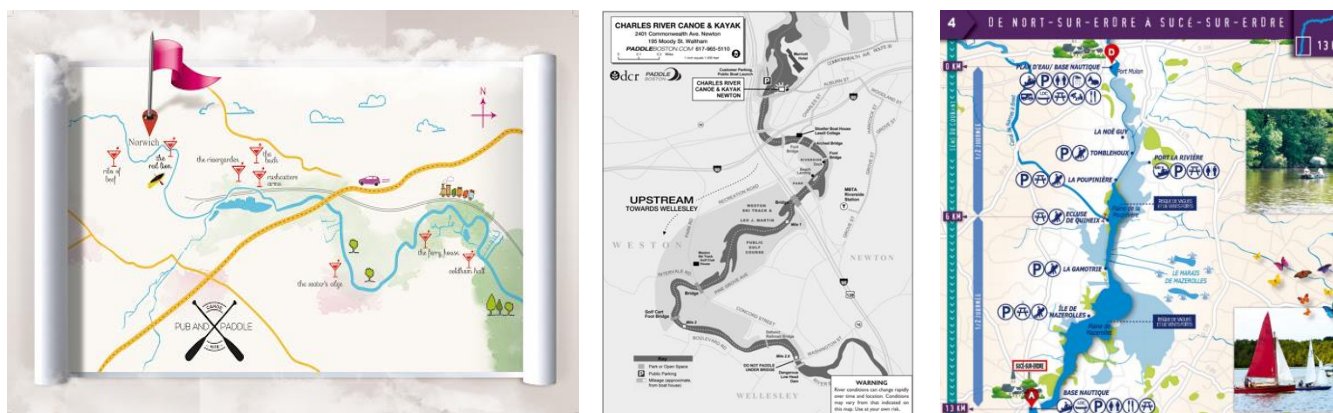
Les pratiques nautiques légères - encadrées et libres - connaissent un développement important. La Rade de Brest est un terrain de jeu idéal pour ces pratiques, du grand débutant à l'athlète en préparation olympique. Des nombreux acteurs locaux sont très dynamiques sur ce sujet (Foil & Co, base de vitesse ...).

Un travail léger sur l'aménagement des sites de pratique est à prévoir, en cohérence avec les principes envisagés pour l'accueil de l'itinérance terrestre, car les besoins sont assez proches (hébergement, pôle de services ...).

Les grands principes peuvent ainsi être exprimés :

Des parcours de pratique nautique sont à construire, en boucle au départ de sites, sur des logiques d'itinérance nautique mais également en couplant la pratique nautique avec des solutions de transport en commun (je remonte au vent avec mon paddle en bus et je reviens sur mon paddle poussé par la houle et le vent d'ouest). Sur le même principe que pour l'organisation du cabotage, ces parcours nautiques, de différents niveaux et adaptés à la diversité des systèmes météo possibles, sont créés et valorisés au travers d'un guide ou d'un portail d'activité.

Exemple de parcours nautiques



Ce portail identifie de fait les principaux sites pour organiser des départs / arrivées / haltes, ce qui renvoie à des questions d'aménagement.

Le besoin en aménagement pour ces pratiques reste léger mais il peut être opportun de prévoir un référentiel commun à tous les sites pour garantir des conditions d'organisation de la pratique attractives et sécurisantes. Cette démarche, relativement innovante, pourra également être valorisée pour positionner la Rade comme un "hot-spot" des pratiques nautiques légères, et notamment pour l'itinérance.

Les besoins à intégrer dans les projets d'aménagement des sites sont :

- Fournir les informations sur les conditions de navigation et les dangers possibles
- Positionner le site sur les parcours nautiques existants
- Identifier les différents espaces en lien avec la pratique : parking, espace de préparation du matériel ...
- Proposer des solutions pour sécuriser le matériel et les clés de voiture pendant la navigation : ancrage pour une "boîte à clé", consignes
- identifier et sécuriser le site de mise à l'eau
- Proposer si possible un dispositif de rinçage au retour de navigation, idéalement en utilisant de l'eau de pluie

Autrement l'accueil de l'itinérance répond aux mêmes besoins que pour les pratiques terrestres. Ce point est traité dans le chapitre précédent, le principe étant de greffer une dimension nautique dans les hébergements et pôle de services pour l'itinérance :

- hébergement : zone de stockage matériel aérée, possibilité de rinçage, zone de séchage matériel de navigation, kits de réparation...
- Pôle de services : petit outillage, pompe de gonflage, ...

Enfin, des espaces équipés dédiés à la pratique autonome peuvent s'envisager sur certains sites, par exemple sur le modèle développé sur le Spot Iroise au Moulin Blanc :



Casiers de rangement



Parc à bateaux

Principes possibles sur des sites structurants

Fort de Bertheaume	Point de départ idéal pour un downwind engagé vers Brest. Lien avec transport en commun à prévoir et mise en évidence des enjeux de sécurité liée à la navigation dans le goulet.
Le Passage	Site important pour organiser la pratique nautique libre sur l'Elorn. Peu d'aménagements à prévoir en dehors des éléments du référentiel, le site est déjà adapté.
Landerneau	De la même manière, site de mise à l'eau ou de fin d'itinéraire nautique intéressant, notamment car bien desservi en transport en commun. L'identification d'un espace de mise à l'eau préférentiel serait intéressante, éventuellement avec quelques équipements légers.
Ports de l'Auberlac'h, Tinduff, Daoulas, Faou ...	L'activité nautique légère doit trouver sa place sur ces ports polyvalents : - A minima, accueillir des pratiques nautiques libres, sur des boucles autour des ports ou sur de l'itinérance en mettant à disposition les services. - Et éventuellement, développer une offre grand public de location de paddle et de kayak pour accompagner le développement de l'activité touristique.
Pointe du Bindy	Site très attractif pour démarrer des navigations ou s'arrêter dans le cadre de l'itinérance. Pas de besoins spécifiques en dehors des propositions sommaires.
Moulin Mer	Site évidemment central et structurant pour les pratiques nautiques. Le site est bien adapté aux différentes formes de pratiques, libres et encadrées. Le positionnement du centre comme lieu d'accueil de l'itinérance nautique pourrait avoir du sens compte tenu de ses capacités d'hébergement et sa connexion maritime possible avec Brest et le Fret. Des produits spécifiques doivent ainsi pouvoir se développer sur des niches de marché nouvelles.
Lanvoy	Site également très intéressant par ses espaces disponibles, son accessibilité nautique et la qualité du plan d'eau. Peu d'aménagements à prévoir, le site est déjà adapté pour accueillir des pratiques importantes.
Térénez	Site aussi stratégique, pour organiser la pratique sur l'Aulne, connecter la Presqu'île à la Rade Sud mais également construire des produits spécifiques compte tenu de l'extraordinaire qualité du plan d'eau : le méandre, le cimetière à bateaux... Au-delà des pratiques libres, qui pourraient probablement être renforcées par une démarche spécifique (accueil grand événement notamment, le site est idéal pour cela : places dispo, peu de sujets de cohabitation avec autres usages...), le développement progressif d'une offre de location pourrait s'envisager, en s'appuyant sur les prestataires locaux. Ce type de projet permettrait d'animer ce site. Le besoin en aménagement est ici limité, le site étant déjà adapté à la pratique nautique légère.
Port Launay	Port Launay pourrait aussi s'affirmer comme site de pratiques nautiques légères, et notamment sur de l'itinérance, en raison d'une ouverture à la fois maritime et fluviale. Le besoin d'aménagement est limité, les quais étant adaptés à l'organisation de l'activité.

Globalement, les différents sites présentant un potentiel de développement des pratiques nautiques légères, et notamment autonomes, sont globalement déjà en capacité d'accueillir ces pratiques. Des optimisations sont néanmoins possibles et recommandées, en mettant en œuvre les différentes propositions exprimées préalablement.

La priorité se situe plutôt dans la mise en place d'actions de promotion permettant de positionner la rade comme un "hot-spot" pour la pratique nautique légère : communication, événementiel ...

3- Améliorer et développer de nouvelles lignes maritimes

_Enjeux et préconisations

Les possibilités de liaison maritime à l'intérieur de la rade de Brest sont à ce jour limitées. Mais le potentiel de développement est réel, tant pour organiser des usages réguliers (trajet domicile / travail) que récréatifs et touristiques. Les conditions de développement de l'offre restent à être précisées au travers d'une approche spécifique. Le développement s'accompagnera nécessairement d'un aménagement des sites d'embarquement et de débarquement qu'il convient d'anticiper.

De plus, les sites qui accueillent déjà cet usage ne présentent généralement pas des conditions d'accueil des clients optimales.

Le besoin est donc double :

- Equiper les sites existants qui ne présentent généralement pas des conditions d'accueil des clients optimales
- Intégrer cette opportunité de développement dans les sites à potentiel en prévoyant les services nécessaires

_Principes possibles sur des sites structurants

Sur ce sujet, il apparaît délicat de définir des principes communs, les possibilités sont à examiner au cas par cas en fonction des sites, notamment en intégrant les spécificités en termes d'accès terrestre et surtout nautique.

Néanmoins, un socle de service "de base" peut d'ores et déjà être identifié :

- Signalétique : Les informations permettant de rejoindre la zone d'embarquement doivent être le plus claires possibles, les usagers n'étant pas forcément familiers avec les termes maritimes (Un touriste ne fait pas forcément la différence entre le port du Château et celui du Moulin Blanc, il ne fait pas non plus la différence entre une digue, une cale et un quai !). De plus, cette information doit être dynamique car les lieux et conditions d'embarquement sont parfois susceptibles de changer en fonction des marées, des conditions météorologiques ou des enjeux de cohabitation avec d'autres trafics. Aussi, une signalétique physique de qualité doit être déployée sur les sites, et s'accompagner d'un dispositif d'information dynamique des clients.
- Capacité de stationnement auto et bus : Des espaces de stationnement auto et bus sont nécessaires pour organiser l'activité maritime. Des espaces doivent donc être prévus à une distance raisonnable du lieu d'embarquement. Ces espaces doivent clairement être identifiés en amont par les clients pour y stationner leur véhicule. La vente d'un ticket couplé à une place de stationnement pourrait être intéressante sur ce point.
- WC publics : des toilettes publiques sont nécessaires à proximité des lieux d'embarquement, d'autant plus que certains clients peuvent connaître une certaine appréhension à l'idée de la navigation. Ces WC doivent être conçus pour écrêter des flux importants et concentrés sur les mêmes période.
- Zone d'attente à l'abri : un espace d'attente à l'abri de la pluie ou du soleil est nécessaire à proximité du point d'embarquement.

Ensuite, les sites structurants pour l'activité doivent être équipés de guichets de vente ; même s'il est probable que la digitalisation en cours devrait réduire le besoin à terme.

Il convient de noter que les complémentarités entre cette fonction et les autres besoins exprimés dans le guide (accueil de l'itinérance, lien avec le réseau de transport en commun ...) sont fortes et nécessitent des approches croisées.

Principaux sites concernés

Sites déjà utilisés

Brest (Commerce et Moulin Blanc)	Nécessité d'améliorer les conditions de travail des opérateurs et des conditions d'accueil des clients. Plusieurs sites concernés
Landerneau	Site utilisé très ponctuellement, pas de réel potentiel de développement pour justifier un aménagement spécifique
Tinduff	Site déjà utilisé, démarche d'amélioration des conditions d'accueil des clients à prévoir
Moulin Mer	Site stratégique pour imaginer de nouveaux produits couplés à l'hébergement. Pas de besoins d'aménagements particuliers, la priorité se trouve surtout dans la mise en œuvre de produits touristiques nouveaux
Térénez - Rosnoën	Site déjà utilisé, notamment en saison, et proposant des conditions d'accueil et de travail très confortables L'enjeu est plutôt d'utiliser le potentiel lié à l'accès maritime du site pour développer des nouveaux événements (Soirées thématiques pour les Brestois avec aller-retour par la mer...)
Port Launay	Les contraintes d'accès nautiques limitent le potentiel de développement d'une activité sur le site. Pas de besoins spécifiques
Fret	Port structurant pour cette activité. Un réel besoin d'amélioration des conditions de travail et d'accueil des clients : cale à refaire, zone de services à prévoir... Le guichet de vente n'est pas un modèle en termes de qualité architecturale et surtout d'insertion dans un paysage exceptionnel !

Sites à potentiel

Sainte-Anne de Portzic	Site très intéressant pour développer une liaison régulière, intégrée dans l'offre métropolitaine de transport en commun. Le besoin est réel compte tenu de l'importance des emplois sur le site et des problèmes routiers que cela génère. Le site semble particulièrement bien adapté pour accueillir des bateaux, avec un accès nautique quasi permanent (mais une navigation possiblement agitée pour y arriver). Des aménagements spécifiques sont à prévoir, probablement en lien avec le projet de création d'une digue houlomotrice.
Le Passage	Site identifié pour accueillir une liaison maritime régulière. Etude programmée pour préciser le potentiel et les conditions sous maîtrise d'ouvrage Brest Métropole.
Autres sites	Roscanvel, Lanvéoc, Landévennec-Port Maria (branché à Breizh Odysée)

4- Mettre en scène les activités maritimes et portuaires

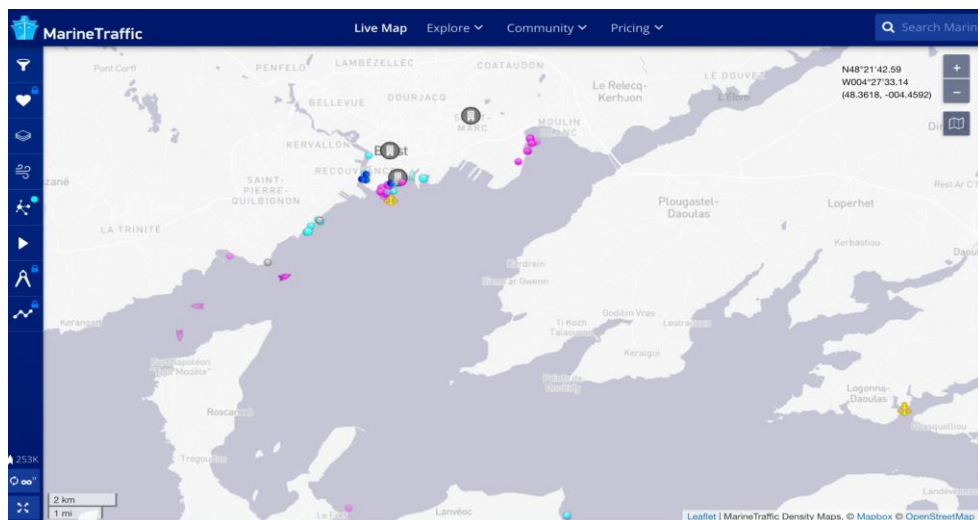
_Enjeux et préconisations

Ce dernier sujet maritime est étroitement lié aux propositions faites sur la thématique des aménagements et sur celle de la signalétique, traitée dans le chapitre suivant. L'idée centrale est de mettre en valeur les bateaux et le trafic qui fréquentent la rade de Brest et de fournir aux visiteurs des informations pertinentes.

On peut globalement retenir deux cas de figure nécessitant des approches différentes :

- Pour les bateaux qui ont leur port d'attache en rade de Brest : ces bateaux sont régulièrement présents à leur port d'attache, ce qui peut permettre d'imaginer de poser sur le sites des panneaux pédagogiques fournissant les informations nécessaires : flotte de Vieux Gréement notamment au Tinduff, différents bateaux le long du quai du Chantier du Guip, les bateaux gris à Landevennec, ...
- Pour les bateaux en navigation ou en transit dans la rade de Brest : ces bateaux peuvent être différents d'un jour sur l'autre et ne peuvent être identifiés sur des panneaux ou autre. L'idée pourrait être de s'appuyer sur le site *Marine Traffic* qui propose des informations en temps réel sur les bateaux professionnels qui naviguent en rade de Brest, avec des informations qui "invitent au voyage" ! : faire simplement référence à ce site accessible par un smartphone, mettre un QR Code pour télécharger l'application ou bien encore mettre en place des écrans connectés. Les sites concernés par ce principe sont les principaux belvédères qui offrent une vue sur la rade et les infrastructures portuaires : Les Rospects, fort de Bertheaume, phare du Petit Minou, Sainte-Anne du Portzic, les belvédères brestois, le Pont Albert Louppe, Menez Hom

Extrait du site Marine Traffic // La navigation en temps réel en rade de Brest



Axe 4 - La mise en place d'une signalétique adaptée

_Enjeux et préconisations

La signalétique en Rade de Brest est aujourd'hui considérée comme "inexistante", les rares éléments en place étant perçus comme vieillissants, obsolètes car inadaptés aux nouvelles mobilités notamment "douces" et souvent hétérogènes en termes de jalonnement et de composition graphique.

La Rade souffre également de la proximité de la presqu'île de Crozon qui bénéficie d'une image et d'une identité très forte qui la rend plus attractive. Camaret-sur-Mer et Telgruc-sur-Mer possèdent en leurs noms l'attrait tant recherché par les visiteurs de passage. A contrario des destinations comme Landévennec, Lanvéoc, le Fret, ou encore Roscanvel ne nourrissent pas l'espoir pour le vacancier d'y voir la mer ni même la Rade alors que les points de vue sont tout aussi époustouffants.



Photo : Tal Ar Groas - Un exemple parmi tant d'autres de direction qui indique Camaret par un chemin pourtant plus long sans mentionner la Rade de Brest, ni même le Goulet.

Cette déficience de signalétique s'explique aussi en partie par des noms de lieux qui ne sont souvent pas assumés par les autochtones, car ils sont considérés comme peu flatteurs :

- "La Rade, cela sonne militaire",
- "On dit Rade Sud, alors qu'en réalité Daoulas c'est plutôt à l'est".
- "Pour évoquer Lanvoy ou Le Faou, on parle du fond du fond de la Rade".
- "On parle de Rade de Brest, mais Brest ce n'est que la partie Nord, et ce n'est pas la partie la plus naturelle !".

La géographie particulière de la Rade contraint le vacancier automobiliste à faire des excursions en “peigne” (le trajet de visites ne suit pas la côte, il oblige sur de nombreux kilomètres à revenir sur ses pas avant d’accéder au site suivants) ou à parcourir de longues distances alors que le site est quelques encablures à “vol d’oiseau”. La compagnie Maritime le Bretoâ propose pourtant des trajets alternatifs inter-rade mais ils ne sont identifiés ni sur les services de routages en ligne ni via des panneaux routiers.

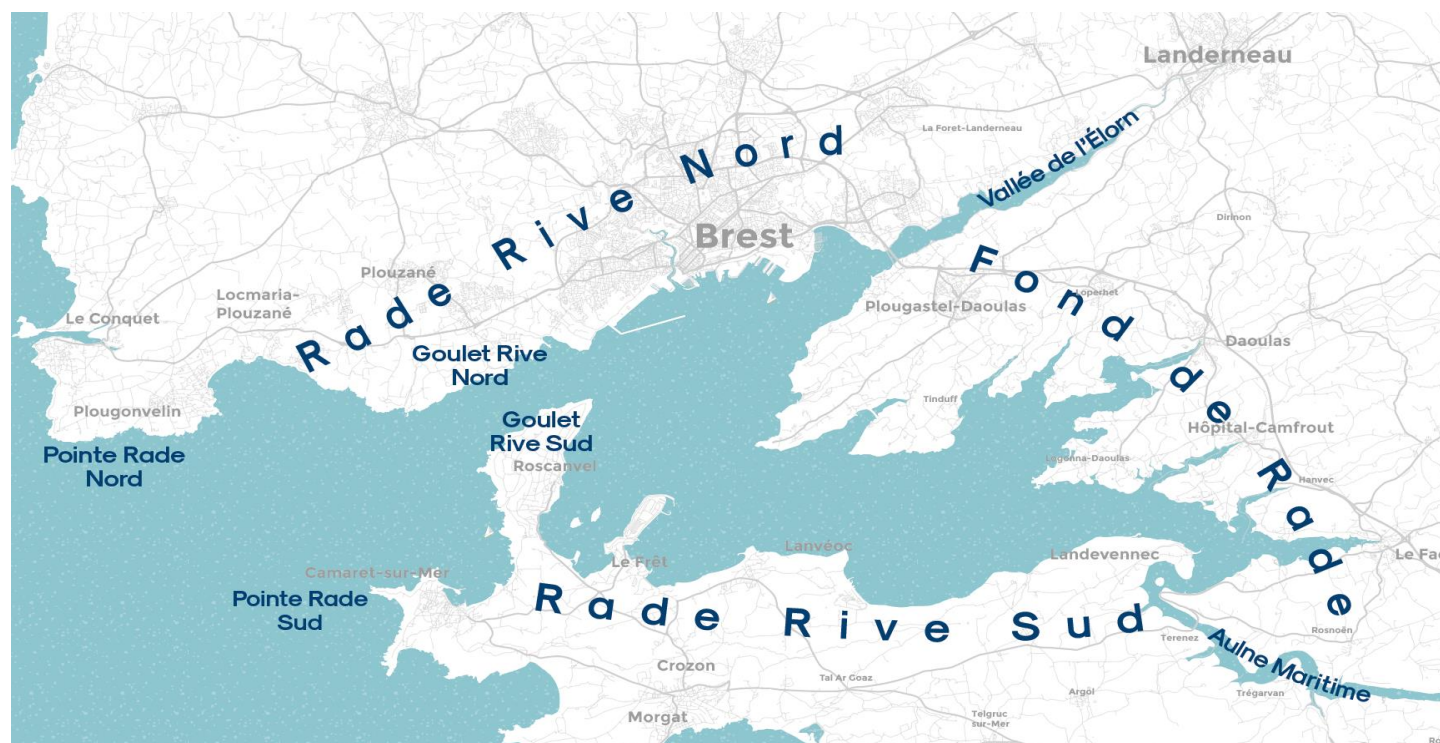
Bref, il y a une véritable signalétique “Rade” à construire, cohérente et harmonisée, qui favorisera la découverte de son trait de côte en diffusant les flux de vacanciers vers des sites moins fréquentés via des circuits alternatifs et / ou mobilités douces, via un service de navettes maritimes. Elle sera obligatoirement bilingue pour garantir sa pérennité et participer au dépaysement des touristes.

1- Orienter les flux vers la rade de Brest et ses points d’intérêt

_Enjeux et préconisations

Les Portes d’entrées de la Rade

La Rade de Brest n’est que trop rarement nommée, voire même jamais. D’où ce besoin d’aménager “des portes d’entrée du territoire”. Nommer les côtes de la Rade, c’est la faire exister et permettre aux touristes de l’identifier, qu’il puisse se repérer et se situer. “Rade rive sud, Rade rive Nord, Le Goulet rive Nord etc...”



Dans le photomontage ci-dessous la mention “La Rade - Rive Sud” informe l’automobiliste sur la toponymie, la géographie du lieu. Dans un second temps un panneau peut renseigner sur les différents villages qui égrènent le rivage de la Rade comme autant de destinations à découvrir.



Une charte graphique pour la signalétique de la Rade

La Rade de Brest concerne 5 communautés de communes, il est donc primordial de mettre en place une charte graphique sobre, audacieuse et inventive afin de préserver la cohérence et l'harmonie de la signalétique. A l'instar du logo des chemins de St-Jacques de Compostelle qui informe sur la nature du chemin mais également en fonction de son orientation de la direction, un élément graphique récurrent pourrait permettre d'identifier plus facilement la Destination "Rade de Brest". On peut imaginer une intervention plus artistique dans le paysage tel les "yeux" de l'artiste et plasticien Pierre Chanteau, dont le repérage dans chaque nouveau lieu découvert devient un jeu, une chasse au trésor pour petits et grands.

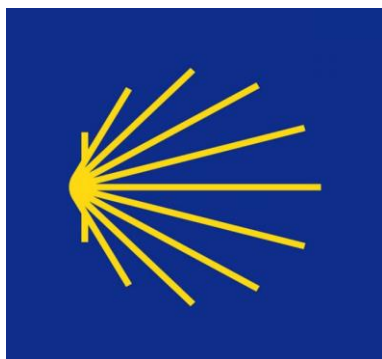


Photo : Le logo des Chemins de Compostelle - "L'œil" de l'artiste Pierre Chanteau fabriqué à partir de divers objets récupérés.

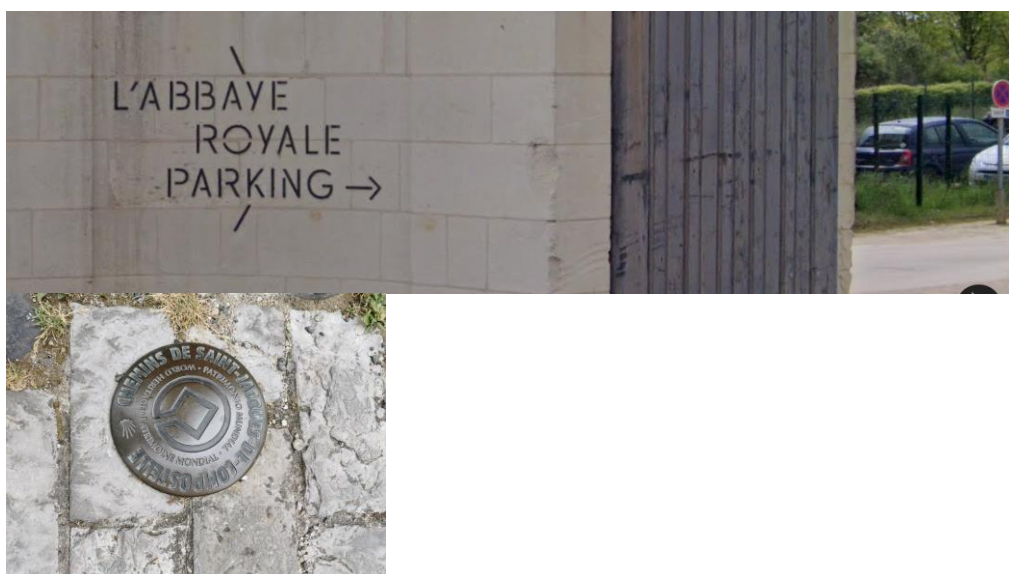
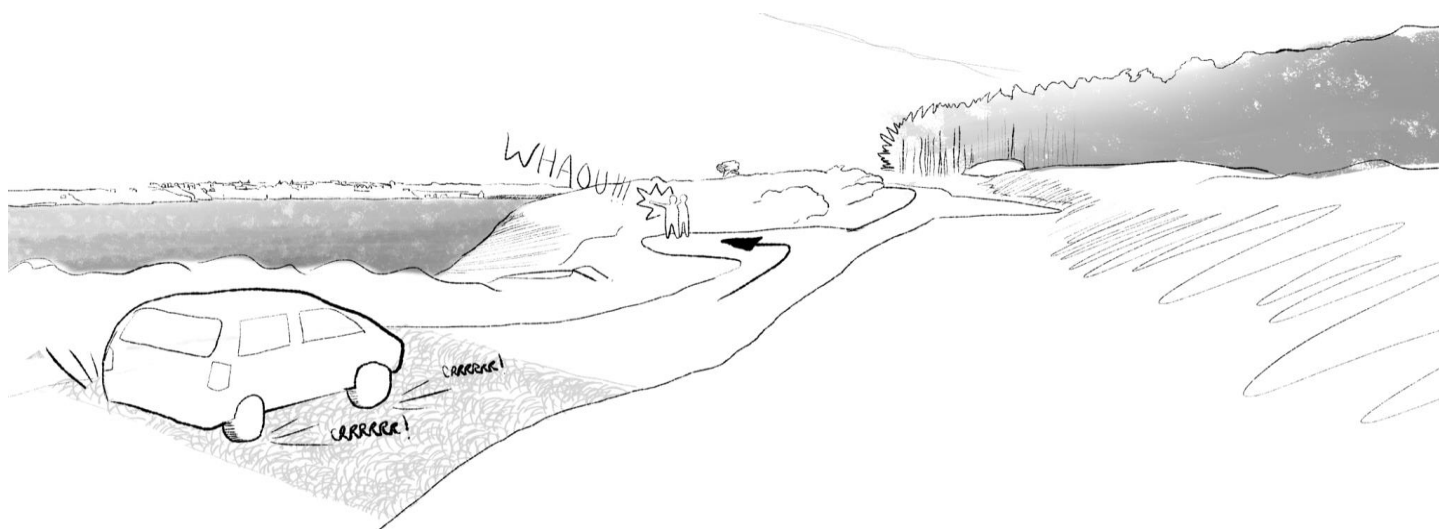


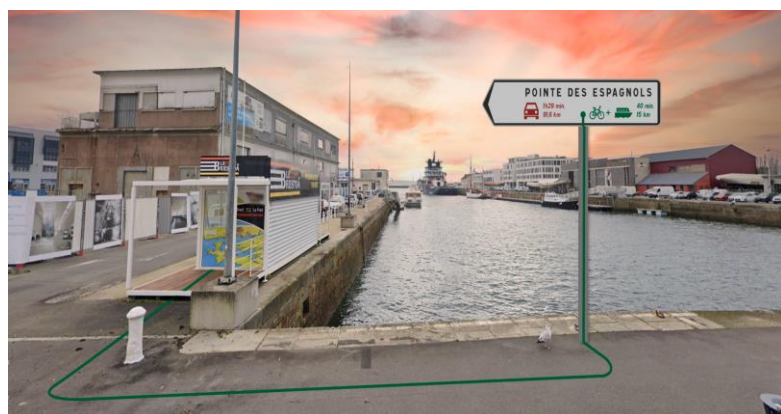
Photo : Abbaye de Fontevraud : Charte graphique et création du typographie spécifique. - Clou des Chemins de Saint-Jacques de Compostelle.

Respecter les sites sans créer de pollution visuelle, en gardant en tête qu'informer ce n'est pas forcément planter un panneau. Des solutions tels les "clous" répondent à ce besoin.



Des dispositifs non-intrusifs dans le paysage peuvent être mis en place. Par exemple, sur les routes côtières un revêtement de route avec un léger relief peut indiquer de manière sonore aux occupants du véhicule que le site à 100 m. est digne d'intérêt.

Quand des alternatives pour contourner la Rade sont possibles, une signalétique basée sur les principes du “nudge marketing” qui consiste à accompagner le changement et valoriser les comportements vertueux à travers des mises en situations ludiques incite les visiteurs à délaissier leur voiture au profit de moyens de transport doux.



Principes possibles sur des sites structurants

Les Respects et la pointe St-Mathieu - Pour délester le site de la pointe St-Mathieu, mettre en place une signalétique qui invite les usagers à se garer à proximité du site des Respects et ainsi découvrir la pointe St-Mathieu en cheminant le long du sentier côtier. 10 minutes de marche. Pour permettre une visite nocturne du site, une signalétique qui ne crée pas de pollution lumineuse, qui n'engage pas de travaux complexes est à imaginer. Par exemple, mettre en place des éléments d'information phosphorescents qui s'illumineraient à la tombée de la nuit pour expliquer les fonctionnements des phares et des balises.



Photo : Parking de la Gare du Panoramique des Dôme - Aubrilam 2017

Autres sites concernés

Fort de Bertheaume / Plage du Perzel	Indiquer les différents modes de transports disponibles, les temps de parcours et les correspondances multimodales possibles.
Phare du petit Minou	Signalétique pour découvrir la Rade et ses phares la nuit.
Jardin de l'académie de Marine / Chantier du Guip	Mise en place d'une signalétique indiquant les connexions "douces" incitant à délaissier sa voiture en prenant par exemple le Brestoâ.
Square Beaupré-Beautemps	Depuis la gare rendre plus lisible pour les marcheurs le point vue accessible depuis le parvis. Indiquer les accès piétons pour découvrir le port de Brest et la vue imprenable sur la Rade. Une aire d'attente pour les voyageurs par car ou par train pourrait être aménagée comme des gradins face à la Rade. Un écran annoncerait les arrivées et les départs afin que l'attente se déroule en toute sérénité pour les voyageurs.
Gare des rives de l'Élorn	Mettre en place des panneaux qui indiquent le sentier au bord de l'Élorn et les destinations possibles à pied, vélo, paddle, depuis ce lieu vers les sites environnants : Pont Albert Louppe, le Moulin Blanc, Rocher de l'Impératrice, Landerneau.
Landerneau	Point stratégique et porte d'entrée sur l'Élorn. Signalétique à rationaliser et à homogénéiser.
Port du Tinduff	Pour inciter les visiteurs à se garer sur le parking en amont du site, installer une signalétique (Parking + temps de marche).
Pointe du Bindy / Yelen	Indiquer les temps de parcours entre les différents lieux qui jalonnent le site.

Port / Moulin / Centre de Moulin Mer	Indiquer les correspondances possibles avec les navettes le Brestoâ.
Port et viviers de Térénez	Indiquer les liaisons à mettre en place entre le port - Les viviers - les sentiers et l'accès au pont de Térénez.
Point de Vue RN165 Pont-de-Buis	Pour faire exister la Rade il faut penser ses portes d'entrées depuis la RN12 et la RN165 et mettre en place une signalétique adaptée en nommant notamment les différentes rives qui bordent la Rade de Brest.
Port Launay	Mettre en place une signalétique "sécurisante" pour les cyclotouristes afin qu'ils ne se perdent pas sur le dernier tronçon "qui n'est pas à la hauteur de leur périple."
Menez Hom	Signalétique intégrée et simplifiée pour ne pas nuire au site.
Tal Ar Groas	Mettre en place des panneaux qui invitent à se détourner de Crozon et de Camaret pour découvrir la Rade qui n'est aujourd'hui pas du tout mentionnée. Installer une signalétique qui invite à utiliser la nouvelle prochaine voie "verte".
Port du Fret	Indiquer les différents modes de transports doux disponibles vers Morgat, Roscanvel, Lanvéoc, Tal ar Groas. Pour les touristes venant de Brest une ligne colorée au sol pourrait sécuriser leur balade jusqu'à la pointe des Espagnols.

2- Connecter les flux vers les pôles multimodaux

_Enjeux et préconisations

Une grande diversité d'usagers se côtoient sur la Rade de Brest. Ils ont parfois des intérêts communs en termes de services mis à leur disposition. Les sanitaires d'un port de plaisance peuvent être utiles pour un randonneur pour recharger sa gourde et lui éviter un détour par un cimetière. Une voie verte pour cyclotouristes peut permettre aux plaisanciers de pénétrer un peu plus dans l'épaisseur du territoire et ainsi découvrir des sites patrimoniaux, d'accéder à des services plus éloignés.

Les moyens de locomotions sont cumulables, les combinaisons sont nombreuses, il devient alors envisageable de partir en TER et de revenir en vélo ou en paddle.

Pour optimiser la préparation en vue d'une utilisation via un média connecté de ce maillage, il apparaît important de réaliser les déclarations de lignes maritimes, voies vertes, et les combinaisons possibles auprès des différents sites de cartographie, GPS et routage (Maps, plan, Mappy). Pour exemple : aujourd'hui sur Maps aucun trajet alternatif via la navette le Brestoâ n'est indiqué sur l'application en ligne maps, ni à vélo, ni à pied.

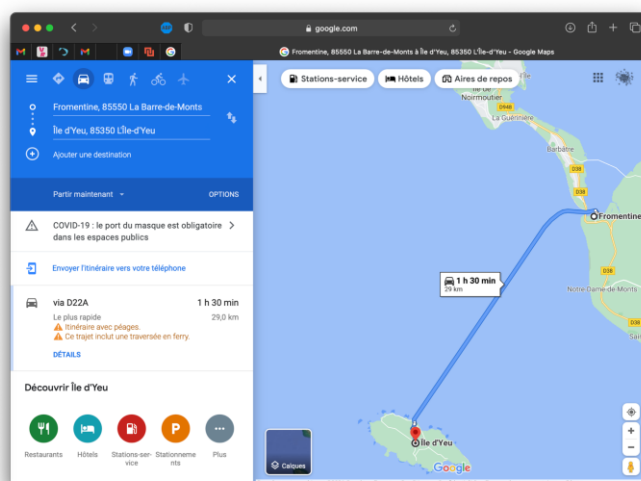
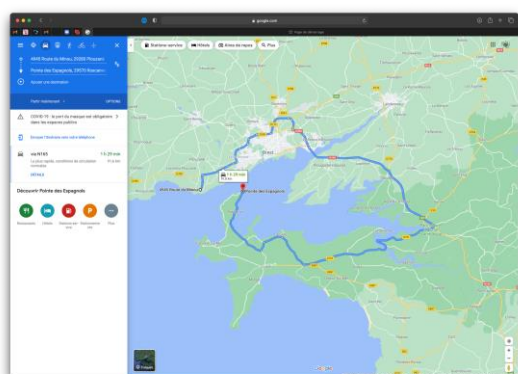


Photo : Ci-dessus à gauche - Aperçu Google Maps qui ne mentionne pas les alternatives via les navettes maritimes le Brestoâ.

A droite - Aperçu Google maps qui indique la connexion maritime entre Fromentine et l'île d'Yeu, avec possibilité d'accéder directement aux horaires.

Principes possibles

Afin de faciliter l'usage et la compréhension des différents mode de transports disponibles, des différentes combinaisons possibles, une signalétique chartée et commune aux différents sites de la Rade de Brest est à mettre en place. Cohérente et harmonieuse elle incitera à utiliser les moyens de transports doux et ou collectifs, elle indiquera les temps de parcours ainsi que les différentes combinaisons disponibles.

>> Une carte spécifique à la rade, type carte IGN pourrait être éditée afin de rendre compte aux usagers de l'ensemble du champ des possibles en matière de mobilités douces (voies vertes, GR, PR, pistes cyclables sécurisées).

>> Les plans de stations "Bibus", pourraient mentionner les différentes excursions possibles en plus des itinéraires habituels.

>> Idem pour le Brestoâ qui pourrait agrémenter sa cartographie habituelle en combinant des moyens de transports alternatifs.

Autres sites concernés

Fort de Bertheaume / Plage du Perzel	Indiquer les moyens de transports alternatifs type GR, voie Verte, et navette maritime Plage Perzel <> Camaret
Plage du Moulin blanc / Pont A. Louppe / Le Passage	Signalétique qui indique la Navette Maritime Plage Ste-Anne <> Port Moulin <> Relecq-Kerhuon <> Le Passage Mentionner également les sites à proximité ainsi que les différents modes de transports disponibles.
Le Faou	Signalétique qui informe sur les différents modes de transports disponibles.
Tal ar Groas	Indiquer les voies vertes et les temps de parcours vers les différentes destinations accessibles à vélo. Pour les cyclistes qui finalisent leur parcours sur les bords du canal de Nantes à Brest, leur indiquer la possibilité de rejoindre l'arrivée de leur périple via le Brestoâ.



3. Les orientations pour les sites stratégiques

1

Commune

PLOUGONVELIN

Nom site

LES RESPECTS / POINTE ST-MATHIEU**Orientations d'aménagement et de signalétique**

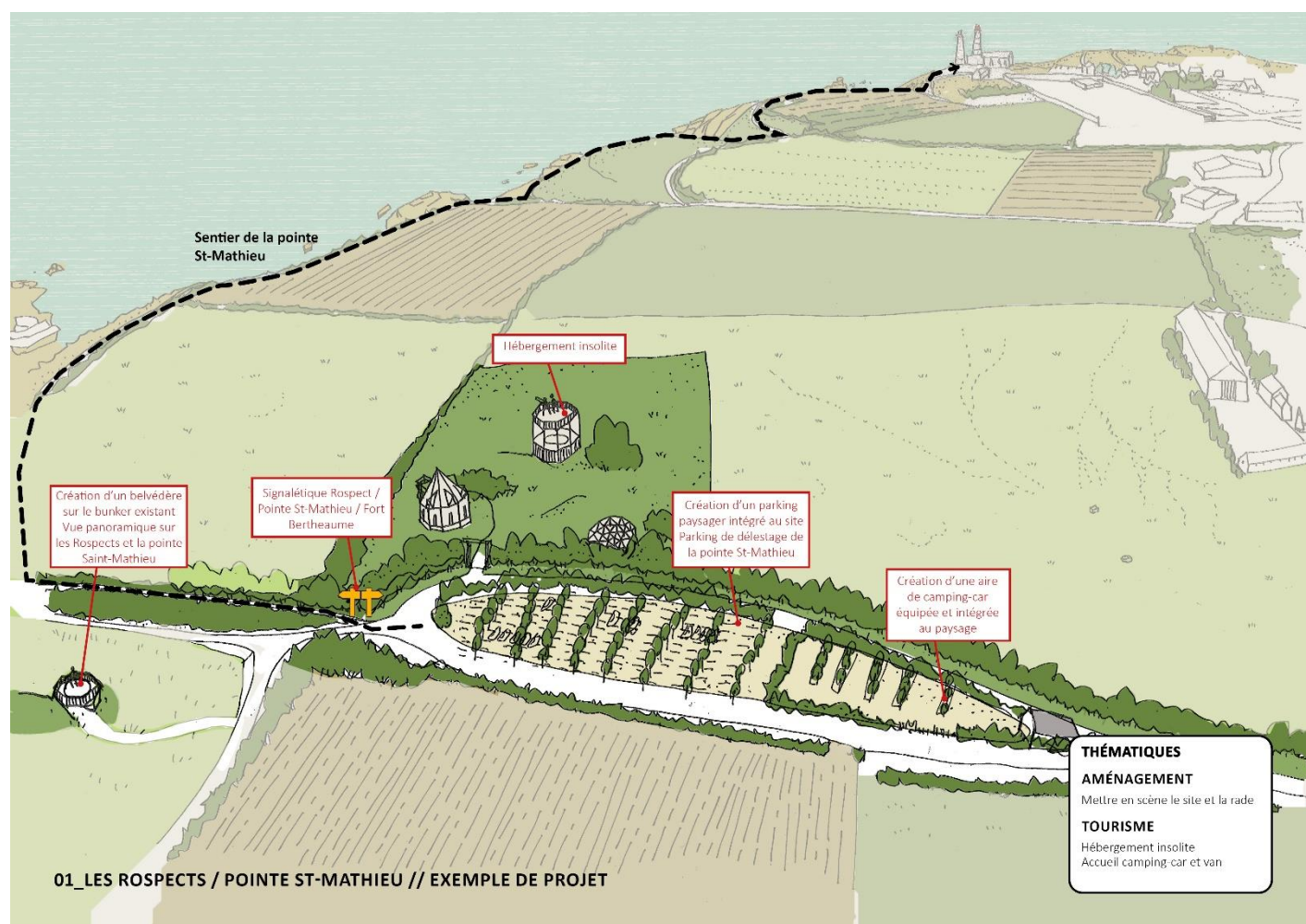
- Parking existant qui pourrait faire figure de délestage pour St-Mathieu
- Mettre en relation le site avec le Musée 39/45, situé à proximité
- Valoriser le bunker pour le panorama qu'il offre
- développer une signalétique alternative et sobre pour faire découvrir la côte et ses phares à la nuit tombée
- Indiquer St-Mathieu et Bertheaume depuis les Respects

Orientations touristiques et commerciales

- 3 cuves (bunker)= potentiel de logements insolites avec dômes transparents / expériences insolites vue mer

Orientations maritimes et nautiques

- Valoriser la contemplation sur la rade / Mettre en scène le trafic maritime



2

Commune **PLOUGONVELIN**Nom site **FORT BERTHEAUME / PLAGE DU PERZEL****Orientations d'aménagement et de signalétique**

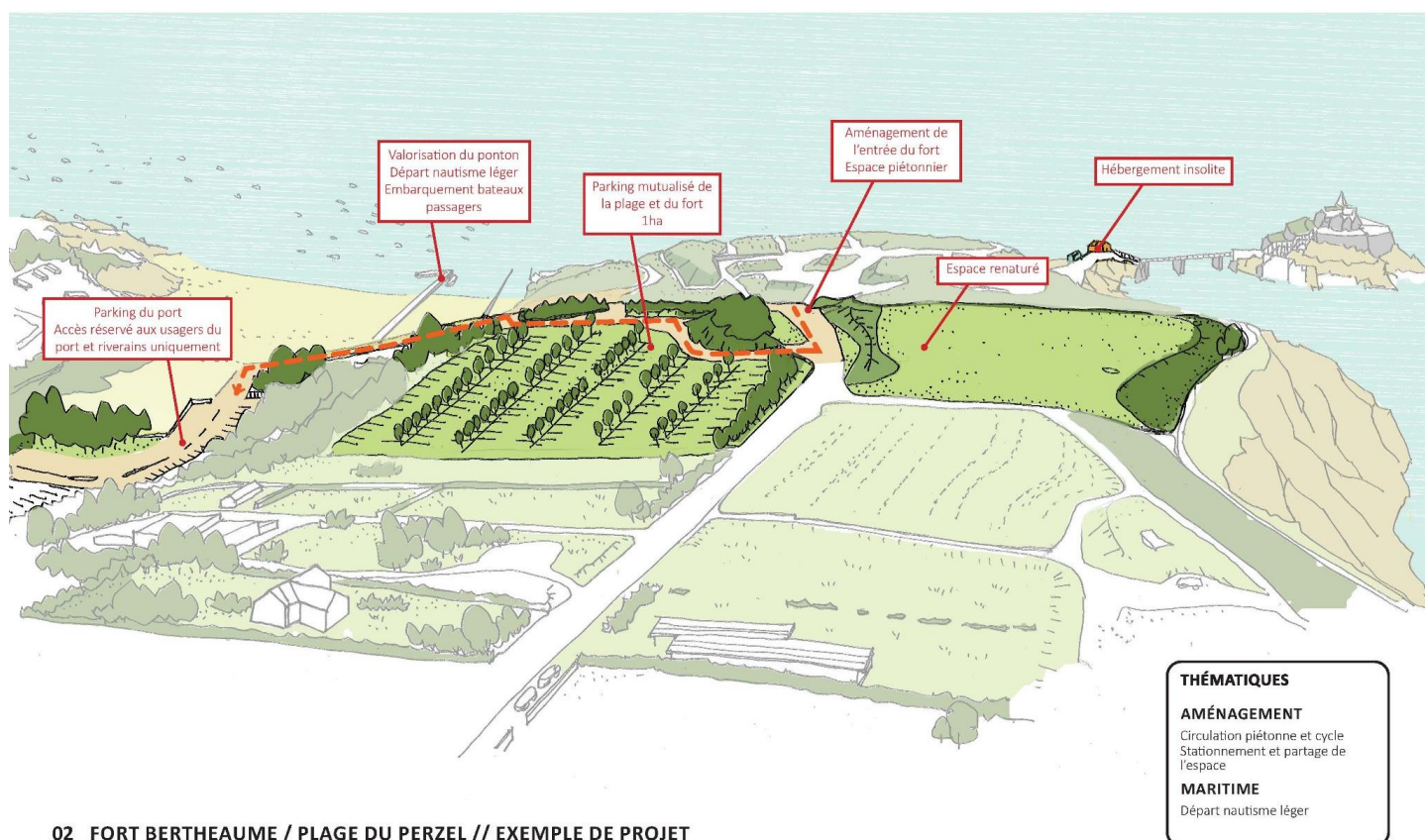
- Suppression du parking ouest (enjeu d'intégration paysagère) : mutualisation du parking de la plage et du fort
- Conserver le parking plage pour les usagers du port et habitants uniquement
- Mise en scène du fort depuis le chemin d'accès
- Indiquer les différents modes de transports disponibles, les temps de parcours et les correspondances multimodales possibles

Orientations touristiques et commerciales

- Développer l'offre de services pour itinérants : station location vélo, box, recharge vélo électrique au fort (casemate ?)
- Aménagement de la maison du gardien du fort en logement insolite

Orientations maritimes et nautiques

- Valoriser la présence de quelques mouillages visiteurs
- Développer liaisons maritimes vers St Mathieu et Camaret > type semi-rigide
- Zone de pratique nautisme léger : autonome, encadré ... point de départ Downwind



02_ FORT BERTHEAUME / PLAGE DU PERZEL // EXEMPLE DE PROJET

3

Commune

PLOUZANÉ

Nom site

PHARE DU PETIT MINOU**Orientations d'aménagement et signalétique**

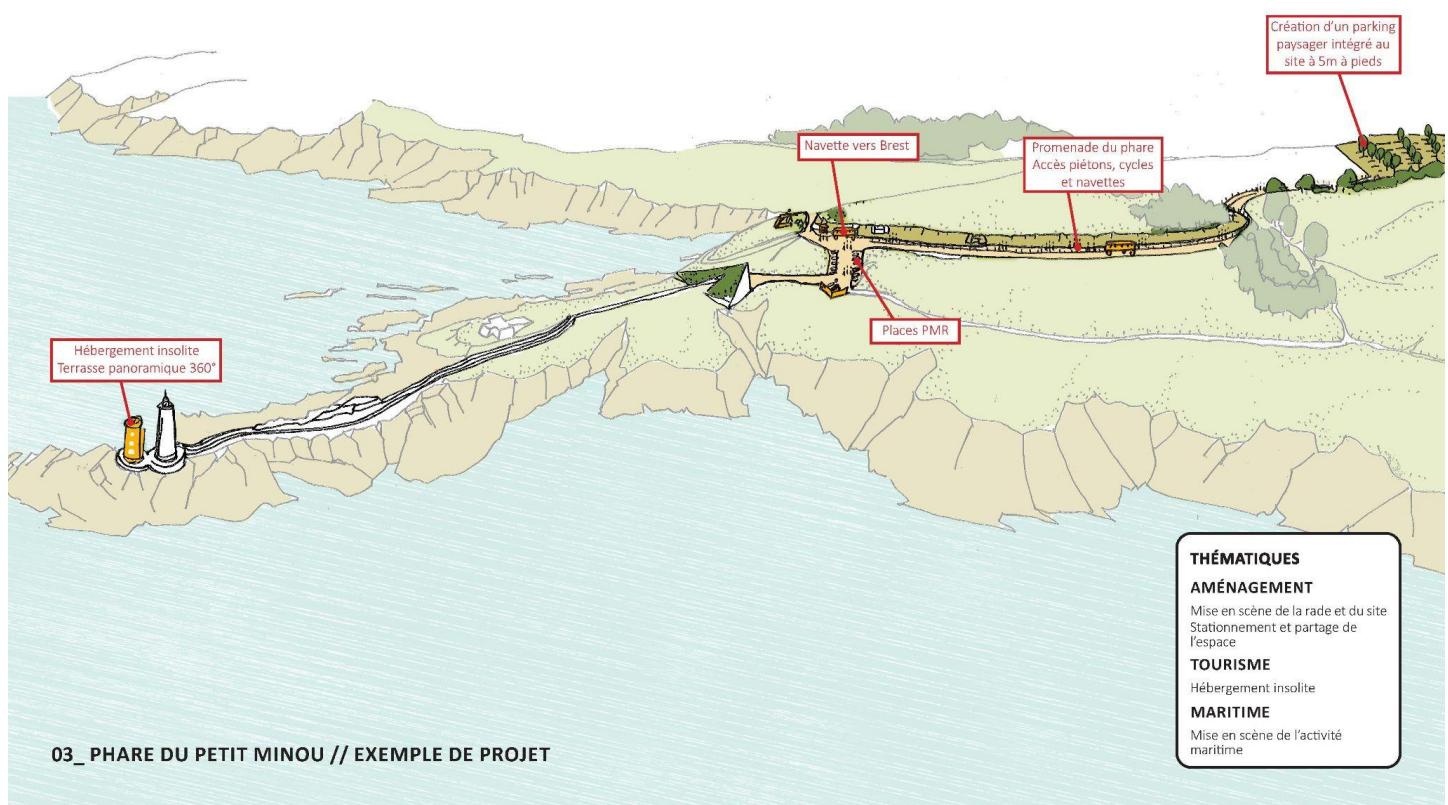
- Reculer et développer une aire de stationnement intégrée au site : activités multiples (surf, kayak, visites...) qui demandent beaucoup de places
- Mettre en lumière le fort Vauban
- Développer une signalétique pour découvrir la Rade et ses phares la nuit.

Orientations touristiques et commerciales

- Développer les transports en commun pour accéder au site depuis Brest
- Développer un hébergement insolite dans le phare + une offre bar-restauration légère

Orientations maritimes et nautiques

Mise en scène du trafic maritime



4

Commune **PLOUZANÉ**Nom site **ANSE DE SAINTE-ANNE**

Orientations d'aménagement et signalétique

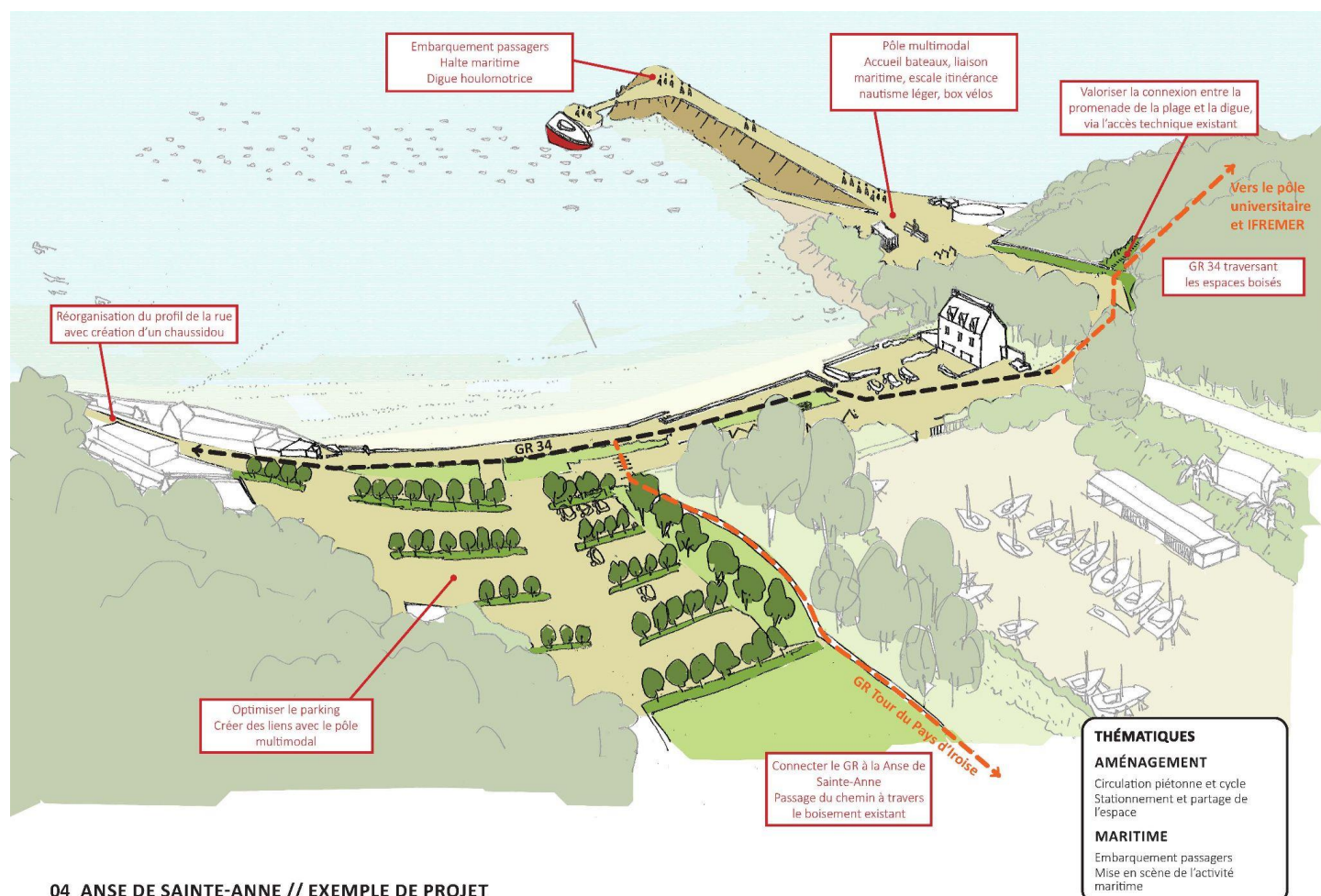
- Valoriser cette plage accessible en transports en commun depuis Brest
- Mieux intégrer le stationnement
- Aménager une voie vélo / chaussidou
- Développer des connexions directes entre le technopôle et le GR et entre la plage et la digue (IFREMER)
- Mettre en place des supports d'interprétation du site

Orientations touristiques et commerciales

- Développer une offre de services navetteurs et itinérants
- Affirmer le Pôle multimodal, avec aménagements dédiés (box vélos, recharges...)
- Développer les liaisons maritimes avec le port de Brest

Orientations maritimes et nautiques

- Gestion des bouées visiteurs à améliorer
- Accueil bateau de transport passager (et connexion avec le site technopolitain)
- Mise en valeur du projet de digue houlomotrice
- Mise en scène du trafic maritime
- Accueil escale et itinérance nautisme léger



04_ANSE DE SAINTE-ANNE // EXEMPLE DE PROJET

8

Commune

PLOUGASTEL-DAOULAS

Nom site

LE PASSAGE / PONT A. LOUPPE / MOULIN BLANC**Orientations d'aménagement et signalétique**

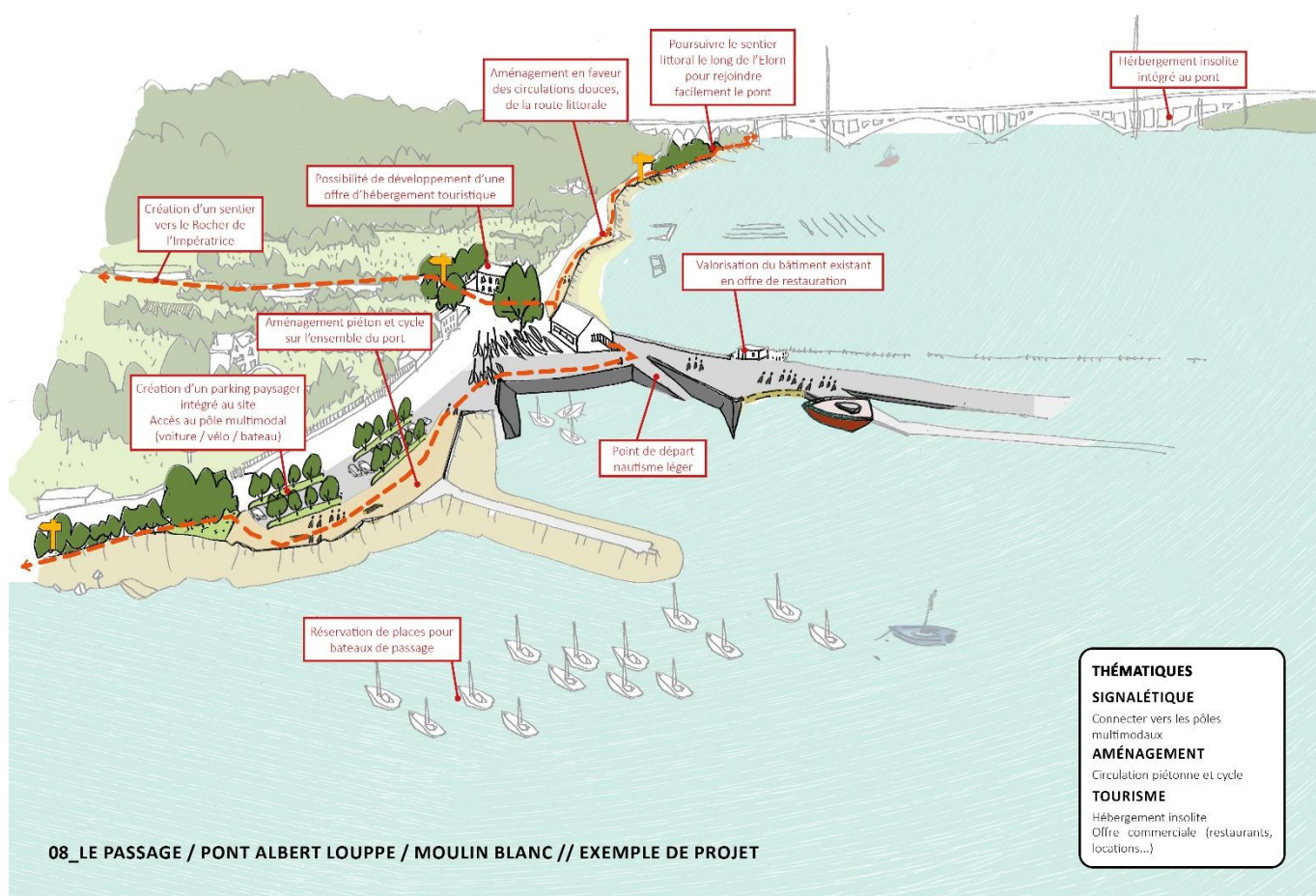
- Aménager des stationnements intégrés pour développer le pôle multimodal (voiture / vélo / bateau)
- Requalifier le chemin bord de mer en direction du pont, en faveur des piétons / cycles
- Quel avenir pour le pont A. Louppe ? (mauvais état de la structure)
- Indiquer les voies de déplacement doux vers le Rocher de l'Impératrice, la plage du Moulin Blanc, le Passage...

Orientations touristiques et commerciales

- Développer service de bar- restauration dans l'ancien bâtiment du bac
- Développer les hébergements touristiques (gîtes, chambres d'hôtes)
- Mettre en place un hébergement insolite sur le pont Albert Louppe (à intégrer au projet de restauration du pont)
- offre de services itinérants

Orientations maritimes et nautiques

- Développer les liaisons maritimes vers le Moulin Blanc et le Relecq-Kerhuon
- Développer les mouillages là où il y a toujours de l'eau : belle destination entre rade et Elorn
- Renforcer les pratiques de nautisme léger



9

Commune

LA FORET-LANDERNEAU

Nom site

GARE DES RIVES DE L'ELORN

Orientations d'aménagement et signalétique

- Aménager la rue et l'arrière plage, comme une placette de loisirs sur l'Elorn
- Poursuivre le projet de sentier entre les pôles gare-plage / Bourg / Guipavas

Indiquer le sentier au bord de l'Elorn et les destinations possibles à pied, vélo, paddle, depuis ce lieu vers les sites environnants : Le Moulin Blanc, Rocher de l'impératrice...

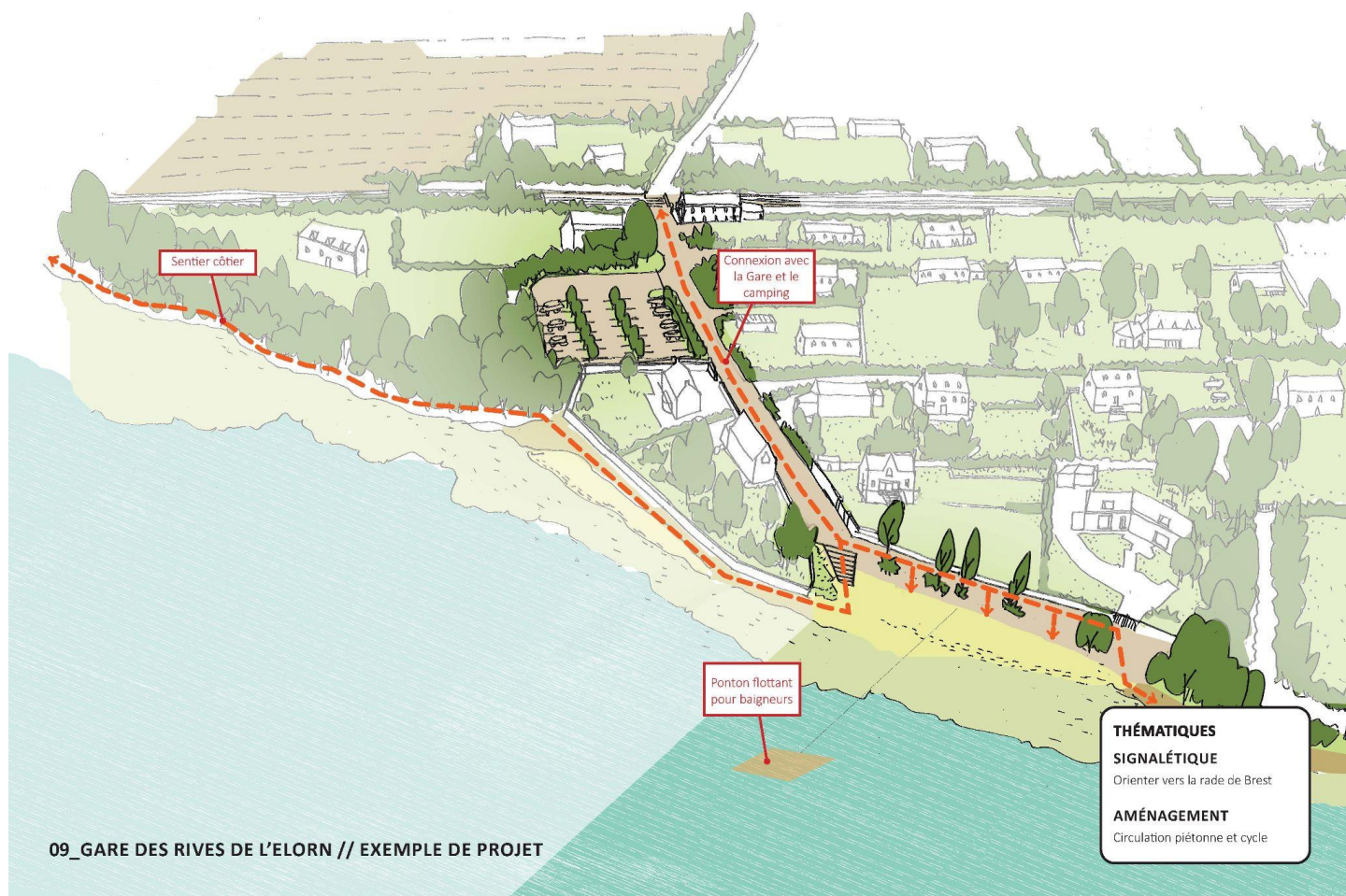
- Observation ornithologique à développer autour des grèves et vasières

Orientations touristiques et commerciales

- Développer une offre pour l'itinérance : connecter gare / camping / plage et développer les box et recharges vélo.
- Découverte écotouristique des milieux naturels (aménagements réversibles)

Orientations maritimes et nautiques

- Mettre en place un ponton flottant en période estivale pour accéder à l'eau (paddle, baigneurs)
- Organiser la mise à l'eau des engins légers (bouclage itinéraire nautique et transport en commun)



10

Commune **LANDERNEAU**Nom site **CENTRE-VILLE/ PORT****Orientations d'aménagement et signalétique**

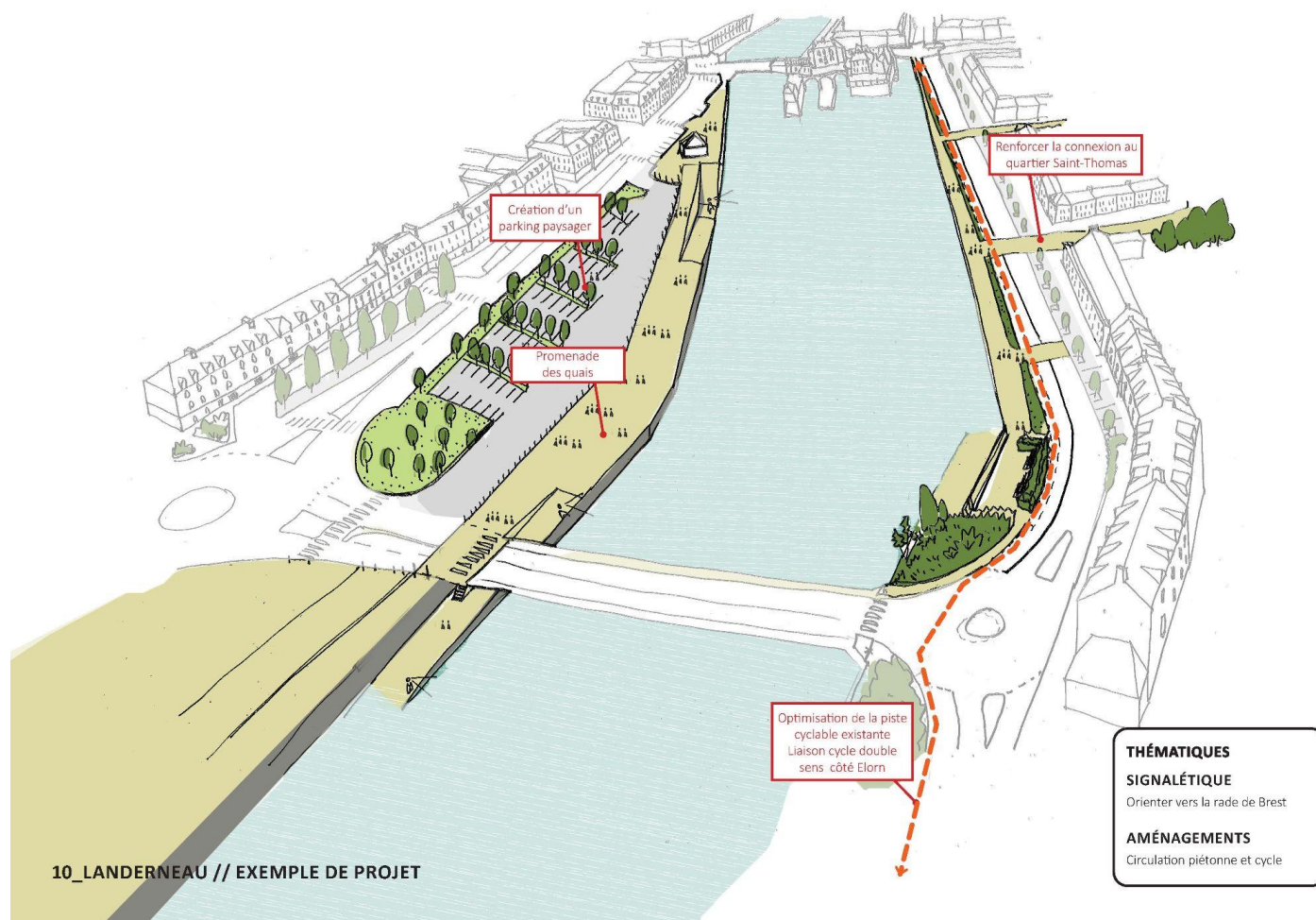
- Aménager un parking de qualité qui permette une continuité de la promenade piétonne le long des quais
- Orienter depuis le centre-ville vers la base kayak de l'Hermitage
- Point stratégique et porte d'entrée sur l'Elorn. Signalétique à rationaliser et à homogénéiser

Orientations touristiques et commerciales

- Valoriser la présence de station départ bus des plages
- Ciblé Pôle de services multi-pratiques BTO
- Accueil en gare
- Box vélos et location de vélos (existant à renforcer)

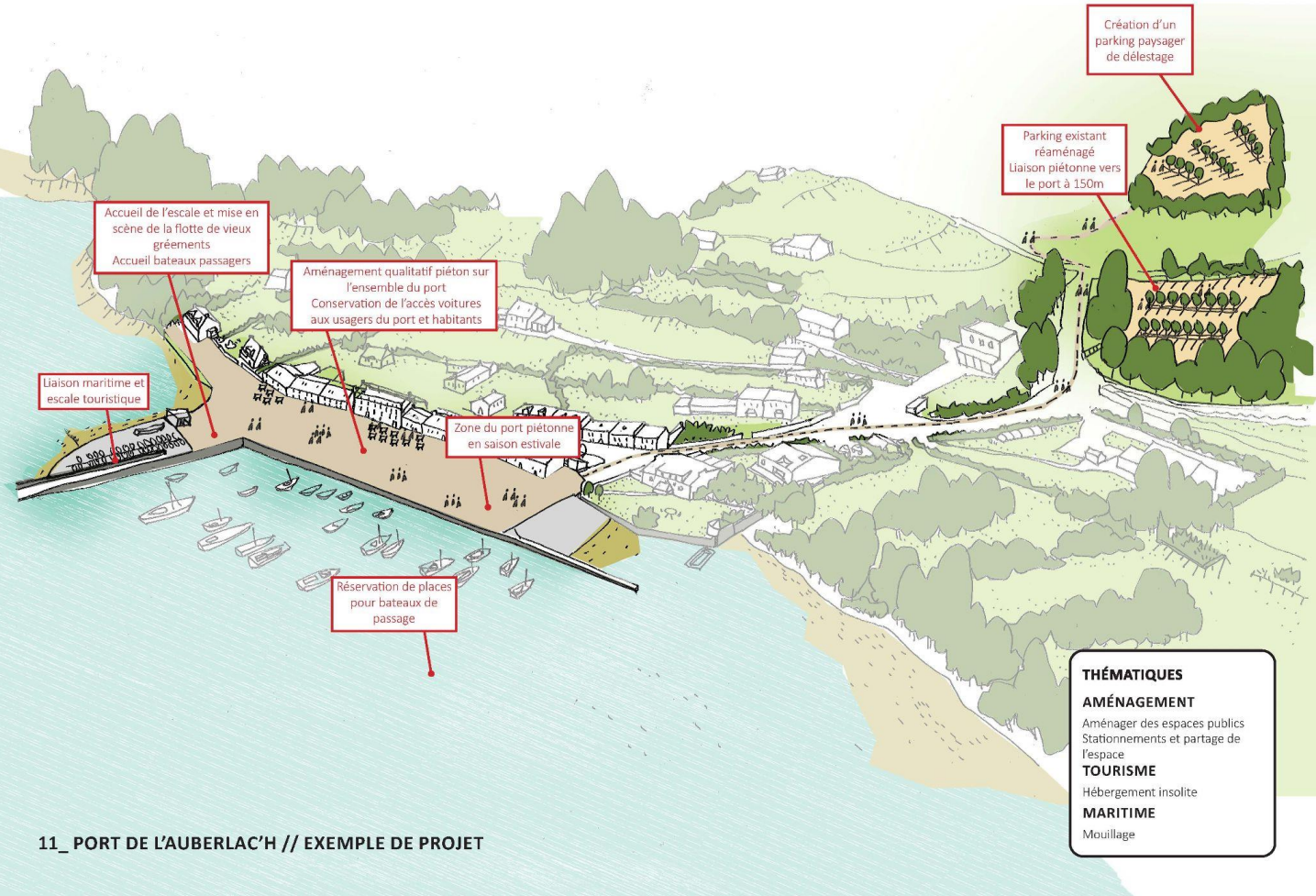
Orientations maritimes et nautiques

- Accueil ponctuel de l'escale (bateaux adaptés)
- Accueil bateau passager
- Mise à l'eau nautisme léger pour rando sur l'Elorn



# 11	Commune	PLOUGASTEL-DAOULAS
	Nom site	PORT DE L'AUBERLAC'H

Orientations d'aménagement et signalétique	Orientations touristiques et commerciales	Orientations maritimes et nautiques
-Reculer le stationnement en amont du port et réserver l'accès au port aux professionnels et habitants (en période estivale).	-Développer une offre de services sur le parking de délestage	- Accueil de l'escale - Accueil de l'itinérance nautique - Accueil liaisons maritimes



12

Commune **PLOUGASTEL-DAOULAS**Nom site **PORT DU TINDUFF****Orientations d'aménagement et signalétique**

- Reculer le stationnement en amont du port et réserver l'accès au port aux professionnels et habitants (en période estivale).

- Rouvrir / renaturer la ria aujourd'hui poldérisée

- Aménager des espaces de quais partagés et agréables (terrasses, jeux, repos...)

Orientations touristiques et commerciales

- Intégrer aire de camping-caristes

- Développer une offre de services aux itinérants

- Développer des hébergements insolites (dans des bateaux ?)

Orientations maritimes et nautiques

- Aménagement d'une aire de carénage

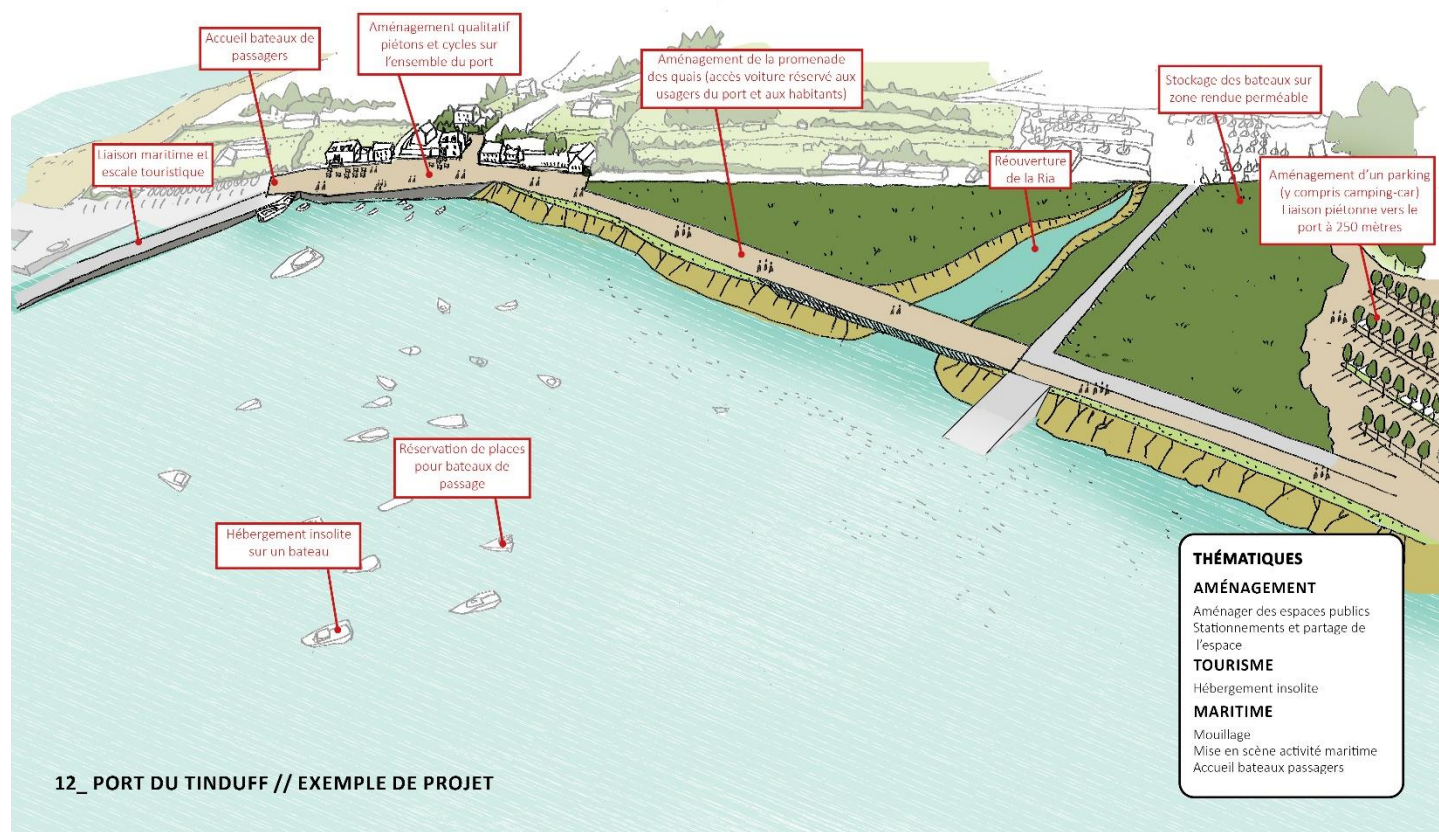
- Mise en scène de la flotte de vieux gréement (plus grosse concentration de Bretagne)

- Mise en valeur de l'écloserie

- Accueil de l'escale

- Accueil de l'itinérance nautique

- Accueil liaisons maritimes



13

Commune **LOPERHET**Nom site **CENTRE NAUTIQUE DE ROSTIVIEC****Orientations d'aménagement et signalétique**

-Organisation des stationnements de manière à libérer les quais en faveur des circulations douces et zones de convivialité

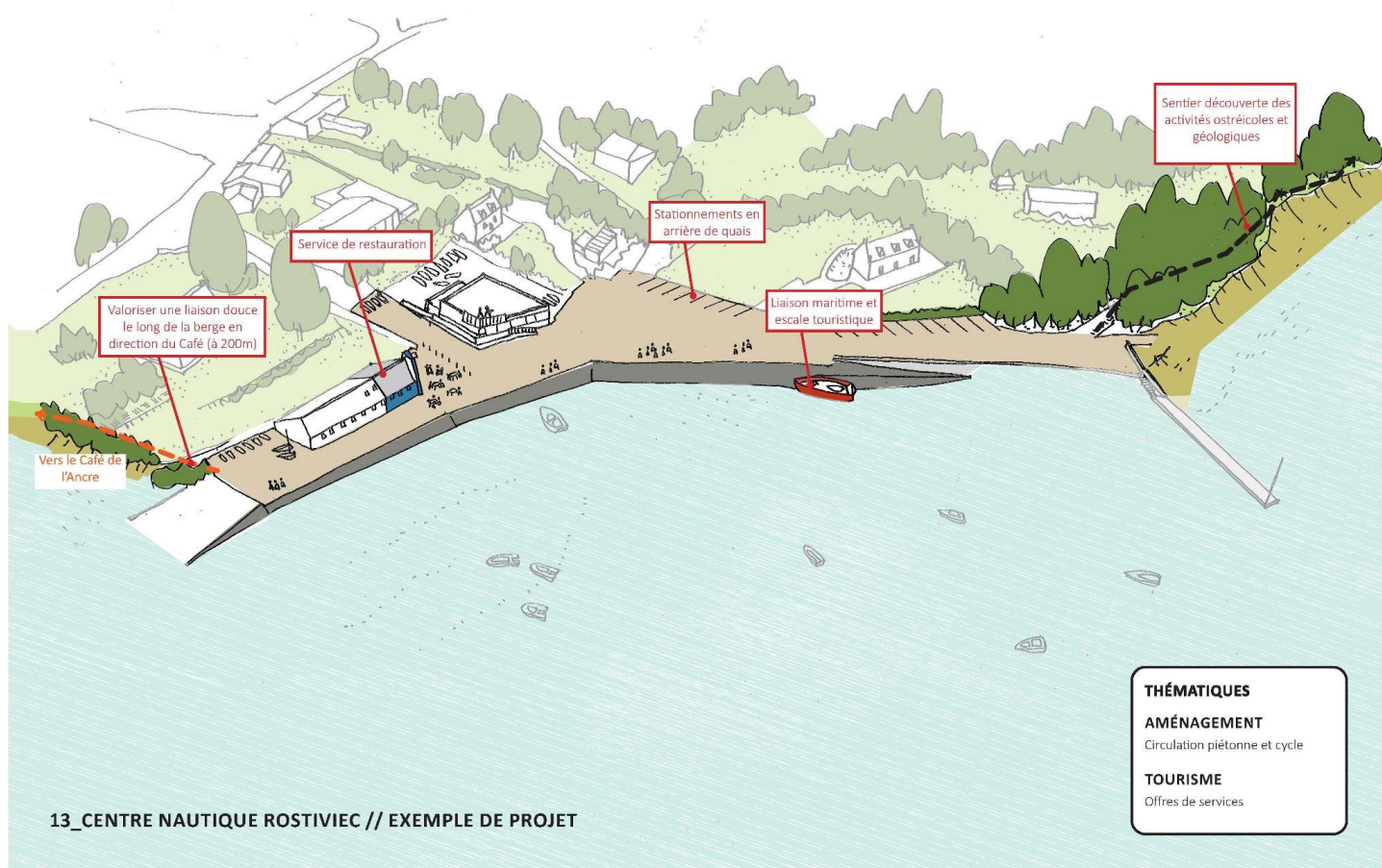
-Connecter le café existant, via un sentier littoral, afin de conforter la centralité

Orientations touristiques et commerciales

-Développer une offre de restauration dans le volume du hangar existant + aménagement de terrasse

Orientations maritimes et nautiques

- Accueil itinérance nautique
- Mise en valeur activité ostréicole



14

Commune **DAOULAS**Nom site **PORT DE DAOULAS****Orientations d'aménagement et signalétique**

- Aménager la Place du Valy comme un espace partagé central de la ville (reculer et organiser le stationnement)

- Valoriser par un espace public qualitatif, les commerces et terrasses existants

Renforcer le lien entre l'Abbaye et le centre-ville / port

- Renforcer le lien vers le sentier-parc existant le long de la Mignonne

Orientations touristiques et commerciales

- Ciblé Pôle de services multi-pratiques BTO

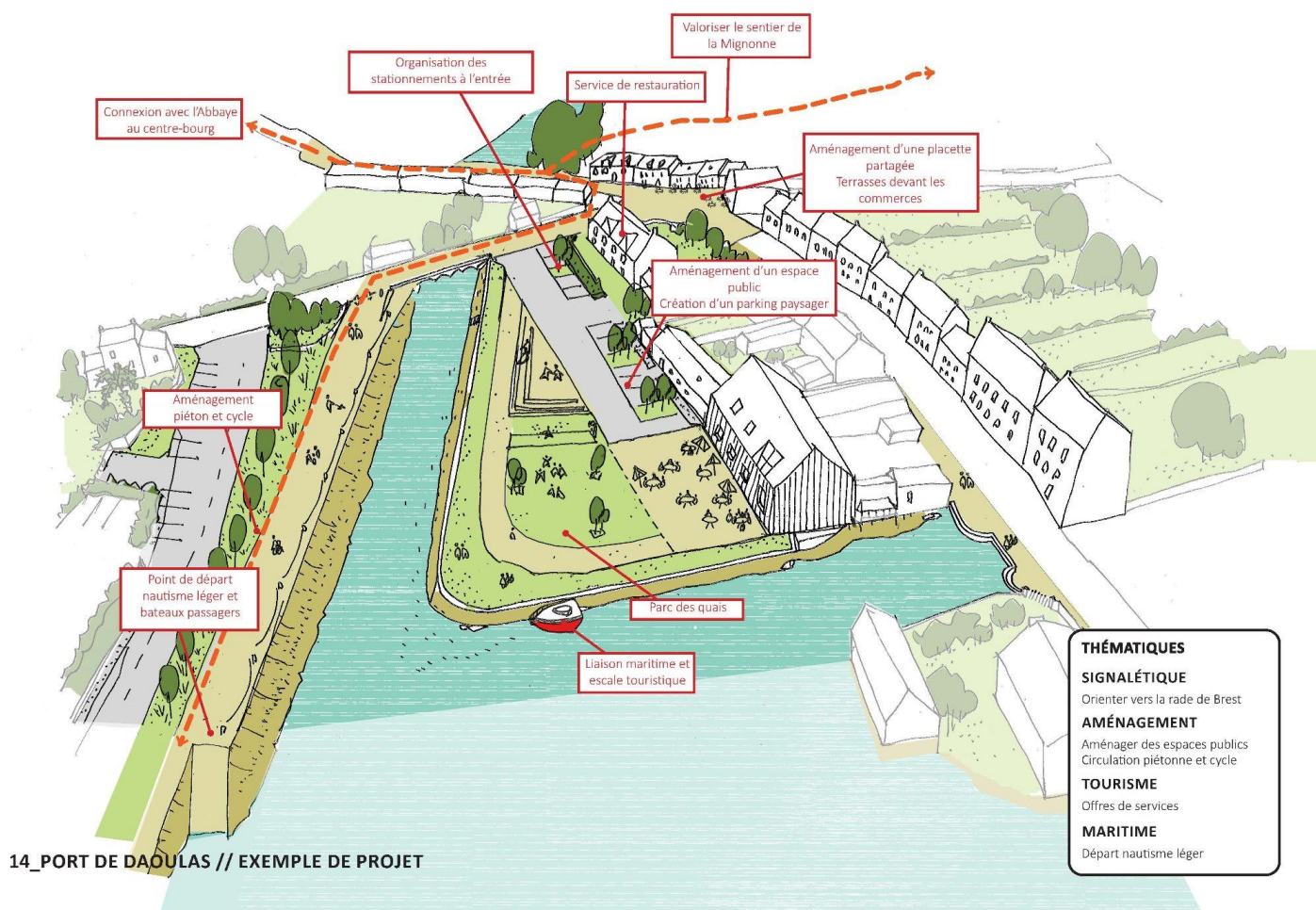
- Intégrer aire de camping-caristes

Orientations maritimes et nautiques

- Accueil de l'itinérance nautique

- Accueil liaisons maritimes

- Mise à l'eau engins légers



15

Commune

LOGONNA-DAOULAS

Nom site

POINTE DU BINDY-YELEN

Orientations d'aménagement et signalétique

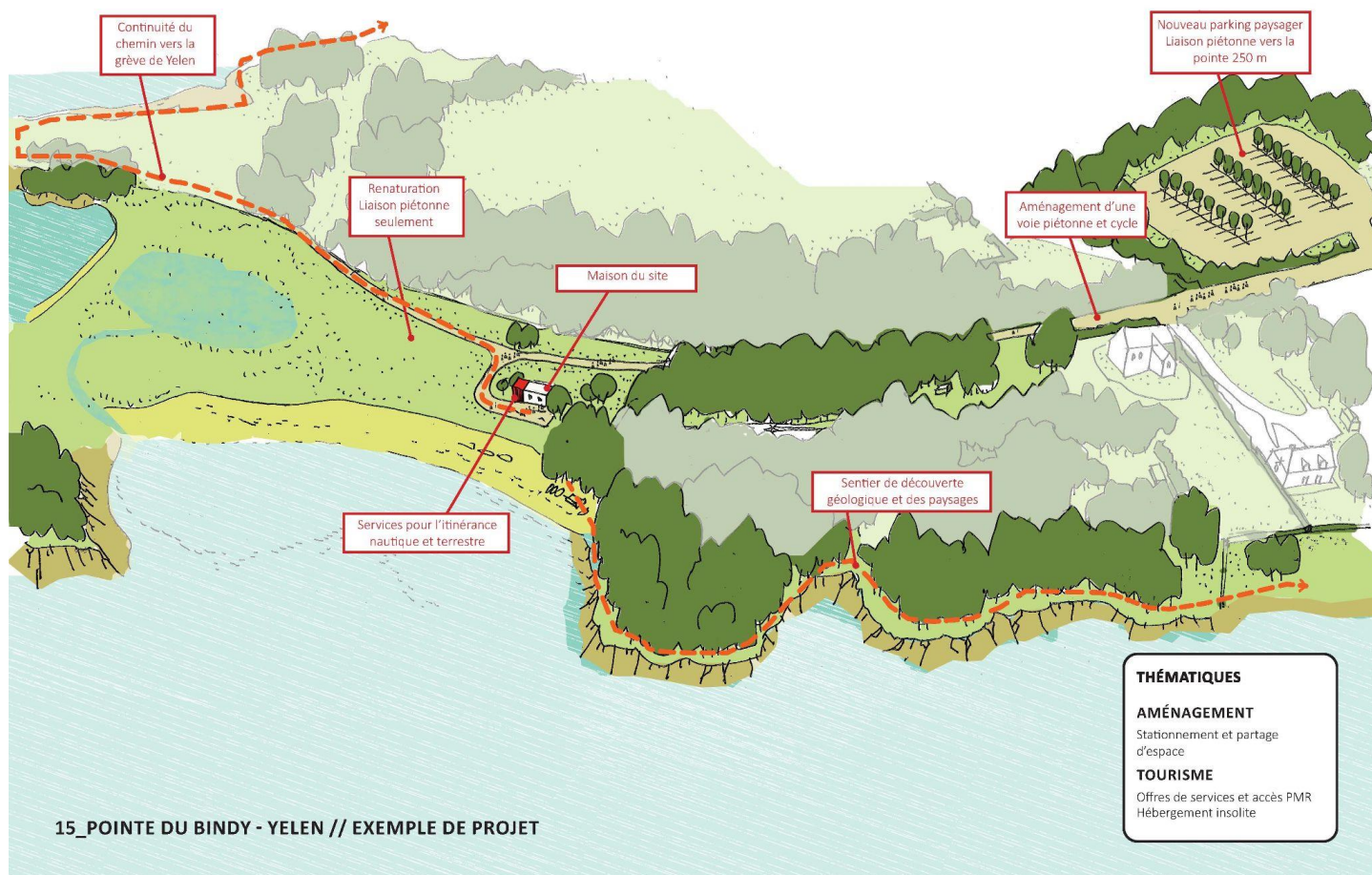
- Libérer le paysage de la présence de l'automobile, reculer le stationnement et valoriser la vue mer / lagune
- Renaturer l'ancien parking en front de mer
- Indiquer les temps de parcours entre unités du site (îles) et vers le Yelen
 - Aménager un sentier d'interprétation paysages / géologie / faune, flore

Orientations touristiques et commerciales

- Développer une offre de services aux usagers (tables pique-nique abritées, box à vélos, recharge batteries par panneaux solaires)
- Hébergements touristiques : un gîte d'étape dans la maisonnette existante, un hébergement sur bateau
- Yelen : de l'éphémère événementiel (en lien avec la Paillotte et camping voisins / producteurs locaux / contes)
- Accès PMR Plage du Yelen

Orientations maritimes et nautiques

- Accueil itinérance nautique
- Site de micro aventures nautiques



16

Commune

LOGONNA-DAOULAS

Nom site

PORT ET CENTRE DE MOULIN-MER

Orientations d'aménagement et signalétique

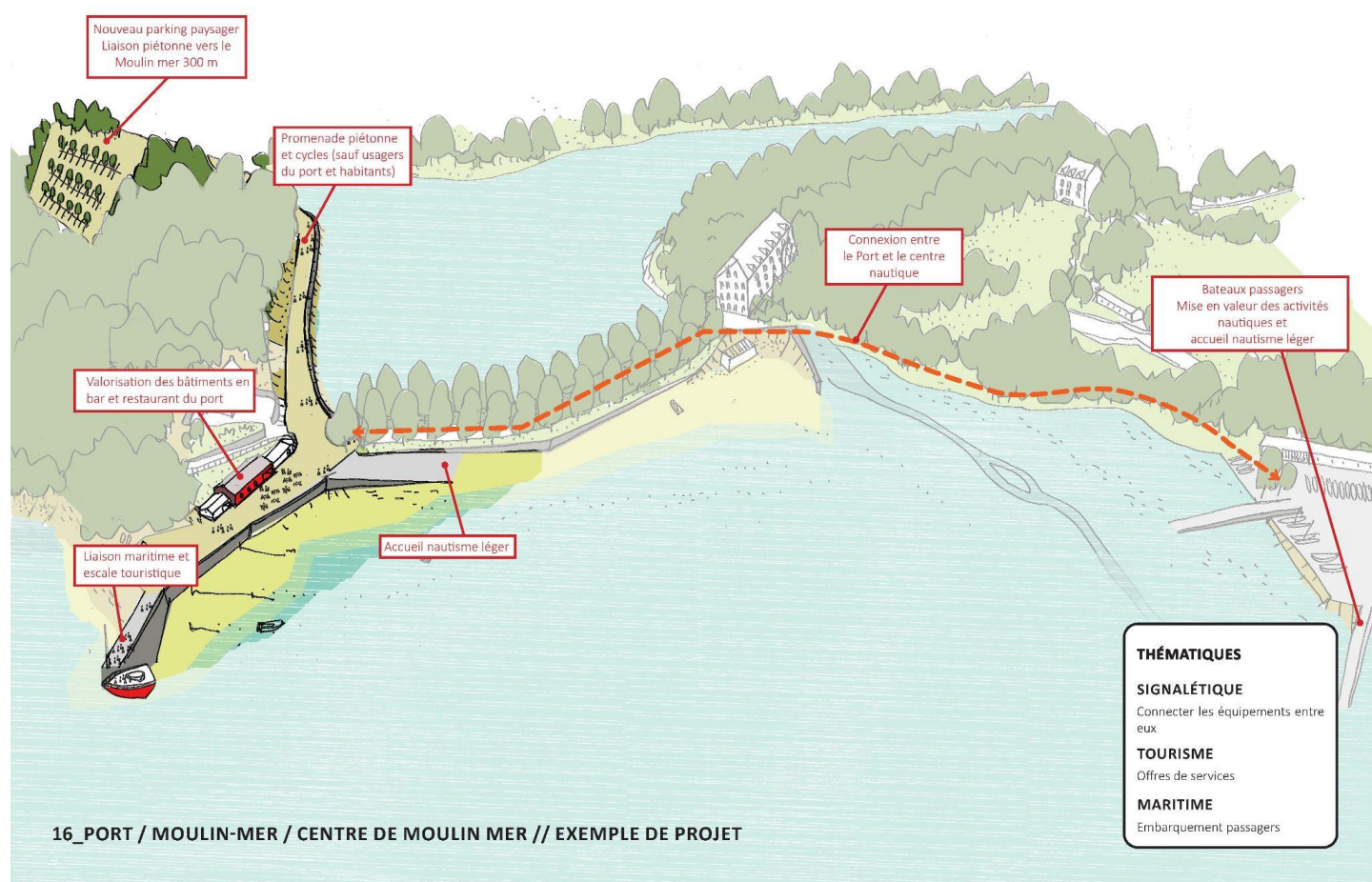
- Reculer le stationnement (éviter embouteillages en impasse) et mettre en scène l'arrivée grandiose sur le moulin
- Aménager le port de manière qualitative afin d'organiser des espaces de terrasse
- Indiquer les correspondances possibles avec le Brestoâ

Orientations touristiques et commerciales

- Développer offre ciblée itinérants dans le bourg (appui des commerces)
- Aménager un bar-restauration légère dans maison du port

Orientations maritimes et nautiques

- Accueil de l'escale
- Accueil de l'itinérance nautique
- Accueil liaisons maritimes et produits groupés bateau / hébergement
- Mise en scène activités nautiques existantes



17

Commune

HANVEC

Nom site

GREVE DE LANVOY**Orientations d'aménagement et signalétique**

- Réorganiser le stationnement de manière à créer un espace piéton agréable et continu entre la chapelle et la grève.

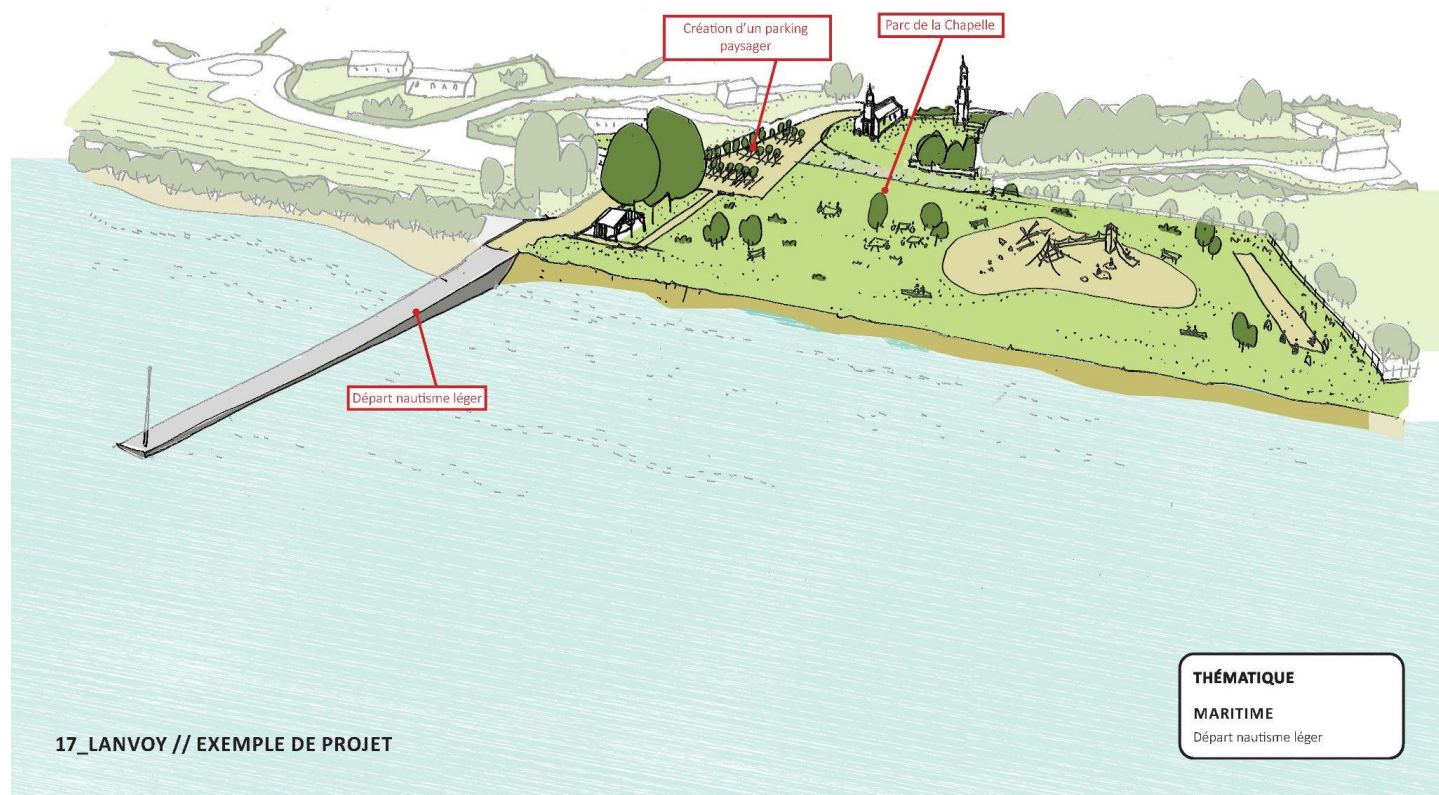
-Panneaux d'interprétation de la biodiversité

Orientations touristiques et commerciales

- Valorisation des abords de La Chapelle (parvis à connecter à la mer)

Orientations maritimes et nautiques

-Mise à l'eau d'engins légers pour pratiques libres et événementielles



18

Commune **LE FAOU**Nom site **PORT DU FAOU****Orientations d'aménagement et signalétique**

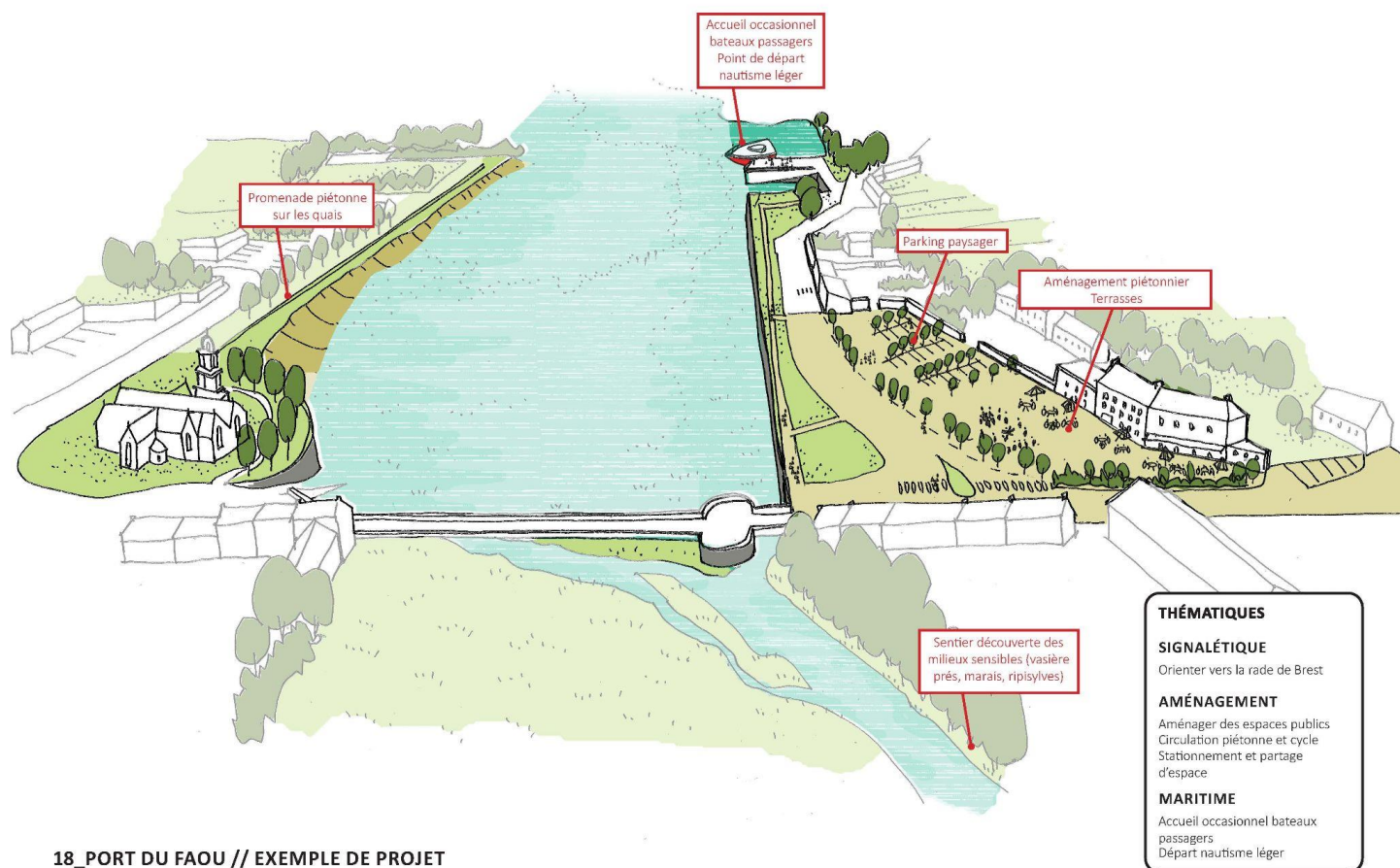
- Aménager le quai, actuel parking, comme un espace de centralité qualitatif en faveur des piétons, cycles et des commerces
- Connecter Lanvoy au Faou via une liaison douce agréable et sécurisée
- Aménagement de pontons sur vasières (découverte sensible des milieux)

Orientations touristiques et commerciales

- Ciblé Pôle de services multi-pratiques BTO
- Box à vélos et location de vélos
- Soutenir les porteurs de projets hébergements touristiques
- conciergerie itinérance (connexion 2 GR)

Orientations maritimes et nautiques

- Accueil de l'itinérance nautique
- Accueil occasionnel liaisons maritimes



18_PORT DU FAOU // EXEMPLE DE PROJET

19

Commune

ROSNOËN

Nom site

PORT ET VIVIERS DE TÉRÉNEZ**Orientations d'aménagement et signalétique**

- Encourager la distribution / restauration sur place auprès des entreprises installées dans les 5 tunnels (projet aquaculture ?)
- Valoriser et connecter le belvédère existant au-dessus du port / forêt
- Sécuriser la traversée de la RD
- Développer le sentier littoral entre les viviers / port / cimetière de bateaux

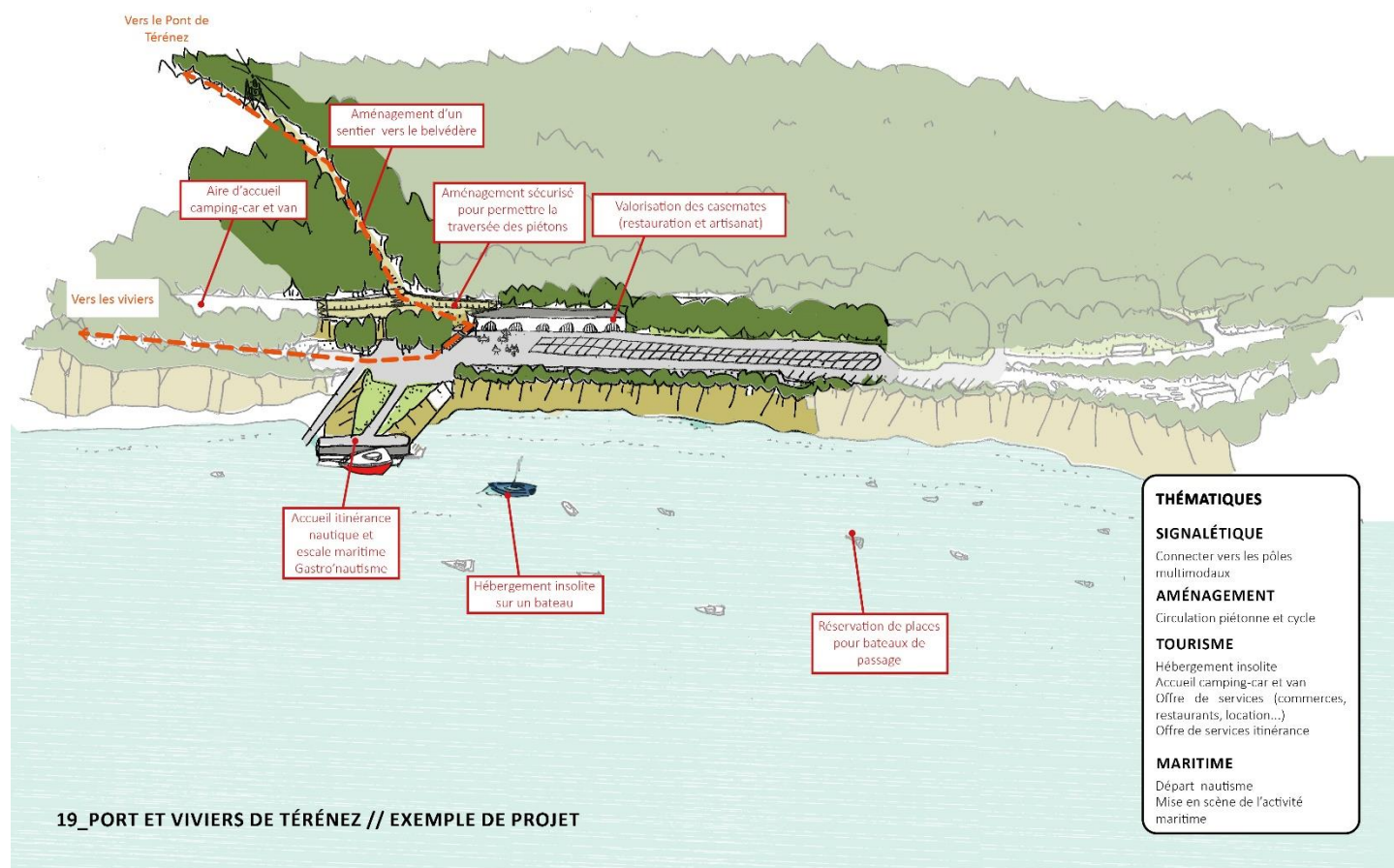
Indiquer les liaisons à mettre en place entre
Le port / viviers / pont de Térénez.

Orientations touristiques et commerciales

- Hébergements insolites sur bateaux
- Intégrer aire de camping-cars
- Offre de services itinérants

Orientations maritimes et nautiques

- Développer des escales gourmandes au port de Térénez (bière, crevette ...) couplées avec escales du Brestoâ et Loch Monna
- Relier le site à Port Launay et finir le canal de Nantes à Brest par la mer
- Concept Gastro Nautisme
- Valoriser offre nautique actuelle (carénage, chantier ...)

**THÉMATIQUES****SIGNALÉTIQUE**

Connecter vers les pôles multimodaux

AMÉNAGEMENT

Circulation piétonne et cycle

TOURISME

Hébergement insolite
Accueil camping-car et van
Offre de services (commerces, restaurants, location...)
Offre de services itinérance

MARITIME

Départ nautisme
Mise en scène de l'activité maritime

20

Commune

PONT-DE-BUIS

Nom site

POINT DE VUE DEPUIS RN 165

Orientations d'aménagement et signalétique

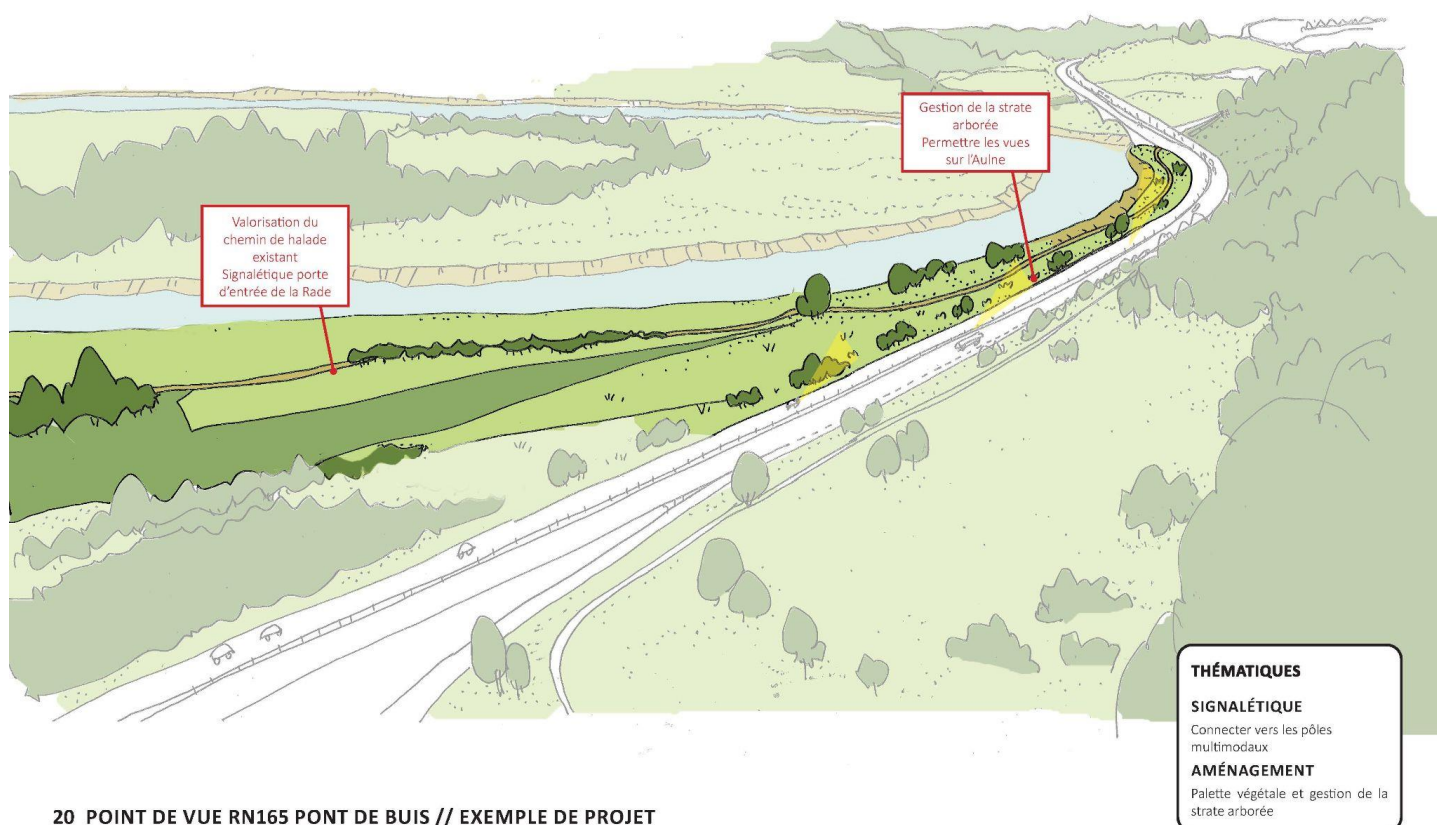
Orientations touristiques et commerciales

Orientations maritimes et nautiques

-Mettre en place un plan de gestion qui permette de garder ouverte la vue sur le grand paysage du méandre

Infos touristiques

- Signalétique porte d'entrée de la Rade.



20_POINT DE VUE RN165 PONT DE BUIS // EXEMPLE DE PROJET

21

Commune

PORT-LAUNAY

Nom site

PLACE DU GENERAL DE GAULLE**Orientations d'aménagement et signalétique**

- Développer les stationnements pour plaisanciers (côté façades et non côté quai)
- Renforcer le lien entre la place de l'église et les quais (stationnements, arbres, toilettes, murets qui font obstacle)
- Développer la liaison douce le long du canal et les connexions vers Châteaulin et vers Térénez pour un retour en bateau à Brest

Signalétique « sécurisée » pour les cyclotouristes (qui fait en sorte qu'ils ne se perdent pas sur le dernier tronçon qui n'est pas à la hauteur de leur périple)

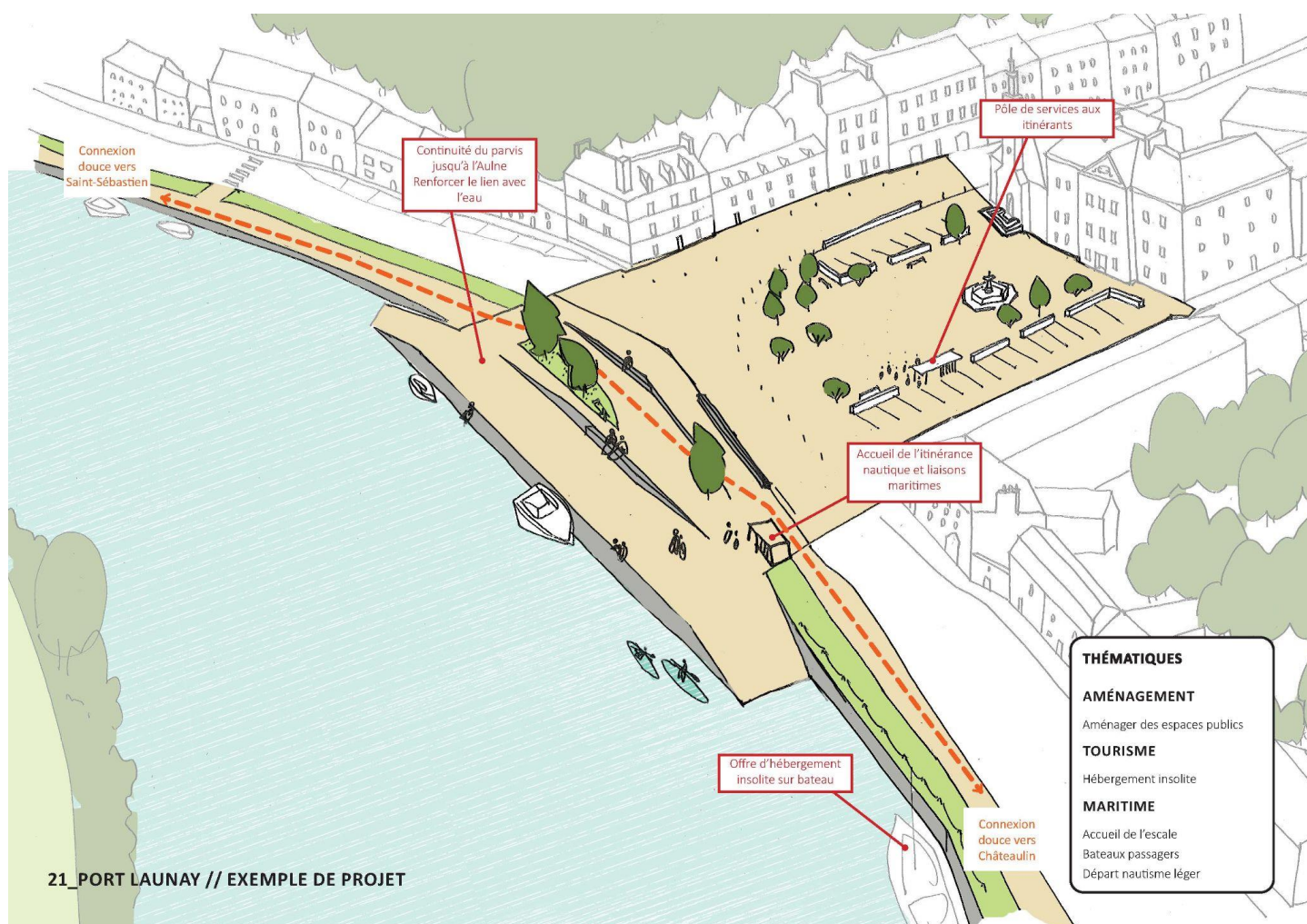
Orientations touristiques et commerciales

- Développer l'hébergement insolite sur bateau
- Pôle de services aux itinérants
- Développer la location vélo
- Ouvrage à valoriser : l'écluse à clapet

Orientations maritimes et nautiques

Projet de développement porté par la Région : +300 m de ponton sur les berges "naturelles"

- Mise en place de bornes eau et élec
- Besoin de mâtage et démâtage des bateaux pour rejoindre le réseau fluvial
- Accueil de l'itinérance nautique
- Accueil occasionnel liaisons maritimes



22

Commune

DINÉAULT

Nom site

MENEZ HOM

Orientations d'aménagement et signalétique

Reculer le stationnement du sommet (mal intégré au grand paysage)

-Réguler les flux piétons sur pelouses

-Développer navette depuis Ste Marie ? (déviation Ste Marie)

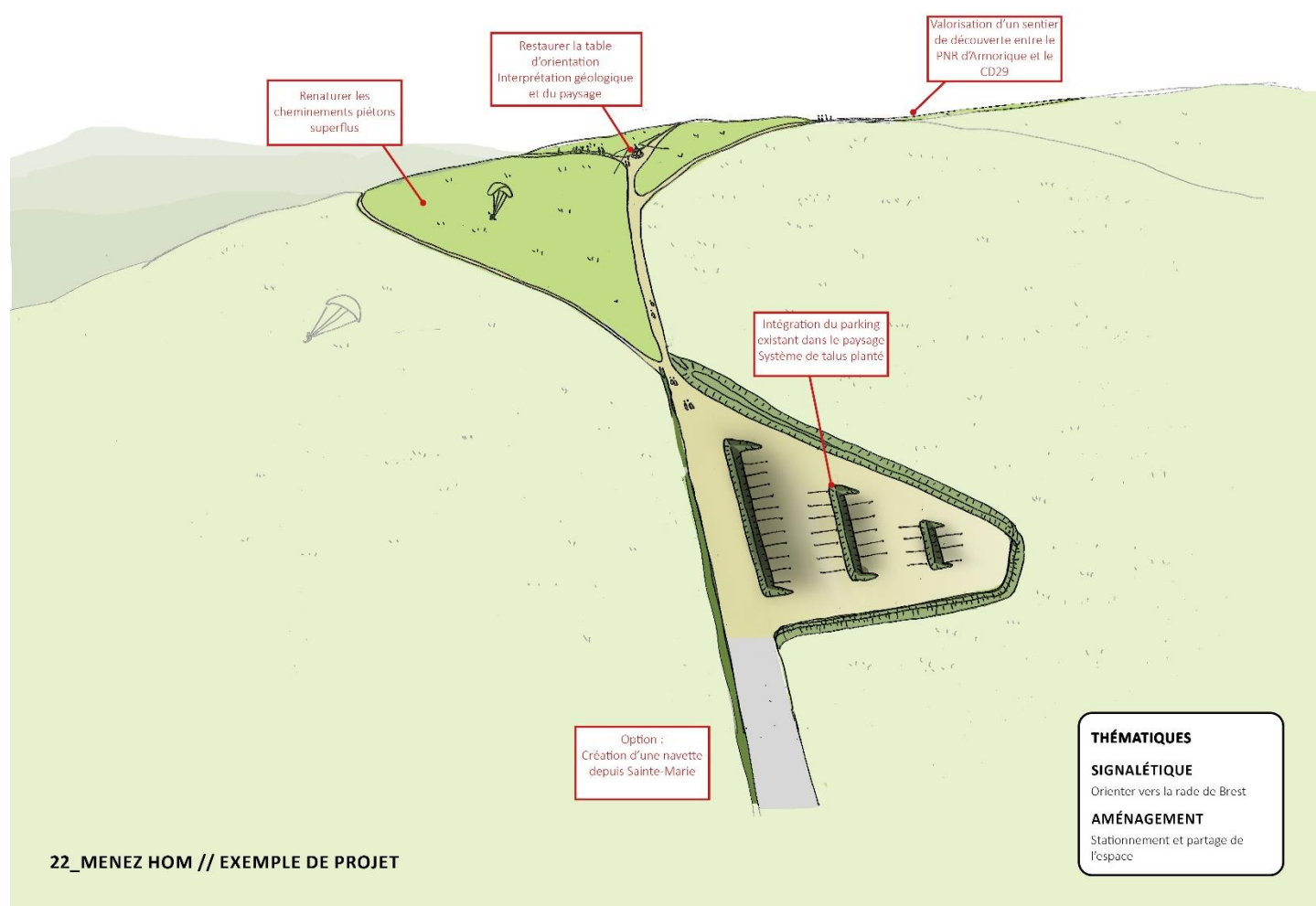
-Réaménager la table d'orientation

-Connecter le GR34 et sentier d'interprétation à coordonner entre PNR et CD29

-Signalétique intégrée et simplifiée pour ne pas nuire au site.

Orientations touristiques et commerciales

Orientations maritimes et nautiques



23

Commune **CROZON**Nom site **TAL AR GROAS**

Orientations d'aménagement

-Requalifier le giratoire et aménager plus d'espaces publics en faveur des piétons, commerces, cycles

-Gérer le développement des publicités le long de la RD

-Aménager un parking paysager + aire de covoiturage : orienter vers la rade !

- Mettre en place une signalétique qui invite à se détourner de Crozon pour découvrir La Rade qui n'est aujourd'hui pas mentionnée.

-Organiser et sécuriser la traversée du giratoire pour les cyclistes

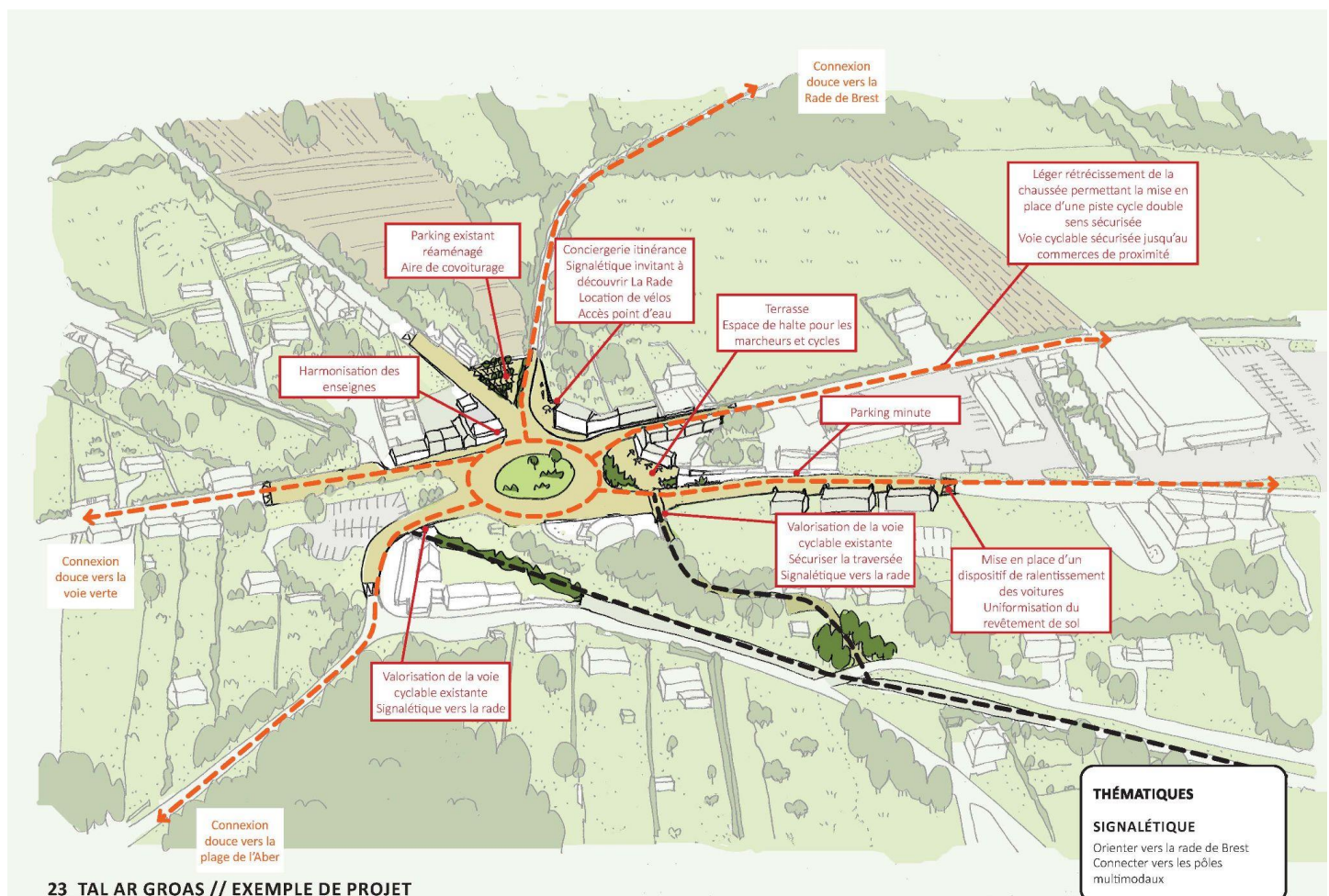
Orientations touristiques et commerciales

Ciblé Pôle de services multi-pratiques BTO

- location vélos

- transport des bagages / conciergerie itinérance

Orientations maritimes et nautiques



24

Commune

CROZON

Nom site

PORT DU FRET

Orientations d'aménagement

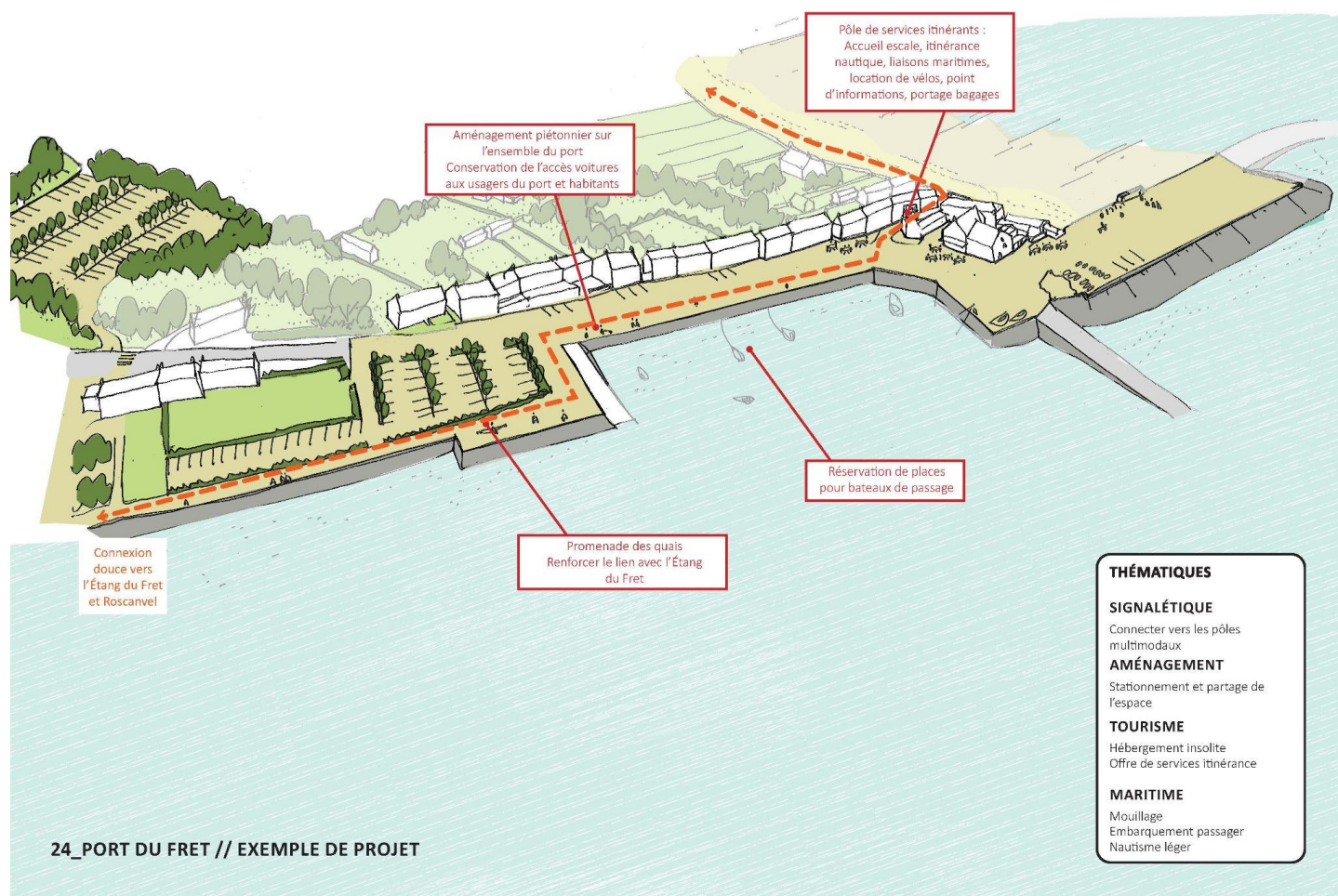
- Organiser le stationnement en le reculant du front de rade
- Aménagement piétonnier / cycles le long des quais et organisation de terrasses généreuses
- Connexion douce à développer en direction de l'Étang du Fret
- Indiquer les différents mode de transport doux disponibles vers Morgat, Roscanvel, Lanvéoc, Tal ar Groaz.

Orientations touristiques et commerciales

- Pôle de services itinérants : location vélos, box vélos, infos circuits, toilettes, recharge batterie, portage bagages...
- Déplacer et intégrer la billetterie
- Valoriser le donjon en ruine (et à vendre) : hébergement touristique insolite

Orientations maritimes et nautiques

- Accueil de l'escale
- Accueil de l'itinérance nautique
- Accueil des liaisons maritimes
- Mise en scène de l'activité nautique existante



Ce document a été financé par:



FAIRE RADE

Guide pour l'aménagement des sites
stratégiques de la Rade de Brest