RESTAURER ET PRÉSERVER LES PAYSAGES DE LA VALLÉE DE L'ÉLORN Plaidoyer pour une charte d'itinéraire

- Préambule ;
- •L'évolution des paysages en Bretagne ;
- •Rivières et vallées : conservatoire et base de reconquête des paysages en Bretagne ;
- •L'évolution des vallées bretonnes : 150 ans de mutation des paysages ;
- Reconquête de la qualité des eaux et des paysages : deux actions à mener de front ;
- Du saumon Atlantique aux paysages ;
- •L'exemple de la vallée de l'Élorn ;
- •RD712 et RD30 : axes routiers vitrines le long de l'Élorn ;
 - Fiches descriptives par tronçons de route départementale.
- •La vallée de l'Elorn : un patrimoine architectural et paysager ;
- •Le bocage une entité paysagère forte en Bretagne : un patrimoine toujours menacé.

PRÉAMBULE

La qualité et la diversité du patrimoine paysager et architectural français attirent chaque année des millions de visiteurs dans notre pays.

Hélas! au cours de ces dernières décennies, nos paysages ont subi les assauts de l'artificialisation du territoire. Tous les sept ans, l'équivalent de la surface d'un département disparaît sous le bitume et le béton. Notre région est l'une des plus touchées par cette évolution après l'Île de France et les Hauts de France.

Fort heureusement, la dégradation et la banalisation des paysages bretons n'affectent pas de manière égale toutes les parties du territoire régional. Ainsi, les innombrables vallées constituent autant de trames vertes généralement préservées d'une pression anthropique excessive.

La première partie de ce rapport aborde les principaux enjeux paysagers qui concernent notre région en se focalisant particulièrement sur l'entité paysagère que représente nos vallées et fait le parallèle entre la défense de la qualité des eaux et la défense des paysages.

Dans la seconde partie, nous détaillons des propositions concrètes à partir de l'exemple de la vallée de l'Elorn, d'où le titre « Restaurer et préserver les paysages de la vallée de l'Elorn; RD 712, RD 30 axes routiers vitrines Landerneau Landivisiau Sizun? Plaidoyer pour une charte d'itinéraire ». Notre objectif : sensibiliser les différents acteurs qui ont en charge la gestion des espaces constituant le lit majeur de l'Elorn : routes, rivière, espaces collectifs, habitats, espaces naturels.

Nous adressons ce rapport aux collectivités locales – communes, communautés de communes – Syndicat de bassin, Parc Naturel Régional d'Armorique (PNRA), Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), Direction départementale de l'équipement, Conseil Départemental, Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) et service départemental des routes, sans oublier les propriétaires riverains, publics ou privés ou encore les entreprises afin de favoriser une approche concertée pour une meilleure valorisation paysagère de la vallée de l'Elorn à partir des routes départementales D712 et D30 (respectivement les axes Landerneau-Landivisiau et Landivisiau-Sizun).

Les propositions formulées, sous la forme de 19 fiches-tronçons de cet axe routier de près de 30 km, doivent permettre de préserver et de restaurer la qualité paysagère de la vallée. Elles n'ont pas la prétention d'être exhaustives. Elles ont vocation d'être complétées, approfondies et analysées en référence, d'une part, à la charte départementale des axes routiers du Finistère et, d'autre part, à l'atlas des paysages du Finistère.

Nos associations ont également bien conscience que, dans le domaine de l'occupation du territoire et de la protection des paysages, il existe des réglementations et des outils de planification (PLUs, SCOTs, etc.) Il conviendra d'en faire l'inventaire précis à l'échelle de la vallée de l'Elorn afin de bien vérifier la prise en compte des enjeux et propositions contenus dans ce rapport et, si nécessaire, d'envisager à terme des mesures de protection supplémentaires de certains sites remarquables (par exemple les affleurements rocheux qui jalonnent les versants de la vallée n'en bénéficiant pas).

Enfin, pour nourrir la démarche, il serait certainement utile de se référer aux documents techniques et guides de sensibilisation qui ont pu être réalisés à destination du public et des collectivités, notamment ceux concernant les clôtures, les haies et/ou les murets et talus.

Les pistes d'action que nous avançons concernent les abords immédiats des axes routiers et de la rivière. Elles sont pour la plupart simples à mettre en œuvre et ne nécessitent pas, du moins à court terme, de lourds investissements (1). Leurs réalisations se traduiraient par une plus-value immédiatement visible par les usagers de ces voies départementales.

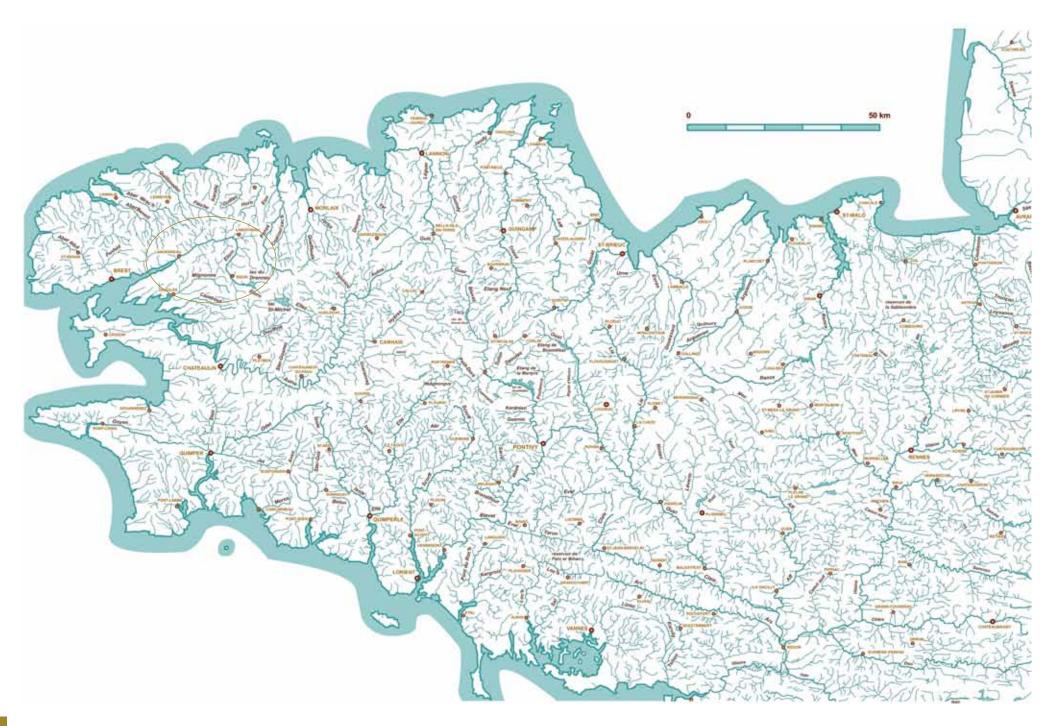
Notre souhait est en effet d'agir vite : ce patrimoine paysager risque de se dégrader si des actions concrètes ne sont pas mises en œuvre, car les dégradations et les menaces se multiplient depuis quelques années (déboisements illégaux en espaces boisés classés, entretien chaotique de la végétation en bord de route, restauration de bâtiments illégaux, projets d'implantations de multiples antennes-relais, etc.)

La découverte paysagère que nous proposons se limite aux cours moyen et inférieur de l'Élorn (parcours Landerneau, Landivisiau, Sizun) où il existe une continuité routière étroite le long de la rivière à partir des routes départementales D712 et D30. Cette approche de « fond de vallée » englobe une aire de covisibilité forte axée autour de la rivière et de ses abords immédiats, ainsi qu'une aire de covisibilité moyenne, permettant une vision plus éloignée sur les deux versants jusqu'aux lignes de crêtes.

Nos associations proposent de considérer l'éco-territoire que représente la vallée de l'Elorn (ou son lit majeur) comme une entité paysagère (2) qu'il serait opportun de décliner dans le cadre d'une charte d'itinéraire, telle qu'elle est préconisée par la charte départementale des axes routiers du Finistère.

Bien entendu, il ne nous échappe pas que des points de vue, certes plus ponctuels mais tout aussi intéressants, existent également à partir d'autres routes communales, voire départementales, telle la D785 dans le secteur des Monts d'Arrée sur les zones de sources, au pied du Tuchenn Gador ou encore dans la partie estuarienne, à partir de la D29, d'où de vastes panoramas s'offrent au regard jusqu'à la Rade de Brest, ainsi que, sur les versants rive gauche et rive droite, depuis la commune de la Forest Landerneau. Nous sommes positionnés à cet endroit, non plus en fond de vallée, mais sur des voies de communication qui se situent sur les hauteurs surplombant la rivière (parfois à plus de cent mètres d'altitude). Prendre en compte l'ensemble de ces voies routières permettrait de découvrir plus complètement la grande diversité des paysages de la vallée, des sources à la mer. Mais une approche à une telle échelle nécessiterait un travail conséquent faisant appel à des architectes ou bureaux d'études paysagères. Il pourrait s'agir là d'une seconde étape qui élargirait la découverte des paysages, non plus au seul lit majeur mais aussi à des parties importantes du bassin versant de l'Élorn que nous développons dans la dernière partie de ce document dans le chapitre intitulé « La vallée de l'Elorn : un patrimoine écologique, architectural et paysager ».

- (1) à l'exception de la mise en souterrain des réseaux électriques et téléphoniques, ainsi que le remplacement des glissières de sécurité;
- (2) la vallée de l'Elorn figure dans les marches de l'Arrée dans le chapitre « Unités paysagères » de l'Atlas des enjeux paysagers du Finistère.



L'ÉVOLUTION DES PAYSAGES EN BRETAGNE

La variété et la richesse du patrimoine paysager et architectural français ont peu d'équivalentes en Europe. Un patrimoine envié et reconnu si l'on en juge par la fréquentation touristique de notre pays.

Hélas! Au rythme de l'artificialisation d'une surface équivalente à celle d'un département tous les sept ans, ce patrimoine remarquable ne devra-t-il pas bientôt être évoqué au passé ?

En effet, au cours des dernières décennies, dans notre pays, beaucoup de nos paysages ont été banalisés, mutilés, dévastés, parfois sous les coups de boutoir de l'artificialisation galopante du territoire. Tout particulièrement aux abords des villes ou le long des voies express.

L'évolution démographique et les nécessités économiques constituent, certes, des réalités incontournables pour l'ensemble des décideurs, mais force est de constater que l'aménagement du territoire - zones industrielles, infrastructures routières, ferroviaires, lotissements - a été mené tambour battant et, sauf exception, sans réel souci d'intégration paysagère et encore moins avec la volonté d'économiser l'espace.

Si, comme l'écrit Bachelard : « L'état de l'eau et de nos rivières reflète l'état de notre société », que dire alors de l'état de la société au regard de celui de nos paysages !

Le mal serait-il Français ? A l'évidence, on peut s'interroger en constatant que des pays européens, tout aussi développés que le nôtre, ont mieux accompagné ces évolutions, avec un respect plus marqué de l'harmonie des paysages. Une sensibilité qui relève d'un état d'esprit que l'on peut qualifier de culture du paysage, une culture particulièrement visible et ancrée chez nos proches voisins d'outre-Manche, notamment dans le Devon, dans les Cornouailles ou encore au Pays de Galles.

Malgré nos racines celtiques, le constat breton est implacable : hormis la bande côtière partiellement préservée, grâce à la Loi Littoral, la Bretagne, derrière les régions Ile de France et Hauts de France, remporte la médaille de bronze de l'artificialisation au plan national avec toutes les conséquences qui en découlent (imperméabilisation des sols, ruissellement, perte de biodiversité, etc.)

Cette artificialisation effrénée et ce gaspillage de l'espace, sans le moindre souci d'intégration paysagère, s'étale désormais sur des dizaines, voire des centaines de kilomètres, de part et d'autre des principaux axes de circulation et aux abords de la plupart des villes, y compris les plus modestes. La consultation des cartes postales de la première moitié du 20è siècle est édifiante et sans appel : des pans entiers du territoire régional et national sont irrémédiablement dégradés. La même comparaison avec certains pays voisins n'est pas à notre avantage. L'exercice permet de constater la difficulté, voire l'incapacité française à accompagner harmonieusement l'aménagement de son territoire. Faut-il s'en étonner lorsque la plupart des acteurs économiques et des décideurs politiques apparaissent hermétiques à la valorisation paysagère du territoire ? L'étalage des zones industrielles et artisanales semble constituer une priorité, preuve incontestable de la vitalité économique régionale.

En réalité le miroir est déformé et l'image véhiculée peu flatteuse lorsqu'on circule par exemple de Rennes à Brest ou de Vannes à Quimper (1). Au fil des années, la perte de visibilité des structures paysagères s'étend sur des linéaires de plus en plus importants.

Laideur et déstructuration à la une! Si le spectacle ne semble guère choquer beaucoup de monde, nous n'imaginons pas qu'il laisse insensibles les citoyens, notamment les automobilistes qui traversent la Bretagne pour la première fois!

Cette situation dans une des premières régions touristiques de France, qui communique tout azimuth sur ces paysages marins et littoraux et sur son architecture remarquable, apparaît pour le moins anachronique et incohérente sur un territoire aussi typé et caractéristique où l'on se plaît par ailleurs à vanter et à cultiver le fameux particularisme breton. Or, s'il existe des compétences « *made in Breizh* », ce n'est certainement pas dans le domaine de l'intégration paysagère...

Le constat est implacable : aujourd'hui, sur des surfaces de plus en plus importantes, rien ne distingue plus la Bretagne d'autres territoires hexagonaux, pourtant plus densément peuplés et urbanisés où s'accumulent et se succèdent les mêmes litanies de zones industrielles : véritables enchevêtrements de tôles, de métal, d'enseignes commerciales, de panneaux de signalisation, de calicots de couleurs... Véritables capharnaüms d'autant plus déprimants que nombre de bâtiments, parfois récents, sont à l'abandon.

Ce qui prend l'allure d'un véritable « Tchernobyl paysager » n'affecte - hélas! - pas que les abords des villes et des voies express, mais, de plus en plus souvent, le cœur de nos campagnes sous la pression de l'industrialisation de l'agriculture - déstructuration du bocage (silos, bâtiments de plus en plus grands, de plus en plus hauts, bâtiments d'élevage en fibrociment amianté abandonnés, stations de méthanisation, etc.) Par ailleurs, l'arasement de plus de 150000 km de talus et de haies, à partir des années 1960, a contribué à la destructuration du bocage, la plus importante entité paysagère de la région! A l'inverse, les espaces abandonnés par l'agriculture, notamment les fonds de vallée, s'enfrichent, envahis par de vastes ronciers offrant un spectable d'abandon d'autant plus marqué que les taillis qui ont colonisé ces espaces sont rarement entretenus et, sous l'effet des intempéries, se transforment en fouillis végétal impénétrable (branches cassées, troncs enchevêtrés...)

Quant à « l'étalement » des lotissements, peu d'entre eux présentent une réelle harmonie avec leur environnement (tant en ce qui concerne la végétation que les matériaux utilisés). Etalage cacophonique : ici, une haie ; là, une clôture en métal, prolongée d'une clôture en bois ou en plastique. On atteint les sommets au nom du développement durable et des impérieuses nécessités d'économie d'énergie, avec les maisons passives, véritables cubes à toit plat, sans la moindre qualité architecturale.

Réalités qui tendraient à démontrer que la sensibilité paysagère de nos concitoyens apparaît tout aussi limitée que celle des décideurs, inévitable résultat d'une l'absence de véritable politique en la matière, renforcée par les comportements individuels et fonctionnels à court terme se juxtaposant sans la moindre cohérence.

Paradoxalement, dans le même temps, on peut observer avec beaucoup d'intérêt les efforts déployés pour végétaliser les centres-villes, mettre en valeur les bâtiments remarquables, créer des parcs de promenades, notamment autour des rivières (2). Cette dichotomie de traitement entre les centres-villes, leurs périphéries et, de manière générale la campagne ordinaire, interpelle en même temps qu'elle laisse espérer pour l'avenir une meilleure prise en compte du paysage dans sa globalité. Ainsi est-on parfois agréablement surpris de la présence de plus en plus marquée de l'arbre dans de nombreuses villes, à l'inverse de la tendance observée dans certains secteurs agricoles qui s'apparentent à de véritables open fields.

Il n'apparaît donc pas inutile d'insister dans ce document sur le fait qu'une politique paysagère digne de ce nom doit privilégier une approche générale prenant en compte la nature et les paysages ordinaires et ne doit pas se limiter aux centres villes historiques, aux plus beaux bâtiments, aux concours des villes fleuries et des plus beaux villages de France où à la mise en valeur des sites les plus prestigieux (le Mont St-Michel, la Pointe du Raz, etc.)

Fort heureusement, la Bretagne conserve quelques beaux restes d'autant que la situation paysagère est contrastée selon les « pays ». Ainsi, une observation attentive du territoire régional permet de relever des situations nuancées entre la destructuration de la campagne dans certaines parties du Haut-Léon, avec la quasi-disparition de l'harmonieux maillage de talus et l'invraisemblable fouillis de bâtiments agricoles, serres de plus en plus étendues et autres constructions artisanales et industrielles... Un état des lieux choquant, qui épouse pourtant un littoral exceptionnel dont, à juste titre, on ne cesse de vanter la beauté. A l'inverse, une ambiance plus sereine, plus harmonieuse imprègne le Trégor costarmoricain .

- (1) A l'exception de certains tronçons qui offrent des panoramas de qualité comme, par exemple, le long de la voie express Quimper-Brest, particulièrement entre Châteaulin et Daoulas.
 - (2) Exemple à Daoulas autour de la Mignonne, à Landerneau autour de l'Elorn.



RIVIÈRES ET VALLÉES : CONSERVATOIRES ET BASES DE RECONQUÊTE DES PAYSAGES EN BRETAGNE.

Bien évidemment ce sont les secteurs les moins habités qui offrent les points de vue et les paysages les moins dégradés, souvent privilégiés à la faveur de reliefs chahutés, notamment dans la partie occidentale de la presqu'île armoricaine.

Ainsi, le réseau hydrographique extrêmement dense (voir carte page 4) entaille et structure le territoire, grâce à la présence d'un grand nombre de vallées, petites et grandes, permettant ainsi de préserver les sites en constituant des barrières naturelles à une anthropisation excessive depuis les hauteurs des Monts d'Arrée et des Montagnes Noires jusqu'aux profondes rias estuariennes.

Certaines vallées, restées à l'écart des voies de communication, ont préservé des entités naturelles (1), véritables couloirs de nature des sources à la mer. La notion de trame verte prend ici toute sa signification : vallées du Léguer, de l'Ellé, du Douron... Leur découverte reste confidentielle si tant est qu'il convient d'approcher ces milieux exceptionnels, non plus en voiture ou par la voie ferrée, mais à partir de réseaux de sentiers de randonnée (voir chapitre *Différentes voies pour découvrir le paysage* - page 102).

(1) la vallée du Léguer a été labellisée « Rivières Sauvages » en octobre 2017 – label attribué par le Fonds pour la Conservation des Rivières Sauvages, en France et en Europe -



L'Elorn à son entrée dans la Rade de Brest aux ponts de l'Iroise et Albert Louppe.



L'ÉVOLUTION DES VALLÉES BRETONNES : 150 ANS DE MUTATION DES PAYSAGES

Les cartes postales de la fin du 19ème siècle constituent un véritable observatoire, riche d'enseignements pour mesurer l'évolution de nos paysages jusqu'au début de ce 21ème siècle.

A cette époque, c'est l'ambiance minérale des vallées : l'omniprésence d'affleurements rocheux impressionnants parsemant d'immenses surfaces de landes (1) qui surprend. Hormis quelques forêts anciennes, l'arbre est peu présent et c'est un paysage âpre, rude, aux allures de moyenne montagne qui s'offre à la vue. Rudesse d'autant plus marquée que le bâti (humbles fermes et moulins) est en parfaite symbiose avec l'environnement minéral environnant (voir cartes postales pages 19, 70, 71 et 73).

La végétation rivulaire, hormis quelques arbres de haut jet, est pratiquement absente et les cours d'eau s'offrent à la vue sur de longues distances. Le parcellaire de fond de vallée est constitué de zones tourbeuses et de prairies naturelles soigneusement entretenues, pâturées et fauchées.

Sur les plateaux, le maillage serré du bocage dense et harmonieux quadrille une mosaïque de parcelles cultivées, parfois en lande. Le réseau routier, peu développé, semble inexistant, d'autant qu'il est, à l'image du bâti, remarquablement intégré dans la trame bocagère.

Depuis la fin des années 1950, ces grandes entités paysagères ont fortement évolué. Les flancs de vallée abrupts, couverts de landes, jalonnés d'enrochements sont désormais enfouis sous un épais manteau boisé. L'arbre a colonisé tout l'espace, soit naturellement, soit à la suite de plantations (conifères, notamment dans le secteur des Monts d'Arrée).

Les cours d'eau, mis à part les plus larges, ont disparu sous un tunnel végétal, dessinant une véritable forêt galerie. Les prairies naturelles, progressivement abandonnées par l'élevage et la culture, se sont enfrichées, puis reboisées, soit naturellement par des essences pionnières des milieux humides ou par des opérations de plantations, (conifères, parfois peupliers).

A l'inverse, sur les plateaux, le bocage a subi les effets de la mécanisation agricole. Les arasements de talus se sont succédés au fil des décennies. Si le maillage bocager est encore présent dans certains communes, dans la plupart des cas, la trame dense des années 1960 est aujourd'hui destructurée, voire absente dans les cas extrêmes.

Ces évolutions paysagères concernent toute notre région avec, cependant, quelques nuances notables selon les territoires. Ainsi l'emboisement et l'enfrichement sont nettement plus marqués dans les vallées les plus encaissées de la Bretagne intérieure, à mesure que l'on s'éloigne des parties basses des fleuves côtiers.

(1) Lire le remarquable ouvrage de François de Beaulieu « Les landes de Bretagne, un patrimoine à préserver ». Au début du 19ème siècle, les paysages de landes n'étaient pas limités aux seuls Monts d'Arrée puisque leur surface couvrait plus d'un million d'hectares à l'échelle régionale.



Landes aux sources de l'Elorn, au pied du Tuchenn-Gador

RECONQUÊTE DE LA QUALITÉ DES EAUX ET RECONQUÊTE DES PAYSAGES : DES ACTIONS À MENER DE FRONT ?

La mise en œuvre des SAGE (1) (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) a permis d'enregistrer une amélioration de la qualité des eaux en Bretagne. Cependant, beaucoup reste encore à faire pour atteindre le bon état écologique de l'eau.

Pour atteindre cet objectif, défini par la DCE (Directive Cadre sur l'Eau), la mobilisation de toutes les bonnes volontés est incontournable. Pour y parvenir nous avons la conviction qu'il nous faut redonner de la valeur à la notion de « bien commun », ne pas dissocier patrimoine culturel et patrimoine naturel et que, dans ce vaste chantier, la thématique du paysage est une porte d'entrée incontournable.

Mais un constat s'impose : l'élaboration des SAGE ne mobilise pas les foules et leur mise en oeuvre demeure une affaire de « spécialistes », élus et techniciens des collectivités, administrations, militants d'associations environnementalistes et du monde de la pêche.

L'adhésion du grand public et sa réelle participation aux actions de reconquête définies dans les SAGE restent encore des objectifs à atteindre. Pour y parvenir, nous avons la conviction que la thématique paysagère - qui ne dispose pas d'outils de planification administratifs et techniques équivalents - axée autour des vallées et des rivières pourrait constituer un sujet fédérateur au service de la qualité des eaux, sans doute plus apte à mobiliser les bonnes volontés, les cœurs et les esprits, tant les courbes, les graphiques et les approches techniques restent souvent arides, voire rébarbatives pour le plus grand nombre.

Une belle rivière, une belle vallée, un paysage harmonieux parlent encore au cœur des hommes et constituent un levier mobilisateur jusqu'ici peu, voire pas franchement actionné pour agir en faveur de l'environnement. La manière dont les Landernéens se sont approprié la rivière à partir des voies de cheminement sur berges, le nombre d'entreprises qui font référence à la marque « Elorn » dans leur raison sociale, laissent à penser que la notion de paysage dans toute son acceptation est comprise du grand public et susceptible de le mobiliser. On relèvera à ce sujet la démarche engagée par le Syndicat de Bassin du Bas-Léon (2).

Au-delà de la thématique axée autour de l'eau, des rivières et des vallées, nous proposons comme fil rouge de cette reconquête, l'emblématique saumon Atlantique (voir encadré page suivante) qui depuis un demi-siècle mobilise de nombreux militants associatifs aux quatre coins de la Bretagne et bien au-delà.

- (1) Les premiers SAGE ont été validés en 2009 pour la période 2010-2015, dans le cadre de la loi sur l'eau de 1992. La Bretagne est la région française où la mise en œuvre de l'outil SAGE est la plus avancée.
- (2) Le syndicat de bassin du Bas-Léon a organisé en 2020 un concours photos à partir des cartes postales anciennes du Conquet à Tréflez sur le thème : « Comment nos paysages de campagne, notre bocage, nos rivières, nos entrées de bourg ont évolué ? » L'objectif est d'analyser les paysages d'hier et d'aujourd'hui afin d'illustrer les enjeux de reconquête de la biodiversité et de la qualité des eaux retenus dans le SAGE.

DU SAUMON ATLANTIQUE AUX PAYSAGES

En France, le saumon Atlantique est encore présent dans les gaves pyrénéens, la Haute-Loire, l'Allier et l'Ouest armoricain, Avranchin compris, qui concentre le plus grand nombre de cours d'eau à salmonidés de l'hexagone.

En Bretagne, depuis un demi-siècle, le saumon est le porte drapeau de l'association Eau et Rivières et de nombreuses AAPPMA (Associations Agréées pour la Pêche et la Protection des Milieux Aquatiques) avec son fameux slogan ; « Lorsque le poisson meurt, l'homme est menacé » qui reste bien d'actualité!



Lorsque le poisson meurt, l'homme est menacé

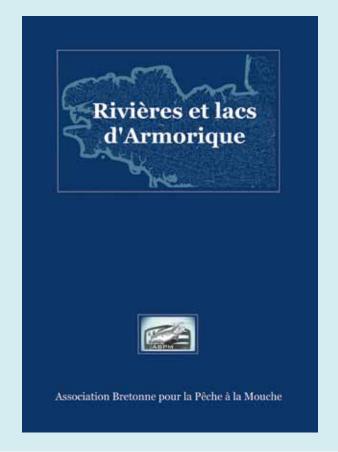
Comme l'ours, le loup ou encore l'aigle, le saumon Atlantique a toujours fasciné les hommes à travers les âges. Un poisson mythique célébré par diverses civilisations (amérindienne, celte et scandinave). Ce grand migrateur, cousin de la truite *fario*, qui partage sa vie entre les eaux douces et l'immensité de l'Atlantique est un remarquable bio-indicateur qui témoigne de l'évolution de la qualité de notre environnement, à l'échelle de l'hémisphère-nord.

Dans la plupart des pays, le grand poisson d'argent est le symbole « fil rouge », de multiples entreprises de reconquête des fleuves et des rivières : dans les îles Britanniques, au Danemark, aux USA, mais également en France avec, par exemple, la renaturation de la vallée du Léguer à l'occasion du démantèlement du barrage de Kernansquillec (1996), ou encore l'actuel demantèlement de deux grands barrages sur la Sélune (La Roche qui Boit et Vézins), aux abords du Mont St Michel, le plus grand chantier de renaturation européen d'un fleuve côtier à saumons. Ce vaste chantier, outre la réouverture de la rivière aux saumons et à de nombreux poissons migrateurs (anguille, alose, truite de mer...), va permettre la redécouverte des paysages originels d'une superbe vallée, enfouie sous les eaux depuis 1920, sur plus de 20 km. Une action exemplaire, relancée par Nicolas Hulot dès sa nomination au Ministère de l'Environnement, qui confirmera, grandeur nature, le lien étroit entre biodiversité, reconquête de la qualité des eaux et valorisation paysagère.

En effet, découvrir des rivières à saumons, c'est l'assurance de découvrir, au fil des saisons, les plus belles rivières et les paysages les plus grandioses de l'hémisphère-nord : Canada, Écosse, Islande, Norvège ou, plus près de chez nous, l'Irlande, le Pays de Galles, la Cornouaille. La France ne fait pas exception à la règle avec les splendides paysages du Haut-Allier, des gaves pyrénéens ou des nombreux fleuves côtiers d'Armorique .

Les Anglo-Saxons et les Scandinaves ont depuis longtemps célébré cette communion étroite entre ce grand migrateur emblématique, la splendeur des rivières et des paysages associés - notion d'éco-territoire avant l'heure - à travers de multiples ouvrages et albums de référence. Les pêcheur à la mouche bretons ne sont toutefois pas en reste quand on parcourt le magnifique ouvrage qu'ils ont publié en 2020. Sans doute l'un des plus beaux livres jamais publiés sur nos rivières, avec la participation d'une centaine de collaborateurs.





L'EXEMPLE DE LA VALLÉE DE L'ÉLORN

Si de nombreuses rivières bretonnes, à l'écart des voies de communication, restent difficiles d'accès, d'autres sont longées par des axes routiers et/ou ferroviaires (1). Elles n'en sont pas moins intéressantes à découvrir car, le plus souvent, ces voies se fondent dans un décor boisé et encaissé, où la rivière apparaît dans sa diversité: méandres, radiers, parcours lents, torrentueux. Cette approche à partir des routes où transitent chaque année des milliers d'automobilistes, sans oublier les usagers du chemin de fer, est un moyen privilégié pour découvrir les paysages caractéristiques d'un fleuve côtier armoricain.

Photo : L'estuaire de l'Elorn vu du rocher de l'Impératrice, à Plougastel-Daoulas.

C'est tout particulièrement le cas de L'Elorn, longé en fond de vallée par une route sur une distance de plus de 30 km, de Sizun à Landerneau, frôlant le sud de l'agglomération landivisienne et, au-delà vers l'aval, le long de son estuaire : de Landerneau jusqu'à la grandiose rade de Brest (sans oublier la voie ferrée Paris- Brest.) Ainsi, le voyageur peut découvrir au détour de chaque virage, depuis les routes départementales RD712 et RD30, des sites marquants mais également des trésors d'architecture : ponts, anciens moulins, chapelles, château médiéval, pont habité, etc.

(1) À titre d'information, il n'est pas inutile de préciser que le cours inférieur de l'Elorn, sur de nombreux tronçons entre Landivisiau et la Roche-Maurice, ne coule plus dans son lit originel depuis la construction de la voie ferrée Guingamp-Brest dans les années 1876, d'où, avec la modification de son cours, certaines parties de rivière rectilignes qui longent très étroitement le ballast.

Photo: Brume sur le lac du Drennec





Les paysages qui forment la vallée de l'Elorn ne sont certes pas les plus beaux et les plus spectaculaires de Bretagne. Ils présentent néanmoins une palette d'ambiances très diverses, depuis les hauteurs de l'Arrée en passant par le lac du Drennec, jusqu'à la rade de Brest. Le lecteur trouvera plus loin une description plus détaillée de ces différentes entités paysagères.



Ce patrimoine mérite d'être valorisé et doit être protégé, d'autant que nos vallées sont elles aussi menacées de banalisation (multiplication d'implantations d'antennes-relais, déboisements illégaux en espaces classés, constructions diverses, entretien chaotique des abords routiers, espaces boisés non entretenus, enchevêtrement de branchages et d'arbres cassés...)

En conclusion, promouvoir la RD712 et RD30 en tant qu'axes routiers vitrines constituerait une approche concrète, pragmatique, facile à mettre en œuvre, dont les effets positifs seraient rapidement perceptibles, répondant ainsi aux dispositions contenues dans la Loi paysage du 09/01/93) : « Les paysages français constituent un patrimoine commun dont la dégradation est perçue par chacun comme une perte d'identité culturelle et comme une atteinte à son environnement immédiat. L'Etat, les communes et l'ensemble des collectivités territoriales, dans l'exercice de leurs compétences respectives, doivent participer à la protection et à la mise en valeur des paysages. »

L'ÉLORN RIVIÈRE LABORATOIRE

La défense des rivières et à travers elles la défense du saumon Atlantique sont des réalités cinquantenaires en Bretagne. Elles ont pris racine sur les rives de plusieurs fleuves côtiers : le Scorff, le Léguer, le Trieux et l'Elorn.

En effet, depuis la naissance de l'APPSB (Association pour la protection du saumon en Bretagne et Basse-Normandie)en novembre 1969 (aujourd'hui ERB, Eau et Rivières de Bretagne), de multiples actions ont été engagées (chantiers d'entretien et de restauration, lutte contre les pollutions, etc.) et relayées localement par plusieurs AAPPMA (Association Agréée Pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique) dont l'AAPPMA de l'Elorn dès 1970, puis, à partir des années 1980, par les collectivités (syndicats de bassin) avec la mise en œuvre d'un SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) validé par arrêté préfectoral le 5 juin 2010 et mis en œuvre à partir de 2011.

L'Elorn, second fleuve côtier du département après l'Aulne, est une rivière stratégique pour l'alimentation en eau du département. Elle approvisionne plus de 300.000 consommateurs.

C'est toujours une des meilleures rivières à saumon de Bretagne où des actions pionnières en matière de gestion piscicole ont été mises en œuvre dès le début de la décennie 1970 (approches scientifiques, mise en place d'outils de gestion, comme la trappe de comptage des migrateurs de Kerhamon, création de la Maison de la Rivière à Sizun, en lien avec le PNRA, engagement, dès 1977, d'une politique de maîtrise foncière en fond de vallée, engagement d'un programme «Trame verte et bleue», actions en faveur du développement du tourisme-pêche sur la rivière et le lac du Drennec, etc.)

La qualité environnementale de la rivière est attestée par l'intégration de la partie haute du bassin versant – communes de Commana et Sizun – au sein du Parc Naturel Régional d'Armorique (1969) et, plus récemment, au sein du réseau Natura 2000 (2007) qui s'étend en fonds de vallées sur près de 2400 hectares, estuaire compris.

Le saumon, poisson emblématique :

fresque d'inspiration amérindienne de la Maison de la Rivière et de la Biodiversité, à Sizun.



RD712 ET RD30 : AXES ROUTIERS VITRINES LE LONG DE L'ÉLORN ?

Nous avons divisé ces deux axes routiers qui longent l'Elorn en deux parties :

- d'une part, de Landerneau aux approches de Landivisiau (14 tronçons),
- d'autre part, des abords sud de Landivisiau à Sizun (5 tronçons).

Soit un total de 19 tronçons (de 0,2 km à 3,5 km), auxquels correspondent autant de fiches-actions illustrées de cartes et de prises de vues.

Les tronçons correspondent dans la majorité des cas à des sections de route départementale, d'une intersection à une autre intersection (généralement carrefour avec des voies communales ou départementales) où, parfois, à des unités paysagères plus marquées et homogènes, comme, par exemple, un passage en zone boisée.

Chaque fiche-tronçon comporte une description générale ou l'état des lieux (éléments du paysage, structures paysagères, unités paysagère) succinct concernant :

- d'une part, les visions rapprochées (covisibilité forte) : les deux bas-côtés des routes départementales, la rivière et ses abords (ripisylve, prés, espaces boisés, ouvrages d'art : chapelles, châteaux, moulins bordant le lit mineur ;
- d'autre part, des visions plus éloignées (covisibilité moyenne) portant jusqu'à la crête des versants de la vallée, rive droite et rive gauche.

Le dernier chapitre concerne les **propositions d'actions** pour améliorer la qualité des éléments paysagers les plus proches des voies départementales.

L'idée générale en dressant cet état des lieux l'objectif est d'inventorier les points faibles et les points forts de chaque tronçon :

- **Points forts** : vues rapprochées sur un méandre de la rivière ou un parcours torrentueux, vue sur un édifice remarquable (à l'exemple de la chapelle de Pont-Christ) ou autres ponts, moulins, présence d'arbres remarquables, etc. ;
- **Points faibles** : lignes aériennes (électriques, téléphoniques), glissières de sécurité métalliques, fermeture du paysage du fait d'une végétation trop dense, délaissés routiers abandonnés...

Pour chaque tronçon nous avons joint un extrait de carte Géoportail.

Au regard de chaque fiche figurent des prises de vues qui illustrent les principaux points forts et points faibles du tronçon concerné.

En conclusion, l'objectif est de sensibiliser tous les acteurs concernés par la gestion des routes départementales, de la rivière et du lit majeur, ainsi que les propriétaires riverains, notamment dans les zones urbanisées.



Ce projet ne saurait faire l'impasse sur la nécessité :

- d'assurer un bon l'état de propreté des bas-côtés routiers souvent transformés en dépotoirs (déchets plastiques). Ces comportements sont dénoncés par le service départemental des routes, les associations (voir nos chantiers de ramassage) et le Syndicat de Bassin qui porte le projet Européen « Preventing Plastic Pollution »;
- de faire respecter la réglementation « Enseigne Pré Enseigne » (effective dans notre vallée, suite à des actions que nous avons engagées conjointement avec le service départemental des routes voilà plusieurs années) ;
- d'assurer un service d'entretien respectueux des arbres et de la végétation bordant les bas-côtés routiers, tant sur les voies communales que départementales.

Vues anciennes:

- ci-dessus : vue de la rive droite : la vallée de l'Elorn

à la Roche-Maurice;

- ci-contre : l'Elorn à Kerhamon.







- DE LANDERNEAU VERS LANDIVISIAU EN SUIVANT LA D712 -

Tronçon n° 1 : du quartier de la Filature à la sortie de Landerneau jusqu'à Kerhamon

Commune: Plouédern; longueur: 800 mètres;

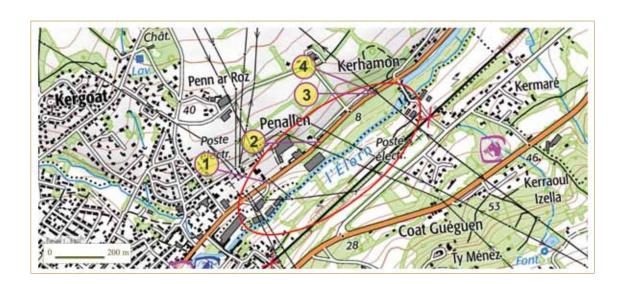
Extrait de carte Géoportail ci-contre.

Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

Sortie est de l'agglomération Landernéenne. Tronçon de transition entre l'agglomération Landernéenne et un secteur moins densément urbanisé et en partie boisé sur le bas-côté droit.

• Côté gauche de la D712 : urbanisé - bâtiments d'entreprises (centrale électrique, Entreprise BTP des deux côtés de la route) (vue 1) ;



• Côté droit de la D712 : bâtiments industriels partiellement masqués par un rideau d'arbres, suivi d'un espace boisé, sous forme de taillis (vue 2) sur une longueur d'environ 100 mètres jusqu'au lieu-dit Kerhamon où est implantée la station de vidéo-comptage des saumons, à l'intersection de la D712 (vue 3 & 4) avec la C20 qui permet le passage vers la route de Sizun à Landerneau.

Jusqu'au pont de Kerhamon, la rivière n'est pas visible mais l'espace boisé côté droit marque une rupture naturelle à la sortie de l'agglomération (vue 3).

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

- L'espace boisé mériterait d'être débroussaillé afin de mettre en valeur les plus beaux arbres (propriété Fédération des AAPPMA 29).
- Sensibiliser l'entreprise au projet d'axe routier vitrine (entreprise de travaux publics, également gestionnaire de la carrière qui borde l'Elorn au lieu-dit Kerfaven (voir fiche N° 10, page 50) et Pont-Pinvidic (voir fiche n°15, page 66).



- DIRECTION LANDERNEAU-LANDIVISIAU EN SUIVANT LA D712 -

Tronçon n° 2 : de Kerhamon à l'intersection de la route communale C6 au lieu-dit le Forestic.

Commune: Plouédern; longueur: 500 mètres.

Extrait de carte Géoportail ci-contre.

Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

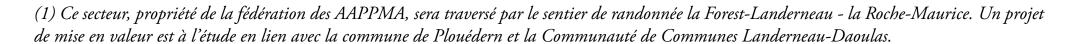
La vue sur la rivière est permanente sur la quasi-totalité du tronçon depuis les installations de la trappe de comptage de Kerhamon jusqu'au Forestic (1).

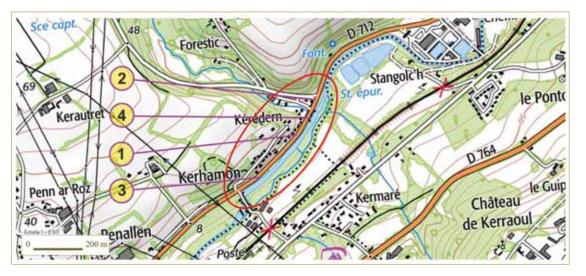
- Côté gauche de la D712 : présence de maisons indivuelles anciennes, espacées (vue 1), jusqu'au Forestic à l'intersection de la C6 (vue 2), à la confluence de l'Elorn avec le ruisseau du Forestic.
- Côté droit de la D712 : ce parcours permet, du fait d'un surplomb depuis la RD, de découvrir l'Elorn et l'espace boisé du parc Georges Huet (vue 3) situé en rive gauche de la rivière. En fin de tronçon, présence d'un délaissé routier (vue 4) qui fait office de parking sur environ 50 mètres.

Le bas-côté de la D712 est longé par un ancien talus-muret aujourd'hui dégradé.

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

- Mise en souterrain des lignes téléphoniques ;
- Poursuivre l'intégration paysagère de la station de comptage de Kerhamon et des ouvrages hydauliques (murets, ponts, talus-murets au niveau du parking d'accès, etc.) ;
- Requalifier le talus-muret le long de D712, côté droit (zone test de Kerhamon au Forestic ?) ;
- Poursuivre la valorisation des arbres de haut jet en rive gauche et rive droite de L'Elorn.







- DIRECTION LANDERNEAU-LANDIVISIAU EN SUIVANT LA D712 -

Tronçon n° 3 : de l'intersection de la C6, au lieu-dit le Forestic, à la station de pompage et de traitement des eaux de Pont Ar Bled.

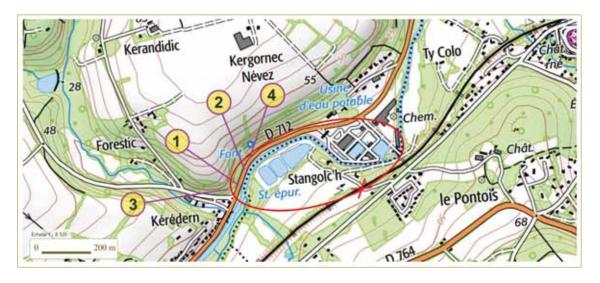
Commune: Plouédern; longueur: 700 mètres.

Extrait de carte Géoportail ci-contre et page 28.

Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

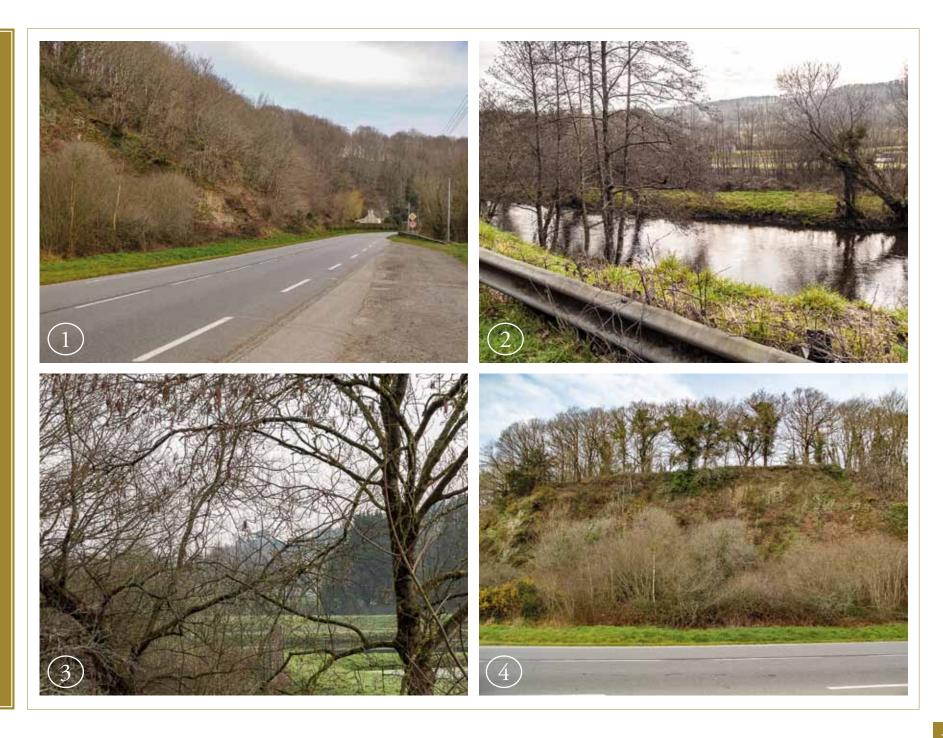
La vallée se resserrant, ce parcours offre une perspective plus nette entre le versant nord boisé et abrupt (vue 1) et le versant sud en perspective plus lointaine (vue 2). A noter une première vue éloignée du château de la Roche-Maurice et de la flèche de l'église (vue 3). Ce tronçon se termine par une vue directe sur l'imposante station de pompage de Pont Ar Bled et la rivière canalisée (1).



- Côté gauche de la D712 : le versant boisé de la vallée devient abrupt (ancienne carrière) (vue 4). Dans le prolongement, une seule maisonnette apparaît dans un décor arboré (vue 5, page 29), jusqu'au lotissement de Ty-Colo, face à la station de pompage de Pont Ar Bled (vue 6, page 29) ;
- Côté droit de la D712 : la route, en léger surplomb, longe étroitement la rivière. Au départ du tronçon et à partir du délaissé routier faisant office de parking, face à l'intersection de la RC qui mène au bourg de Plouédern, on a une vue intéressante sur un ancien ouvrage hydraulique et sur le déversoir d'alimentation de la « vieille rivière » de Kerhamon (vue 7, page 29).

Une glissière de sécurité métallique longe l'ancien talus-muret dégradé jusqu'à la station de pompage de Pont ar Bled (vue 8, page 29).

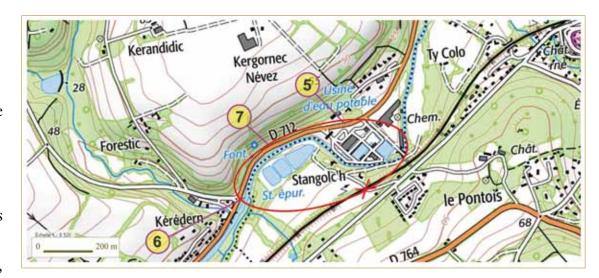
(1) projet d'extension en cours par Eau du Ponant, notamment dans la partie est de l'usine (voir fiche tronçon N° 4).



Tronçon n° 3 (suite)

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

- mettre en valeur le déversoir d'alimentation de la « Vieille rivière » visible depuis le parking (2) ;
- remplacer la glissière métallique par une glissière bois ;
- enterrer la ligne téléphonique ;
- maintenir en état les beaux arbres et la rypisylve sur les deux rives;
- intégrer la station de Pont Ar bled et sa future extension, côté est, dans une approche paysagère.
- informer et sensibiliser les riverains.



(2) prévu dans le projet d'aménagement du parc G. Huet, en lien avec la commune de Plouédern.



- DIRECTION LANDERNEAU-LANDIVISIAU EN SUIVANT LA D712 -

Tronçon n° 4 : de la station de Pont Ar Bled (côté droit de la D712) au carrefour de la D86 vers Lanneufret (côté gauche de la D712). Ce carrefour routier se situe à la confluence du Justiçou avec l'Elorn.

Commune: Plouédern; longueur: 550 mètres.

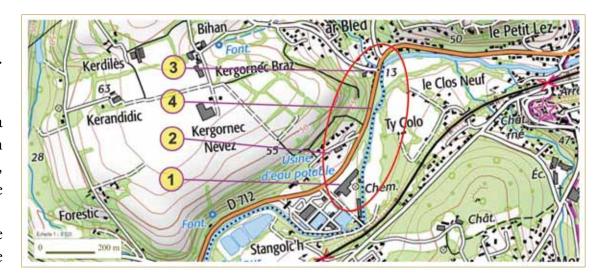
Extrait de carte Géoportail ci-contre.

Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

La présence des bâtiments structurants et imposants de la station de pompage est prolongée par un ancien terrain vague où un site industriel a été déconstruit (vue 1) (1), emplacement qui permettra l'implantation d'un bassin de 35000 m³.

Dans le prolongement de ce terrain, la rivière se rapproche de la route mais reste peu visible, du fait de la présence d'une très haute haie de Laurier-palme.



- Côté gauche de la D712 : après un lotissement peu densifié et assez bien intégré, car arboré (vue 2), le versant boisé de la vallée surplombe directement la D712 jusqu'aux premières maisons situées au carrefour de la D86 (vue 3), à la confluence de l'Elorn avec le Justiçou ;
- Côté droit de la D712 : dans le prolongement de la propriété d'Eau du Ponant et du terrain vague cité ci dessus, ce tronçon est longé par une très haute haie de Laurier-palme (environ 5 mètres) (vue 4) qui masque la rivière qui, à cet endroit, pourrait offrir une vue intéressante sur un parcours torrentueux (vue 5, page 33) qui n'est visible actuellement que sur un tronçon de rivière très limité (vue 6, page 33).

(1) Un groupe de travail a été mis en place par Eau du Ponant en vue des travaux d'extension de la station de pompage sur cette parcelle industrielle déconstruite. Nous avons exprimé le souhait que cette extension soit réalisée avec un souci d'intégration paysagère en évitant la mise en place d'aménagements artificialisants. Pour des raisons de sécurité (vigipirate), il nous a été précisé que l'implantation d'une clôture est obligatoire. Dans ce cas, il serait souhaitable qu'elle soit installée en retrait derrière une haie - (Il existe des haies anti-intrusion très efficaces – aubépines...)



Tronçon nº 4 (suite)

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

- Bien intégrer paysagèrement l'extension de la station de Pont Ar Bled, notamment en maintenant une haie ou talus boisé le long de la route, éviter l'artificialisation par l'implantation d'une clôture métallique;
- supprimer la haie de Laurier-palme afin de dégager la vue sur la rivière jusqu'au carrefour ;
- mettre en valeur les plus beaux arbres, à terme envisager l'abattage des peupliers (menace sécurité pour la route et la rivière risque inondation). La maîtrise foncière de ce secteur est tout à fait envisageable du fait qu'il se situe dans le périmètre de protection de la station de pompage.

- DIRECTION LANDERNEAU-LANDIVISIAU EN SUIVANT LA D712 -

Tronçon n° 5: du carrefour de la D712 avec la D86 jusqu'au carrefour du bas du bourg de de la Roche-Maurice

Commune : La Roche-Maurice ; longueur : 800 mètres.

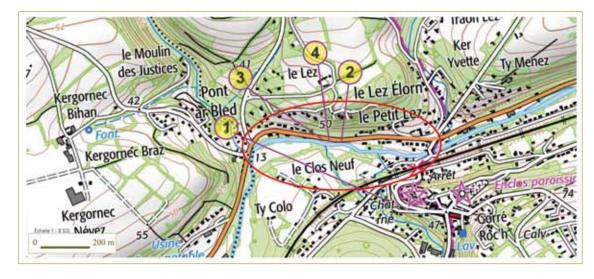
Extraits de carte Géoportail ci-contre et page 34.

Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

Entrée ouest du bas bourg de la Roche-Maurice, urbanisée des deux côtés de la route (vue 2), mais avec de belles perspectives sur les affleurements rocheux, en vision plus éloignée le château du Roch Morvan et l'église (vue 1)

• Côté droit de la D712 : au départ du tronçon, la rivière, bien que proche de la route, reste invisible sur 200 mètres du fait de haies non entretenues et d'une propriété abandonnée. Elle réapparaît à la confluence du Morbic, à proximité immédiate d'un parking de qualité (1) (vue



3, page 35), situé à l'emplacement de l'ancien barrage d'alimentation d'une minoterie. Ce point de stationnement permet de découvrir le château et l'église dans un décor vallonné et arboré. (vue 4, page 35).

R O Ç O N





R O Ç O N





Tronçon n° 5 (suite)

• Côté gauche de la D712 : secteur anciennement urbanisé avec quelques implantations récentes sur un terrain pentu qui s'intègrent dans un décor d'affleurements rocheux caractéristiques de la vallée de l'Elorn (vue 5), en vis à vis du haut bourg sur la rive opposée.

PROPOSITIONS:

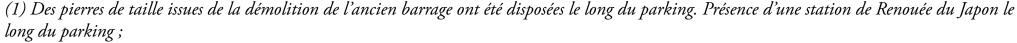
- enterrer les lignes téléphoniques et électriques (2) ;
- acquérir la bande de terrain côté droit le long de la rivière en vue d'engager des aménagements (coupe des Lauriers-

palme et mise en valeur des arbres de haut jet et déconstruction de la maisonnette en ruine permettant la redécouverte de L'Elorn) ;

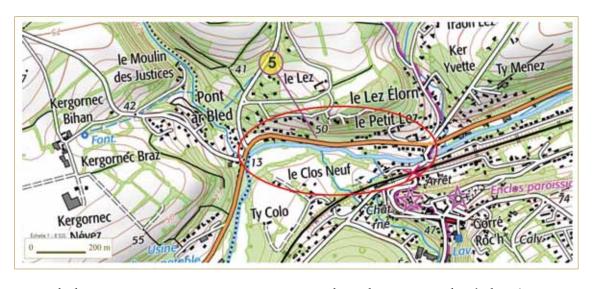
La secteur ainsi dégagé devra être requalifié paysagèrement, soit en implantant une bande engazonnée (passage piéton) (2), soit avec la mise en place d'une haie vive d'un mètre de hauteur maximun ou d'un talus-muret à créer en partie et/ou à restaurer.

• informer et sensibiliser les riverains.

NB : En terme de restauration paysagère, ce tronçon N° 5, en continuité avec le tronçon N° 4, entre la station de pompage de Pont Ar Bled et le parking paysager du Morbic, permettrait une reconquête paysagère et une réouverture marquante de l'Elorn sur un linéaire de plus de 400 mètres à l'entrée du bas bourg de la Roche-Maurice. Cette démarche avec la rivière en « fil rouge » devrait rejoindre les objectifs de nombreux partenaires engagés dans les actions en faveur de la qualité des eaux et l'alimentation en eau de plus de 300.000 consommateurs finistériens - voir chapitre « Reconquête de la qualité des eaux et des paysages : deux actions à mener de front ? » A noter que ce parcours se situe dans le périmètre de protection immédiat de la station de Pont Ar Bled.



(2) A noter que des travaux d'enfouissement de lignes sont en cours.











- DIRECTION LANDERNEAU-LANDIVISIAU EN SUIVANT LA D712 -

Tronçon n° 6: sortie est du bourg de de la Roche-Maurice à la crêperie Milin an Elorn

Commune : La Roche-Maurice ; longueur : 600 mètres.

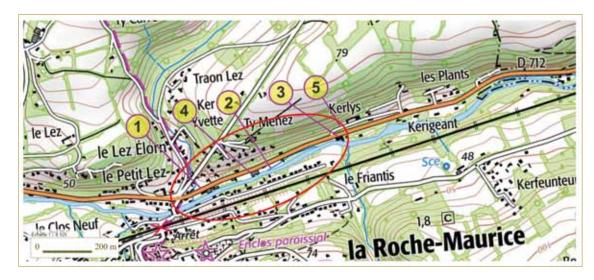
Extrait de carte Géoportail ci-contre.

Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

Sortie est du bas bourg de la Roche-Maurice, urbanisée des deux côtés de la D712 (Vue 1- bas de page précédente), avec vue par intermittence sur la rivière (vue 2, ci-contre)

• Côté droit de la D712 : à l'exception d'un hangar en léger contrebas, le long de la rivière, des habitations sont implantées dans une ambiance arborée sur la rive gauche. Présence d'arbres de haut jet sur la partie amont du tronçon, sur environ 100 mètres jusqu'au moulin Milin An



Elorn (vue 3). Par manque d'entretien, de nombreux arbres sont tombés ou fragilisés. Ils représentent une menace certaine en termes d'inondation du fait de la présence, à l'aval, du pont du bas bourg. L'entretien de cette parcelle boisée permettrait une vue intéressante sur la rivière (vue 4).

• Côté gauche de la D712 : le domaine de Kerlys (vue 5) présente une bonne qualité paysagère, arbres de haut jet, jardins, haies entretenues qui se prolonge à l'amont sur le tronçon N° 7

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

- mise en souterrain des lignes aériennes (téléphonique, électrique) ;
- la zone boisée occupée par des arbres de haut jet est à entretenir pour mettre les arbres en valeur mais, surtout, pour des raisons de sécurité en cas de chute le long de la route ou dans la rivière (risque d'inondation) ;
- informer et sensibiliser les riverains.



Tronçon n° 7: de Milin an Elorn (côté droit de la D712) au barrage Jouan (côté droit de la D712)

Communess : La Roche-Maurice et Plounéventer ;

longueur : 1600 mètres.

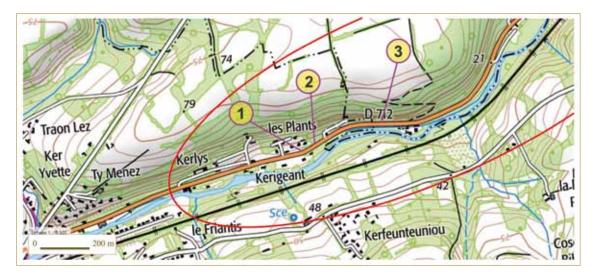
Extraits de carte Géoportail ci-contre et page 40.

Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

Tronçon de transition entre la sortie du bas du bourg de la Roche-Maurice et un secteur forestier des deux côtés de la D712.

• Côté droit de la D712 : après le moulin Milin An Elorn, l'habitat est moins dense et les propriétés bordant l'Elorn bien intégrées grâce à une continuité de haies entretenues (vue 1). Succède à ce premier secteur, un parcours



boisé, dégradé suite à de nombreuses chutes d'arbres, entremêlés avec de hauts pieds de Laurier-palme sur près de 100 mètres (vue 2). Ce fouillis végétal masque un méandre remarquable de l'Elorn. Sur les parcelles suivantes et jusqu'au niveau de l'ancienne imposante minoterie Martin, présence de beaux arbres de haut jet et d'une vue de qualité sur la rivière (vue 3) & (vue 4).

Après les ruines de la minoterie, le parcours est arboré (vue 5, page 41) et les abords de la rivière bien entretenus par les riverains (1). Ce tronçon N° 7 s'achève au niveau d'un délaissé faisant office de parking qui offre une vue d'un grand intérêt sur la chute du barrage Jouan alimentant les canaux du l'ancien Moulin Martin (vue 6, page 41).

• Bas-côté gauche de la D712 : la première partie du parcours est occupée en grande partie par le vaste domaine de Kerlys bien intégré car arboré et bordé de haies. En prolongement, présence d'une maison en ruines, puis le versant boisé longeant la RD devient abrupt et rocheux.

(1) Quelques massifs dispersés de Lauriers-palme mériteraient d'être coupés, d'autant que la vue sur la rivière torrentueuse est remarquable, les parcelles en contrebas de la route étant bien entretenues.



Tronçon nº 7 (suite)

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

- mise en souterrain des lignes téléphoniques et électriques
- réouverture d'un secteur boisé de 100 mètres au départ du tronçon, complètement fermé (bas du côté droit au lieu-dit Les Plants);
- mise en valeur des plus beaux arbres côté rivière sur les propriétés de l'AAPPMA particulièrement en aval immédiat du barrage Jouan ;
- informer les riverains (déjà très sensibilisés et qui assurent un entretien remarquable de leurs propriétés en bordure de la rivière).



- DIRECTION LANDERNEAU-LANDIVISIAU EN SUIVANT LA D712 -

Tronçon n° 8 : du délaissé de la D712 bordant le barrage Jouan jusqu'aux abords de la chapelle de Pont-Christ.

Commune : la Roche-Maurice et Plounéventer ; longueur : 900 mètres.

Extraits de carte Géoportail, page 42 et 44.

Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

À l'exception d'une belle demeure au départ du tronçon, sur le bas côté gauche, ce secteur n'est occupé par aucune habitation jusqu'à la chapelle de Pont-Christ. La voie ferrée est visible par intermittence (vue 1).

Belle perspective sur les deux versants très pentus de la vallée notamment le versant sud dans un décor boisé (vue 2). La ligne SNCF est visible par intermittence, éloignée d'environ 100 mètres.

R O Ç O N





• Côté droit de la D712 : la rivière n'est plus visible sur la première partie de ce tronçon et réapparaît aux abords de la chapelle. Le fond de vallée est occupé par une ancienne peupleraie qui se reboise naturellement depuis quelques années. A noter, en bordure de route, un alignement d'arbres disgracieux qui ont poussé en hauteur, la peupleraie mitoyenne les ayant contraint à « monter » pour rechercher la

lumière. Ils sont, de ce fait, déséquilibrés et constituent une menace à proximité de la D712.

A l'approche du lieu-dit Pont-Christ, la rivière et ses zones de courant sont à nouveau visibles et la chapelle apparaît dans un décor de carte postale (vue 3).

• Bas côté gauche de la D712 : parcours entièrement boisé ; à noter en perspective lointaine en ligne de crête , la présence d'une chapelle aujourd'hui pratiquement masquée par les boisements

Le site de Pont-Christ avec le Pont de Rohan à Landerneau, ainsi que le château du Roch Morvan représentent les lieux les plus emblématiques du cours inférieur de l'Elorn. Hélas! on reste confondu devant l'état d'abandon et de déshérence



des lieux : un véritable terrain vague (vue 4) faisant office de parking défoncé, parsemé de nids de poules sert de dépôts, voire de décharge. La végétation arbustive le long du parking, du fait des intempéries et de l'absence d'entretien, est dans un état d'abandon (vue 5). La chapelle située en rive droite pourtant classée n'est pas mise en valeur : des arbres que l'on peut qualifier d'urbains ont été plantés en enfilade au point de masquer l'édifice depuis la route, notamment en période estivale (vue 6 & vue 10, page 45).

Ce site se situe par ailleurs à la confluence du ruisseau de Brézal où est implanté, côté gauche, un ancien moulin de grande qualité architecturale, en cours de restauration (vue 7, page 45). A noter également la présence d'un calvaire, d'un pigeonnier et d'une cascade (vue 8, page 45) qui devraient valoriser le site. En amont du moulin surplombant le site: présence d'un étang dans un remarquable décor forestier (vue 9, page 45), accessible par la VC5 qui surplombe la rivière et la chapelle et rejoint à la voie express.

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

- Ce site doit faire l'objet, en toute urgence, d'une requalification paysagère en profondeur ;
- Le parking, totalement disproportionné devra être redessiné, encadré de murets de schiste parfaitement intégré avec l'architecture du pont voisin, la surface de bitume réduite au minimun. Le ruisseau affluent est actuellement totalement invisible, car enfoui sous une inextricable végétation. La remise en état des lieux permettrait la redécouverte de sa confluence, à l'amont immédiat du pont sur l'Elorn, conformément



à l'état des lieux naguère ;

• Le propriètaire riverain de la parcelle située à l'amont du pont doit être incité à entretenir la ripisylve, non seulement le long du «parking », mais dans son prolongement vers l'amont (voir fiche suivante N° 9), véritable friche envahie par les ronciers.





Pont-Christ et Brézal 1865



Tronçon n° 9: de Pont-Christ au pont de Kerfaven.

Communes: La Roche-Maurice, St-Servais;

longueur : 1200 mètres.

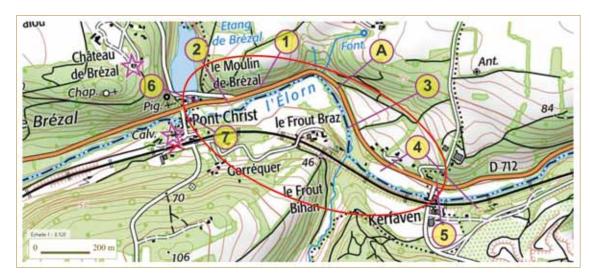
Extrait de carte Géoportail ci-contre.

Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

Le long de ce tronçon, aucune habitation du côté droit de la D712. La rivière est visible sur presque toute la longueur du tronçon. Les versants de la vallée sont relativement encaissés. (vue 1).

 Côté droit de la D712 : après le terrain faisant office de parking à Pont-Christ et jusqu'au virage très marqué dit « Virage de la mort », la végétation, les arbres et arbustes



sont dans un état de total enchevêtrement au point que la rivière pourtant proche est à peine visible (vue 2). Passé le virage à angle droit, elle redevient visible mais c'est un secteur où la végétation a été littéralement massacrée, suite au passage du service des routes (vue A et article de presse page 48); les branchages ont été tassés et poussés derrière le talus muret ou ce qu'il en reste. Une glissière de sécurité en bois longe la partie dangereuse sur environ 150 mètres. Un peu plus à l'amont, le propriétaire riverain a procédé à des plantations et, sur une centaine de mètres, la parcelle boisée est parfaitement entretenue, permettant ainsi une perspective sur un méandre torrentueux de la rivière. (vue 3). Après ce passage arboré, c'est une prairie bien entretenue et pâturée (vue 4) qui apparaît jusqu'au pont de Kerfaven, intersection avec la C34 direction Ploudiry. La partie ouest de la carrière de Kerfaven apparaît alors nettement en perspective, mais ce front bien qu'artificiel (terril) a été en grande partie revégétalisé ce qui atténue son impact visuel et lui donne même des « airs de colline » en rapport avec le versant de la vallée (voir photo précédente).

• Côté gauche de la D712 : la falaise longe la route et au versant abrupt et boisé succède une parcelle agricole longée d'un talus boisé. Les derniers 100 mètres sont occupés par une habitation, puis le parking d'un restaurant qui se prolonge jusqu'à l'intersection de la C34 qui mène à Ploudiry (vue 5, page 49).

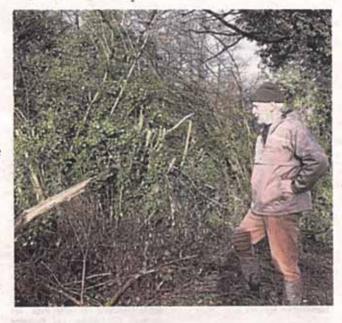


Tronçon n° 9 (suite)

Vallée de l'Élorn. L'élagage en question

Article du Télégramme du 26 janvier 2018

"Un véritable massacre | ». Président de l'AAPPMA (*) de l'Élorn, Jean-Yves Kermarrec ne mâche pas ses mots à l'heure d'évoquer le chantier d'élagage de ces derniers jours sur la départementale 712, entre Landivisiau et Pont-Christ (La Roche-Maurice).



Jean-Yves Kermarrec se désole de la façon dont ce chantier d'élagage a été conduit.

" Jusqu'à présent, nous avions de bonnes relations avec les services départementaux chargés de l'entretien des routes. Nous n'avions jamais eu à déplorer ce genre de choses. C'est la première fois. Du jamais-vu 1 ", assure le président de l'association de pêche. De quoi s'agit-il ?

Arbres déchiquetés

Depuis plusieurs jours, le département a entrepris un chantier d'élagage le long de l'axe Landerneau-Landivisiau, en bordure de la rivière. Mais la façon dont les choses ont été faites ne satisfait aucunement Jean-Yves Kermarrec. « ils ont utilisé des broyeurs et non des lamiers, qui auraient permis une coupe nette. Là, les arbres ont été déchiquetés, mutilés, hachés menu. Ils ont coupé des végétaux qui ne génaient en rien la visibilité et la sécurité. Habituellement, ils essaient de rassembler les coupes en un minimum d'endroits. Là, il y a des tas n'importe où », indique encore le président, attirant notre attention sur ces talus très abimés, voire éventrès.

Pourtant, ce dernier se souvient qu'il y a une quinzaine d'années avait germé l'idée de rédiger une charte paysagère pour cette départementale. « L'idée générale était d'en faire un axe routier vitrine. Que ce soit de la voiture ou de la vole ferrée, il est possible de découvrir une rivière bretonne dans un environnement

préservé. Il y a des pays pour lesquels le projet paysager est un vrai souci, une vraie préoccupation. Mais il semble qu'en France, on n'a aucun sens du paysage. Pourtant, la vallée de l'Élorn, ça a quand même de la queule 1 ».

Charte paysagère

Même si des choses ont été faites (des talus, la suppression des publicités sur le bord de la route), la charte en question n'avait finalement jamais vu le jour. Jean-Yves Kermarrec aimerait profiter de cet incident pour la relancer auprès du conseil départemental.

* Association agréée de pêche et de protection du milieu aquatique.

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

- Sensibiliser le riverain, rive droite de l'Elorn, pour l'entretien des parcelles situées à l'amont immédiat du pont de Pont-Christ jonchée d'arbres morts ou cassés. Pour le parking voir fiche N° 8.
- informer et sensibiliser les riverains..









- Vue 6 : la cascade de l'étang de Brézal

- Vue 7 : à la confluence du ruisseau de Brézal avec l'Elorn, le poteau de soutien de la ligne d'électricité a le pied dans l'eau. Cela témoigne de l'érosion des berges, liée, en grande partie, à l'artificialisation du territoire au cours des dernières décennies. Il y a une trentaine d'années, ce poteau se trouvait à plus de trois mètres en retrait de la rive...

Cette évolution nécessite, aujourd'hui, la mise en souterrain de la ligne électrique et la restauration écologique des berges.

Tronçon n° 10 : du pont de Kerfaven à la pisciculture du Quinquis.

Communes: Ploudiry, St-Servais; longueur: 1100 mètres.

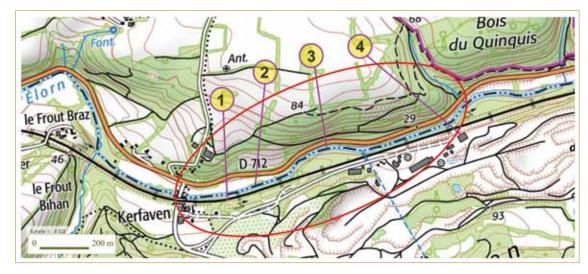
Extraits de carte Géoportail ci-contre et page 52.

Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

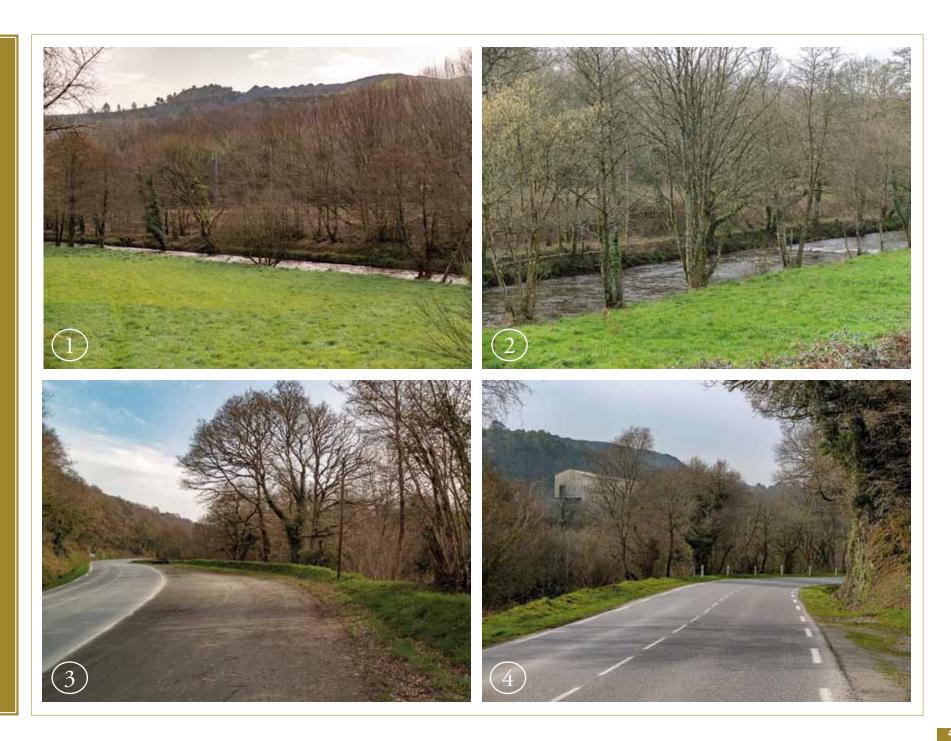
SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

La rivière est visible sur la quasi-totalité du parcours parfois de façon très rapprochée, de même que la voie ferrée Paris-Brest (vue 1). La route sinue en fond de vallée, dans un secteur encaissé où, sur une centaine de mètres, apparaîssent les lourdes infrastructures de la carrière de Kerfaven.

- Coté droit de la D712 : la première partie du tronçon est bordée par une prairie bien entretenue. La rivière est bien visible et la ripisylve entretenue (vue 2). La voie ferrée proche est bordée par des arbres de haut jet (1). A mi-parcours, un délaissé routier fait office de parking, le talus muret est relativement en bon état (vue 3), prolongé par une glissière de sécurité en bois. Sur la seconde partie du parcours, des arbres de taille moyenne bordent la D712. Les infrastructures de la carrière sont visibles sur la rive opposée (vue 4).
- Côté gauche de la D712 : le délaissé routier fait office de parking de part et d'autre du restaurant. Il est prolongé par les affleurement rocheux de la falaise qui borde
 - étroitement la D712. Ce versant pentu et boisé (taillis de chênes, hêtres) (vue 5, page 53) se prolonge jusqu'à la pisciculture du Quinquis, partiellement masquée par une haie (vue 6, page 53) En face de la pisciculture, on trouve le parcours de la rivière le plus fréquenté



(1) Nous avons eu plusieurs rencontres avec des responsables de la SNCF pour concilier la sécurité sur la voie et le maintien, autant que possible, des plus beaux arbres car une coupe systématique de la végétation qui borde la voie aurait un effet désastreux dans la vallée. Nous tenons à nous féliciter de cette concertation constructive.

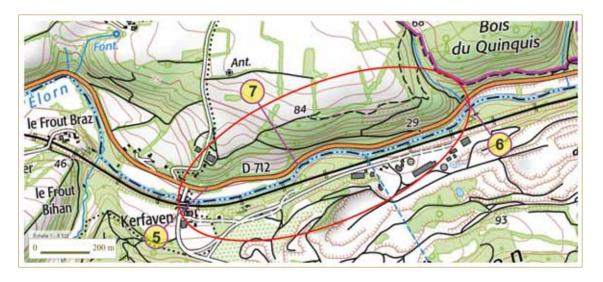


Tronçon n° 10 (suite)

par les pêcheurs de saumon. Pendant la saison de pêche, le nombre de véhicules régulièrement stationnés devant l'établissement montre l'attraction des lieux (vue 8, page suivante).

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

• Pas d'intervention particulière si ce n'est, côté rivière, d'assurer la taille des plus beaux arbres et le débrous-saillage d'une portion de rive entre la route et la rivière pour permettre une meilleure vue sur le cours d'eau (vue 7), mais également la plantation de quelques arbres ;



• Le muret du délaissé côté droit de la RD mériterait une requalification de même que le délaissé situé en amont sur le bas côté gauche.

- DIRECTION LANDERNEAU-LANDIVISIAU EN SUIVANT LA D712 -

Tronçon n° 11 : de la pisciculture du Quinquis au lieu-dit Penguilly (ancien moulin à la confluence du ruisseau de Penguilly avec l'Elorn, du côté droit de la D712).

Communes: Bodilis, Loc-Eguiner et Ploudiry;

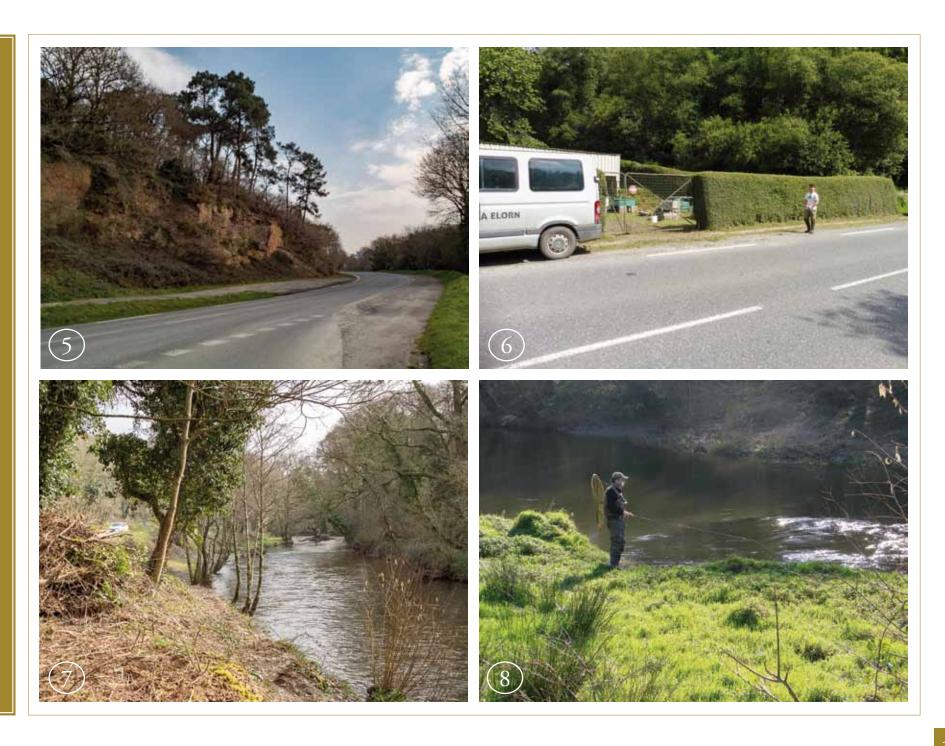
longueur: 1500 mètres.

Extrait de carte Géoportail, page 54.

Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

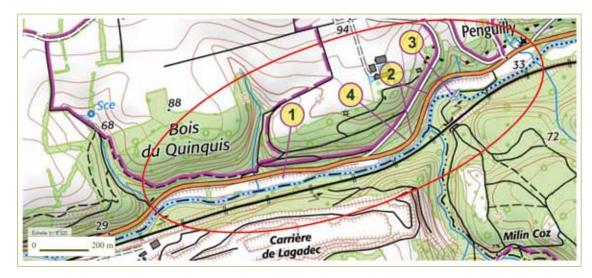
La rivière, bordée de prairies est visible sur toute la longueur du parcours. La voie de chemin de fer apparaît par intermittence, masquée à



certains endroits par des arbres de taille moyenne. Aucune habitation sur ce tronçon si ce n'est un moulin en fin de parcours – côté gauche - qui se situe à la confluence, partiellement visible, du ruisseau de Penguilly avec l'Elorn.

Côté droit : la rivière est bien visible, bordée de prairies encore pâturées, ce qui devient de plus en plus rare.
 La D712 sinue dans un fond de vallée encaissé et boisé. (vue 1) .

La grande carrière de Kerfaven (voir carte ci-dessus) n'est ici plus visible car le plan de carrière a imposé le maintien du versant boisé et abrupt qui, fort heureusement, masque totalement l'énorme excavation qui s'étend sur plus d'un kilomètre. Sur ce « versant écran » apparaissent



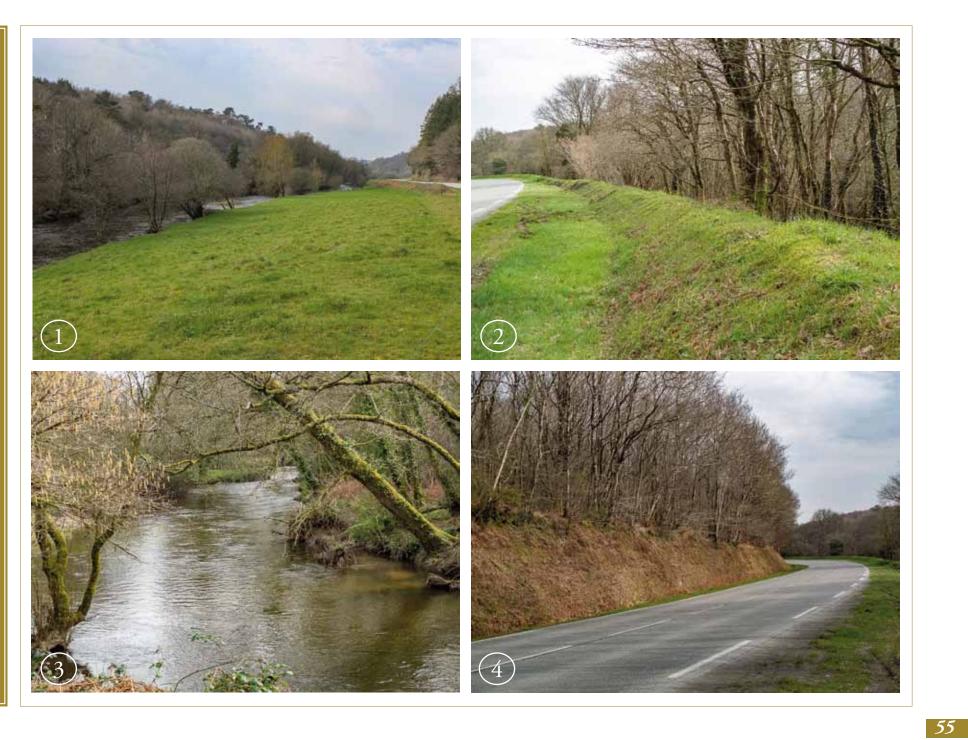
des affleurements rocheux, surtout dans la partie est, aux approches de la confluence du ruisseau de Loc-Eguiner, surplombée par un parking arboré. Les services des routes ont judicieusement créé un talus de plus de 100 mètres en utilisant la terre de récupération des fossés dans le prolongement ouest de ce parking (vue 2).

Dans le prolongement de ce parking, en direction de Landivisiau, on profite d'une vue directe sur un beau méandre de l'Elorn (vue 3) franchi par trois passerelles en bois ;

• Côté gauche : Le versant de la vallée, abrupt et boisé, borde la D712 sur toute la longueur du tronçon (vue 4) jusqu'à la confluence du Penguilly et du moulin du même nom.

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

- Assurer le maintien d'un rideau boisé le long de la voie ferrée, en valorisant les plus beaux arbres (en concertation avec la SNCF) ;
- Faire impérativement respecter le plan de carrière ;
- Assurer une bonne gestion de la rypysilive ;
- Informer et sensibiliser les riverains.



Tronçon n° 12: du lieu-dit Penguilly au lieu-dit le Canardic (ou Blaise).

Commune: Bodilis, Landivisiau et Loc-Eguiner;

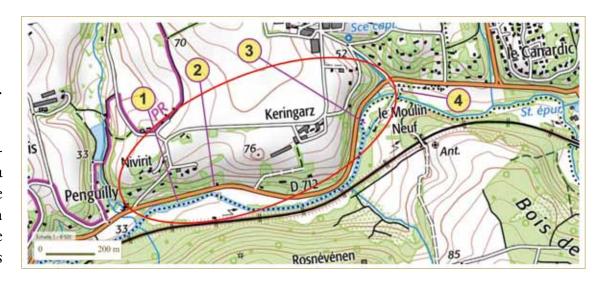
longueur : 1400 mètres.

Extrait de carte Géoportail ci-contre.

Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

La rivière, bordée de prairies, est visible sur toute la longueur de ce tronçon. La voie ferrée assez éloignée dans la partie ouest du tronçon se rapproche de la rivière en fin de parcours, tantôt dégagée, tantôt masquée par la végétation arbustive et quelques arbres de haut jet. Le parcours s'achève sur un site d'un ancien moulin en cours de restauration (très laborieuse!) depuis de nombreuses années (1).



- Côté droit de la D712 : la route est bordée d'un ancien muret, la vue est permanente sur la rivière. La partie la plus visible sur l'Elorn sur les premiers deux cent mètres est quelque peu contrariée par la présence d'une rangée de peupliers (vue 1). A mi-parcours, un renfoncement de terrain privé fait office de parking pour accéder à une passerelle, souvent utilisé comme zone de dépôts qui mériterait un encadrement par murets ou talus (vue 2). Sur la seconde partie du tronçon, la rivière reste visible mais s'écarte d'une centaine de mètres de la départementale. Elle est bordée de grands peupliers qui constituent une véritable menace pour la voie ferrée très proche. Dans la dernière partie du tronçon, la rivière se rapproche très étroitement de la D712, comme la voie SNCF, et offre une vue très intéressante sur un long méandre de la rivière bordé de prairies où un ancien moulin est en cours de restauration (vue 3). Cette propriété bien restaurée pourrait constituer un point de vue remarquable depuis la D712. Depuis de nombreuses années, le site est, hélas, transformé en chantier permanent : remblais, dépôts divers, engins divers, passerelle reconstruite à partir de poteaux EDF, etc. (vue 4).
- Côté gauche de la D712 : sur environ 300 mètres, le versant pentu est faiblement urbanisé. La seconde partie du tronçon est boisée et abrupte puis des habitations réapparaissent en fin de parcours.
- 1) Une bonne restauration paysagère autour du moulin en travaux offrirait une des vues les plus remarquables sur le plus important méandre du cours inférieur de l'Elorn.



Tronçon n° 12 (suite)

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

• Sensibiliser le riverain pour requalifier le renfoncement faisant office de parking côté droit (talus/muret) (vue 2, page 57) et l'encourager à achever la restauration des abords du moulin en mettant un terme aux apports de remblais divers, quelques plantations de feuillus en remplacement des peupliers... Les talus qui bordent le chemin communal accèdant à la passerelle qui conduit au moulin mériteraient également d'être restaurés.

- DIRECTION LANDERNEAU-LANDIVISIAU EN SUIVANT LA D712 -

Tronçon n° 13: du lieu-dit le Canardic au carrefour de la STEP de Landivisiau (D30).

Commune : Landivisiau ; longueur : 750 mètres.

Extraits de carte Géoportail ci-contre et page 60.

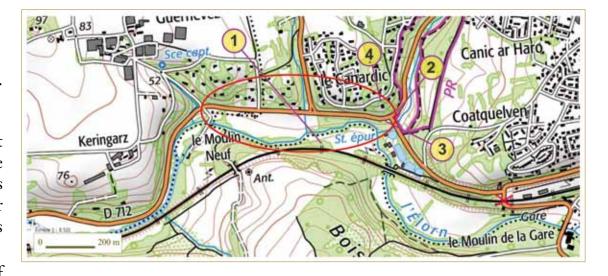
Pour chaque tronçon, les vues sont prises du bord de route.

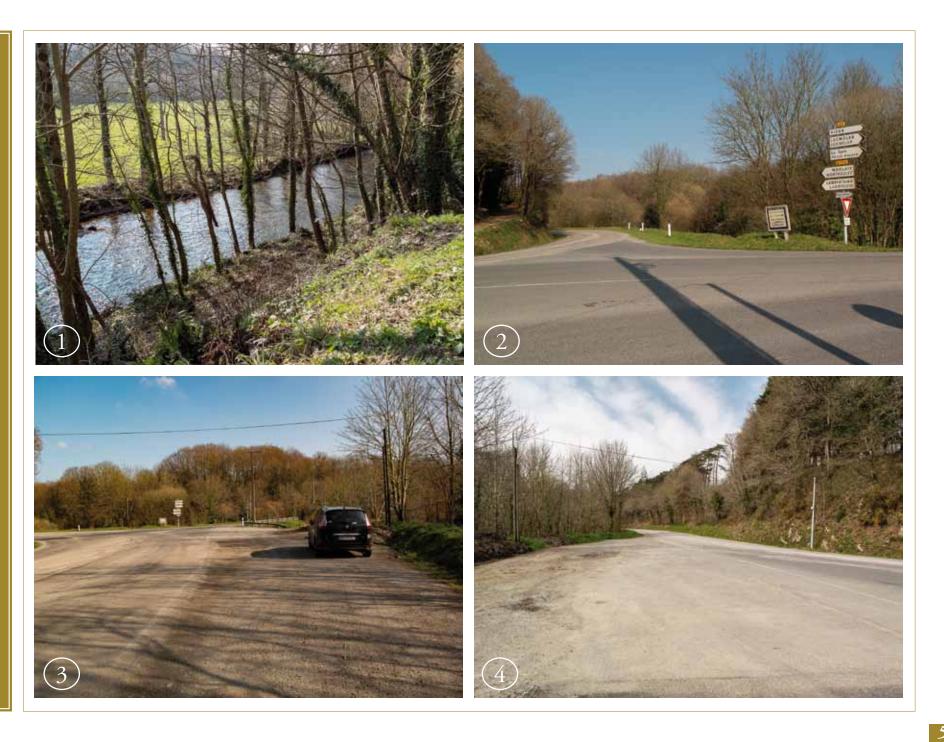
SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

L'approche sud de l'agglomération de Landivisiau est marquée par les premières habitations qui jalonnent le tronçon, notamment côté gauche. La rivière, au gré des méandres, reste visible tout en s'écartant de la route pour s'en rapprocher à nouveau progressivement jusqu'aux abords de la station d'épuration du Blaise.

Côté droit de la D712 : la voie ferrée n'est plus visible, sauf

en fin de tronçon et en vision éloignée. La rivière est marquée par la ripisylve (vue 1), mais, après un méandre prononcé, elle se rapproche à nouveau de la route au niveau de l'intersection avec la D30 (vue 2), à la confluence du ruisseau du Lapig. A partir de cette intersection, la D712 conduit au centre-ville de Landivisiau en longeant le Lapig et la « Vallée des Enfants » dont toute la partie supérieure est urbanisée.



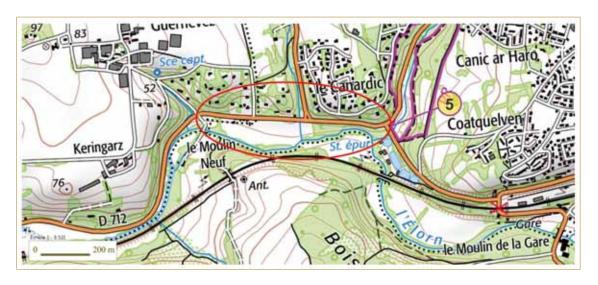


Tronçon n° 13 (suite)

La STEP peu visible, située en contrebas de la D30, est relativement bien intégrée avec la présence d'arbres de taille moyenne.

A l'intersection de la D30 une dépendance routière fait office de parking. (vue 3, page précédente)

Côté gauche de la D712 : le tronçon présente un versant plus ou moins pentu, occupé par diverses habitations dont la plupart sont intégrées dans un décor arboré (vue 4, page précédente). La D712, à l'intersection avec la D30, présente un virage marqué (vue 5 et 6) en direction de l'agglomération



Landivisienne qui longe la vallée du Lapig, affluent de l'Elorn, appelée la « Vallée des Enfants », site mis en valeur depuis plusieurs décennies par la municipalité (vue 7).

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

- faire respecter la réglementation « enseignes-pré-enseigne » ;
- requalifier la dépendance routière faisant office de parking en surplomb de la STEP. L'entretien des taillis sur le remblai routier permettrait d'offrir une perspective intéressante sur la rivière.

Zoom sur la vallée des enfants

A partir de l'intersection de la D30 avec la D712, cette dernière voie départementale suit les méandres du Lapig, petit affluent de l'Elorn, dans un val appelé la « Vallée des Enfants », une coulée verte en direction du centre-ville de Landivisiau, ayant fait l'objet d'un aménagement précurseur réalisé depuis plusieurs décennies par la municipalité. Ce parc de loisirs, traversé par ce modeste ruisseau urbain bien arboré, constitue une voie d'accès privilégiée, trait d'union naturel entre l'agglomération et la vallée de l'Elorn qui mériterait une signalisation spécifique pour annoncer l'axe routier vitrine en direction de Landerneau et de Sizun.







Tronçon n° 14: de la STEP de Landivisiau au carrefour de la D30.

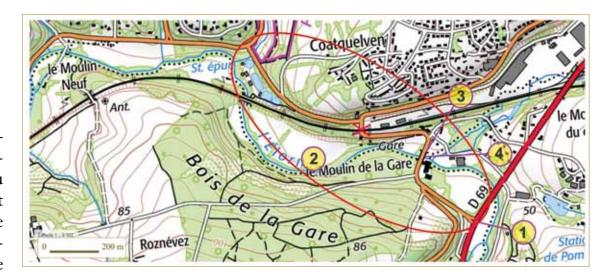
Communes: Landivisiau, Loc-Eguiner;

longueur: 1250 mètres.

Extraits de carte Géoportail ci-contre et page 64.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

Ce tronçon particulier épouse le brutal changement de direction de l'Elorn (la rivière qui s'écoule dans le sens sudnord depuis Sizun bifurque pratiquement à angle droit au sud de Landivisiau pour s'écouler selon une direction est ouest) (voir carte). Ce tronçon n° 14 qui forme une large courbe franchit dans un premier temps la voie ferrée Paris-Brest, puis l'Elorn en contrebas, au niveau de la confluence du Quillivaron pour rejoindre enfin la D30 en direction de Sizun (vue 1).



• Côté droit de la RD : après avoir quitté la RD 712 qui se prolonge jusqu'au centre-ville de Landivisiau, ce tronçon bifurque à droite en longeant la STEP de Landivisiau en surplomb de l'Elorn en offrant une co-visibilité sur le versant sud de la vallée (vue 2), vaste espace boisé et vallonné (le Bois de la Gare).

Après le passage sur la voie SNCF Paris-Brest, la route descend vers la rivière. Immédiatement après la traversée du passage à niveau, on peut apercevoir la rivière située en contrebas mais elle partiellement masquée par la végétation au niveau du bar de l'Elorn. Après une descente d'environ 300 mètres, on franchit l'Elorn à proximité d'un ancien moulin transformé abritant aujourd'hui le Pôle des Métiers (vue 3). Nous sommes là à la confluence du plus important affluent de l'Elorn : le Quillivaron. Le passage sur ce pont offre une bonne perspective vers l'aval (vue 4). La vue est plus limitée vers l'amont du fait de l'implantation particulièrement inappropriée d'un bâtiment d'élevage, d'un fouillis végétal et d'un remblai élevé sur la parcelle attenante.

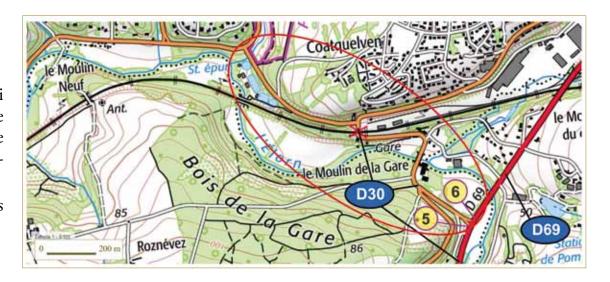
Au-delà du pont, après un parcours d'environ 300 mètres, la route débouche sur l'axe départemental Landivisiau-Sizun, la D30. Au niveau de cette intersection (voir focus, page 64), à droite du stop, on remarque la présence d'une aire de repos (vue 5, page 65).



Tronçon nº 14 (suite)

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

- mener une réflexion « paysagère » sur l'aire de repos qui mériterait d'être partiellement requalifiée dans le cadre d'une approche globale prenant en compte l'ensemble des parkings et dépendances bordant les routes départementales (D712 et D30) longeant la rivière;
- remplacer les glissières de sécurité métalliques par des glissières en bois ;
- informer et sensibiliser les riverains.



Zoom sur le carrefour de la D30 avec la D69

Un focus s'impose au niveau de cette intersection. En effet les automobilistes empruntent cette voie en venant de Landivisiau ou de la voie express nord (passage très fréquenté, notamment par les Britanniques débarquant à Roscoff) qui mériterait un traitement particulier. En effet, en franchissant le pont qui surplombe la voie ferrée, les usagers de cette route, après avoir traversé une zone fortement urbanisée ainsi que la zone industrielle du Vern, entrent « de plain pied » et sans transition dans la vallée de l'Elorn, à l'endroit même où elle forme un méandre quasiment à angle droit. Le voyageur à partir de ce pont va donc entrer dans « un couloir vert » en longeant le cours moyen de l'Elorn sur 13 km jusqu'à Sizun.

La valorisation de ce secteur est d'autant plus essentielle qu'elle ne nécessite pas d'aménagements lourds. Seuls l'entretien de la végétation qui a colonisé les remblais depuis la création de cet axe routier mériterait un débroussaillage et un élagage pour valoriser les plus beaux arbres. Au passage de la rivière, la densité arbustive est telle qu'il n'y a aucune perspective aval et amont sur la rivière située en contrebas (vue 6 - du carrefour de la D30 avec la D69 vers Landivisiau).

Ce point d'entrée dans la vallée de l'Elorn (et de sortie pour les usagers de la D30) doit faire l'objet d'une information adaptée, signalant cette transition.







- DIRECTION LANDIVISIAU-SIZUN EN SUIVANT LA D30 -

Tronçon n° 15 : de la D30 (au niveau du Pôle des Métiers) au Pontic (Commune de Locmélar)

Communes : Loc-Eguiner, Ploudiry et Lampaul-Guimiliau, Locmélar ;

longueur: 3400 mètres.

Extraits de carte Géoportail ci-contre et page 68.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

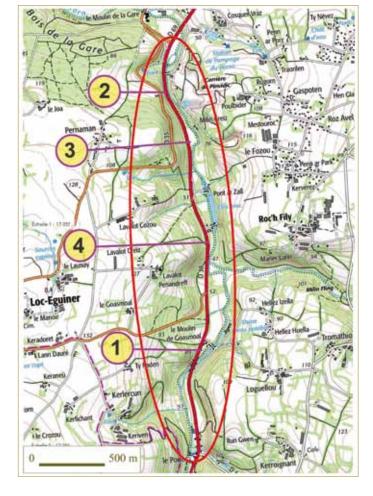
A partir de cette intersection, l'itinéraire se déroule dans le sens nord-sud en direction de Sizun et la rivière se trouve désormais à gauche de la RD.

Sur les 300 premiers mètres, ce tronçon est encaissé (présence d'une ancienne carrière peu visible). Dans un second temps, le versant est de la vallée s'abaisse au niveau de la confluence avec la Dourcam, second plus important affluent de l'Elorn. Par la suite, sur environ 400 mètres, la rivière serpente entre des prairies naturelles encore entrenues jusqu'au niveau de la station de pompage de Goas Moal que l'on aperçoit en perspective assez lointaine. Puis la vallée se resserre à nouveau sur ses deux versants jusqu'au lieu-dit le Pontic.

Le versant ouest reste abrupt sur la quasi-longueur du tronçon avec des affleurements rocheux remarquables, pour la plupart peu visibles car aujourd'hui masqués par la végétation. La fin du tronçon se termine au lieu-dit le Pontic, petit hameau sur la rivière.

Sur ce parcours routier, à l'amont de la station de pompage de Goas Moal, des glissières bois ont été implantées (vue 1) récemment dans le cadre de la mise en place du périmètre de protection de cette unité de traitement et de production d'eau.

• Côté gauche de la D30 : dés que l'on s'engage sur cette voie départementale, on remarque la présence d'une carrière qui n'est plus en activité. Son emprise est relativement discrète. Le front de taille situé en surplomb et en arrière-plan perturbe peu la vision d'ensemble du fait du reboisement naturel de l'ensemble des remblais. Les tours de concassage et les infrastructures métalliques qui constituaient de véritables verrues ont été démontées voici plusieurs années.



La rivière est très proche de la route et de la carrière ainsi que les anciens ouvrages hydrauliques : le barrage dit de Milin Job et le bâtiment



Tronçon n° 15 (suite)

(en ruines) abritant le système de vannage sont à peine visibles du fait de la présence d'un enchevêtrement de taillis de saules (vue 2, page 67). Ce site, jadis remarquable, livre une impression de total état d'abandon, accentué par le fait qu'un ancien muret de schiste longeant la rivière a été détruit lors des travaux d'élargissement de la D30 dans les années 1970.

Ce site mériterait une complète remise en valeur en s'inspirant des cartes postales de l'époque (voir pages 70 et 71). Elle permettrait de redécouvrir la rivière. A noter que, dans le cadre du programme en faveur de la continuité écologique, les ouvrages hydrauliques ont été démantelés (juillet 2021), permettant à la rivière de retrouver son cours d'origine.

200 mètres à l'amont, une zone de dépôt de gravillons, dépendante de la carrière, constituait une autre verrue en bord de route. Elle est à présent masquée par un rideau d'arbres et de Lauriers-palme (vue 3, page 67).

Aucune habitation sur ce tronçon si ce n'est une pisciculture (Pont Ar Zall), en grande partie masquée par des taillis et plusieurs rideaux d'arbres. L'abattage récent d'une parcelle de conifères a modifié la situation : les bâtiments sont désormais visibles depuis la voie départementale.

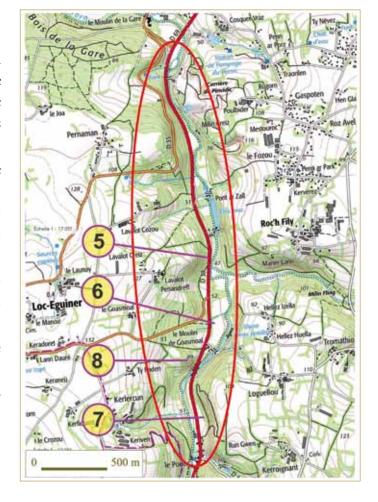
De part et d'autre de cet établissement piscicole, deux aires de repos ont été créées depuis de nombreuses années (vue 4, page 67). Elles permettent une vue sur la rivière limitée, du fait d'une végétation rivulaire dense et mal entretenue (vue 5).

A mi-parcours du tronçon (amont immédiat de la pisciculture), le fond de vallée s'élargit

à l'approche de la confluence la Dourcam, le second plus important affluent de l'Elorn. La rivière méandre ensuite au milieu d'un patchwork de prairies naturelles et de taillis de bouleaux, (vue 6) jusqu'à l'intersection de la route qui mène au moulin de Goas Moal.

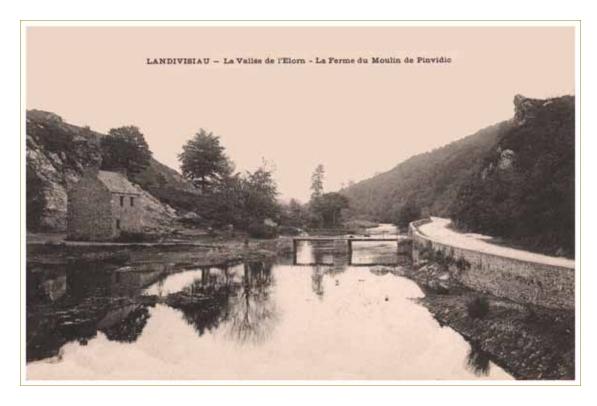
Dans la dernière partie du tronçon, le versant boisé de la vallée devient plus abrupt en se prolongeant jusqu'au Pontic par une ligne crête rocheuse surplombant ce hameau, occupée par des landes et des bruyères préfigurant un paysage type Monts d'Arrée (vue 7).

• Côté droit de la D30 : ce tronçon est très pentu voir encaissé avec des affleurements rocheux remarquables formant parfois une véritable falaise au ras de la D30, à l'amont du moulin de Goas Moal où la rivière se retrouve à nouveau sur le côté droit de la route. La vue sur ces affleurements rocheux est beaucoup plus prégnante en venant de la direction de Sizun.





Toutefois, là encore, le boisement naturel et quelques plantations ponctuelles (peupliers, conifères) masquent la plupart de ces marqueurs minéraux spécifiques de la vallée de L'Elorn encore très visibles il y a quelques décennies (vue 8, page 69).



La ferme du Moulin de Pinvidic

RECOMMANDATIONS, PROPOSITIONS:

- mettre en valeur les abords de la carrière par une gestion appropriée de la végétation rivulaire pour permettre une vue sur la rivière. Reconstructions de l'ancien muret de schiste (..?) ;
- gérer les taillis situés en bord de rivière en mettant en valeur les arbres de haut jet sur les propriétés de l'AAPPMA;
- engager une réflexion en vue de la mise en valeur (et/ou la protection réglementaire des affleurements rocheux après un inventaire exhaustif) ;
- les aires de repos qui ont été aménagées dans des lieux judicieux mériteraient d'être partiellement requalifiées (par exemple en supprimant certaines essences peu adaptées, tels les cyprès, etc.) ;
- informer et sensibiliser les riverains (secteur du Pontic).



Pont-Pinvidic « La carrière des prisonniers allemands » et l'ancien barrage

Un chantier organisé par l'AAPPMA de l'Elorn a réuni 35 volontaires le samedi 17 octobre 2021 pour, entre autres, ouvrir un cône de vision depuis la route sur la rivière à l'emplacement de l'ancien barrage arasé durant l'été 2021.

Ces trois cartes postales anciennes ont une grande valeur pédagogique. Elles nous renseignent sur l'importante évolution des paysages de nos vallées : l'omniprésence des biefs de moulin, de la roche, de la lande et la quasi-absence de ripisylve.



Pont-ar-Zall: le moulin

- DIRECTION LANDIVISIAU-SIZUN EN SUIVANT LA D30 -

Tronçon n° 16 : du Pontic (Commune de Locmélar) à l'intersection de la vieille route de Sizun

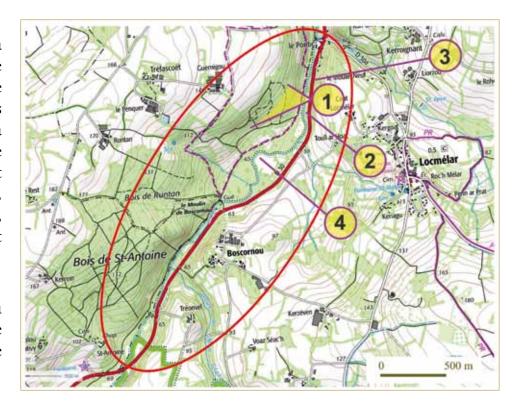
Communes: Ploudiry, Locmélar et Sizun; longueur: 3200 mètres.

Extraits de cartes Géoportail ci-contre et page 74.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

Ce long parcours est relativement homogène, aucune habitation à proximité immédiate. Trois cents mètres à l'amont du Pontic, le fond de vallée s'élargit. Le relief sur le versant sud-ouest reste marqué et présente une co-visibilité étagée remarquable avec, en premier plan, des prairies naturelles et de nombreux taillis, en deuxième plan, les méandres de la rivière, puis, en troisième plan, une grande étendue boisée formant une vaste courbe vallonnée (1) qui se resserre vers l'amont en se rapprochant de la rivière au lieu-dit Boscornou (photo ancienne – vue 1). Dès lors, le versant boisé devient abrupt en surplomb de la rivière et de la D30, occupé par un des plus grands massifs forestiers de la vallée (bois de St Antoine) d'où émergent quelques affleurements rocheux.

Après quelques centaines de mètres, ce versant boisé s'abaisse au niveau de la chapelle de St-Antoine et de l'intersection avec la vieille route de Sizun où, après le passage d'un pont, la rivière coule alors à gauche de la D30.



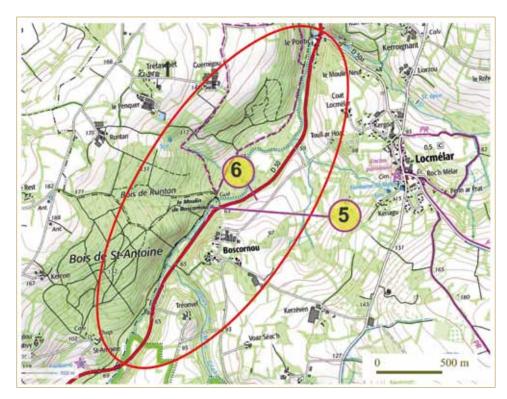
- Côté droit de la D30 : la première partie du parcours longe assez étroitement la rivière bordée de prairies, partiellement masquée par un rideau d'arbres (vue 2). L'AAPPMA de l'Elorn, propriétaire de plusieurs parcelles dans ce secteur, a déjà procédé à des coupes sélectives qu'il conviendra de poursuivre en préservant les plus beaux sujets (chênes...) (vue 3). Dans un second temps, la rivière s'éloigne de la
- 1) Traversée par l'ancienne voie ferrée Rosporden-Plouescat.



Tronçon n° 16 (suite)

départementale, puis, après un ample méandre (vue 4), la rivière longe à nouveau la route à partir du lieu-dit Boscornou, marqué par un délaissé routier qui fait office de parking (vue 5). La rivière, jusqu'à la fin du tronçon, est à nouveau visible par intermittence le long du versant pentu et boisé.

- Côté gauche de la D30 : dans la première moitié du tronçon, ce versant en pente continue, moins accentuée que sur la rive opposée, est occupé par des cultures. Depuis la route, en contrebas, la vue sur les parcelles est heureusement limitée car le bocage a été largement destructuré (vue 6). Il conviendrait d'ailleurs de remailler ces vastes parcelles en pente dans le cadre du programme Breizh Bocage.
- Sur la seconde partie du tronçon, le relief s'élève à nouveau et le versant de la vallée, de plus en plus pentu, est occupé par des taillis de chênes. Vue 7 : vue de la vallée de l'Elorn depuis le bourg de Locmélar.



RECOMMANDATIONS - PROPOSITIONS:

- Dans la première partie du tronçon, côté rivière, il convient de poursuivre la gestion des arbres en maintenant les plus beaux sujets (propriété AAPPMA) ;
- encourager les exploitants agricoles qui travaillent les parcelles (bas-côté gauche, commune de Locmélar) à participer au programme Breizh Bocage.

NB - Voir fiche spécifique pour la vieille route de Sizun, page 86 (carte page 84).







- DIRECTION LANDIVISIAU-SIZUN EN SUIVANT LA D30 -

Tronçon n° 17 : de l'intersection de la vieille route de Sizun au carrefour de la D764

Communes: Ploudiry et Sizun; longueur: 2300 mètres.

Extrait de carte Géoportail ci-contre.

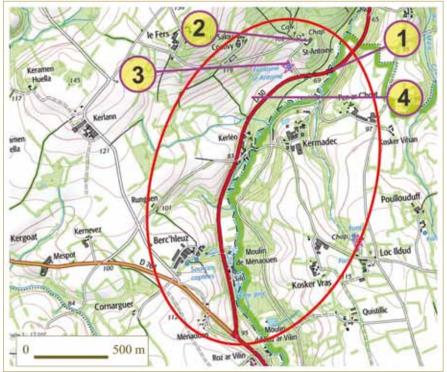
SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE

Après le passage sur un pont qui positionne à nouveau l'Elorn à gauche de la route, cet itinéraire s'éloigne de la rivière en s'élevant progressivement jusqu'au carrefour de la route Sizun-Landerneau (D30 et D764).

- Côté gauche de la D30 : après le franchissement de l'Elorn (vue 1) passage devant le hameau de Kerléo la présence d'un ancien hangar relativement volumineux détonne quelque peu dans ce hameau, même si la végétation environnante limite son impact visuel. Une seule habitation visible sur le reste du parcours avec une vue en léger surplomb permettant une covisibilité sur le fond de vallée et le versant agricole opposé, rive gauche, qui présente un bocage au maillage élargi et parfois destructuré. La rivière apparaît sur un linéaire limité au niveau de la prise d'eau du moulin.
- Bas-côté droit de la D30 : pas d'habitation visible si ce n'est en vision assez éloignée la chapelle St Antoine (vue 2), surtout visible dans le sens Sizun Landivisiau, et de sa fontaine (vue 3). 400 mètres après l'intersection avec la vieille route de Sizun, le versant s'élève progressivement jusqu'à carrefour avec la D764. Dans ce secteur, le bocage a été élargi en contrebas de la chapelle (vue 4 la D30 vue de la chapelle).

RECOMMANDATIONS - PROPOSITIONS:

- sensibiliser les exploitants au remaillage du bocage en contrebas de la chapelle St-Antoine
- informer, sensibiliser les riverains du hameau de Kerléo.





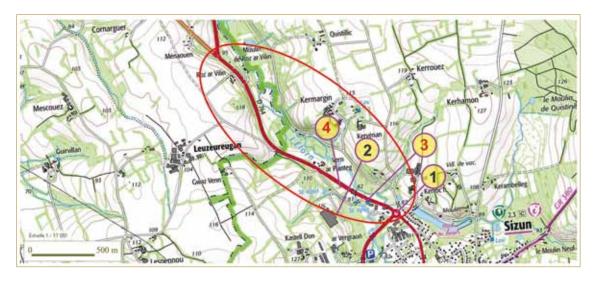
- DIRECTION LANDIVISIAU-SIZUN EN SUIVANT LA D30 -

Tronçon n° 18 : du carrefour de la D764 et de la D30 à l'entrée nord du bourg de Sizun

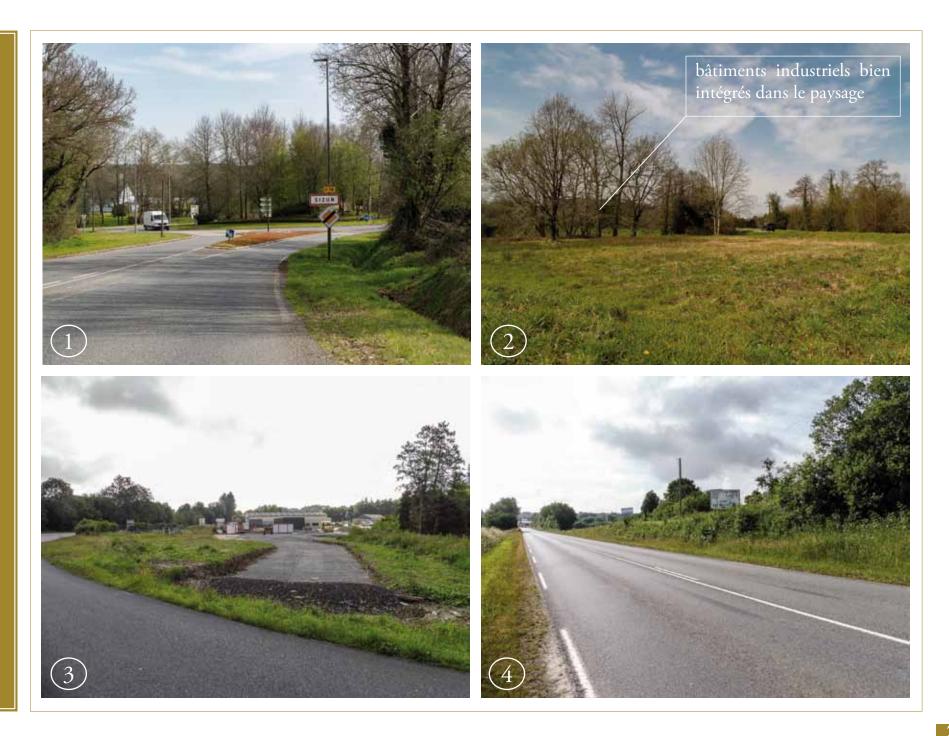
Commune : Sizun ; longueur : 1950 mètres. Extraits de carte Géoportail ci-contre et page 80.

SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

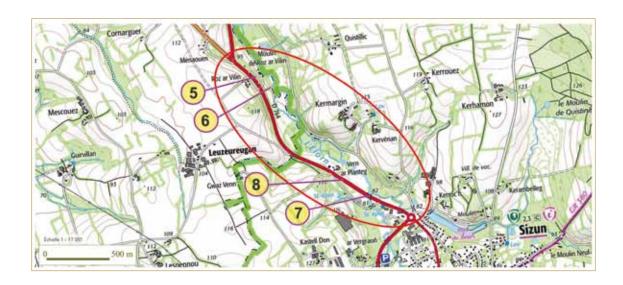
Après le stop ce tronçon prend une direction sud est vers le bourg de Sizun. Il se situe en léger surplomb de la rivière et offre une visibilité sur le fond de vallée constitué de prairies et de taillis. Les premiers bâtiments industriels apparaissent à environ 2 km en amont sur le versant droit de la vallée et, après un premier passage sur l'Elorn, le premier rond-point (vue 1) marque l'entrée nord-ouest du bourg ;



- Côté droit de la D764 : la première partie du tronçon est relativement pentue et boisée puis apparaît sur les hauteurs des bâtiments de type industriel récent (vue 2), ainsi que la STEP, bien intégrés et la zone artisanale également relativement bien intégrée jusqu'à une coupe d'arbres récente (projets d'implantation de nouveaux bâtiments) (vue 3). A noter la présence de quelques panneaux publicitaires (vue 4).
- Côté gauche de la D764 : passage devant un parking relativement bien paysagé (vue 5, page 81) et très fréquenté. La vue est intéressante sur la rivière en contrebas (prairies, taillis) (vue 6, page 81) surtout dans le sens Sizun- Landerneau ; elle apparaît par intermittence marquée par la ripilsylve. Après le passage devant un hameau de qualité, le franchissement sur l'Elorn permet une vue intéressante sur la confluence avec le Stain (vue 7, page 81) A noter toutefois sur quelques centaines de mètres, un alignement surprenant de cyprès (vue 8, page 81).



Tronçon n° 18 (suite)



RECOMMANDATIONS - PROPOSITIONS:

- faire respecter la réglementation enseigne-pré enseigne ;
- Intégrer le parking en surplomb du moulin de Roz Ar Vilin dans une réflexion globale ;
- la zone du Vern est relativement bien intégrée mais la partie nord du site pourrait être mieux « naturée », ainsi qu'une dépendance de la route située à proximité immédiate de la rivière qui permet une découverte intéressante sur l'Elorn à partir du « Pont Bleu » ;
- Informer, sensibiliser les riverains.



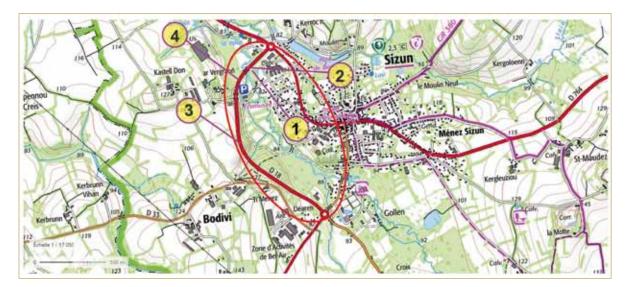
- DÉVIATION OUEST DE SIZUN -

Tronçon n° 19 : par la D18, du rond-point nord de Sizun au rond-point de la route de Hanvec, au niveau de la confluence du premier affluent de la rive gauche de l'Elorn, le Déarun.

Commune : Sizun ; longueur : 1500 mètres. Extraits de carte Géoportail ci-contre et page 84.

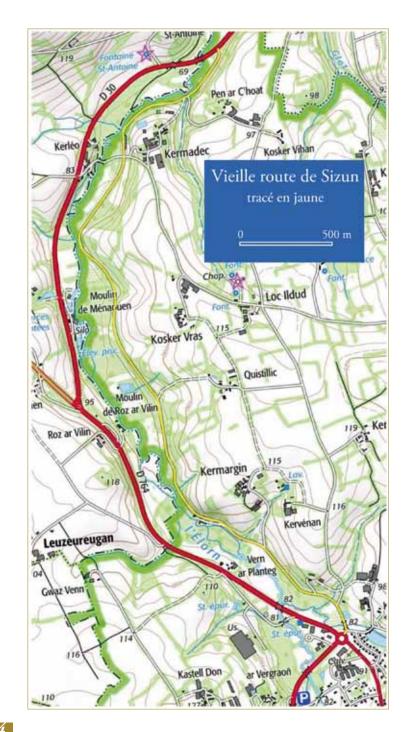
SITUATION, DESCRIPTION GÉNÉRALE:

Ce tronçon routier de la D18 est une déviation, par l'ouest, évitant le passage dans le bourg de Sizun, créée dans les années 1990. Elle permet de rejoindre la route de Hanvec en direction de la RN165. Le tracé et l'intégration de cette déviation ont fait l'objet d'une étude particulièrement soignée du Conseil Général du Finistère et du Parc Naturel Régional d'Armorique (plantations, glissière bois, outre les taillis existant les remblais ont été entièrement reboisés) (vue 1).

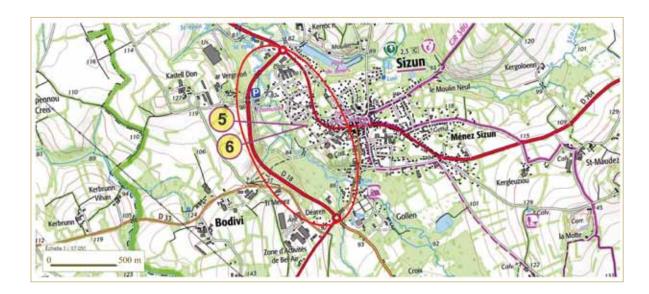


- Côté droit de la RD : ce parcours longe la zone artisanale sur une centaine de mètres et la rivière apparaît immédiatement dans un méandre intégré dans le sentier d'interprétation de la Maison de la Rivière et de la Biodiversité (vue 2).
 - Après le franchissement de l'Elorn le versant de la vallée (vue 3) surplombe la départementale jusqu'au rond-point de la D18 ;
- Côté gauche : après les premiers bâtiments de la ZA, intégrés dans le plan de boisement le cette déviation routière, la Maison de la Rivière et de la Biodiversité et son sentier d'interprétation apparaissent dans un décor arboré (vue 4). Une fois le pont sur l'Elorn franchi, les abords de la route sont boisés jusqu'à la fin du tronçon. Un cône de vision permet cependant une covisibilité remarquable sur le bourg et les maisons de Sizun qui s'inscrivent dans un décor vallonné (vue 5 & vue 6, page 85).



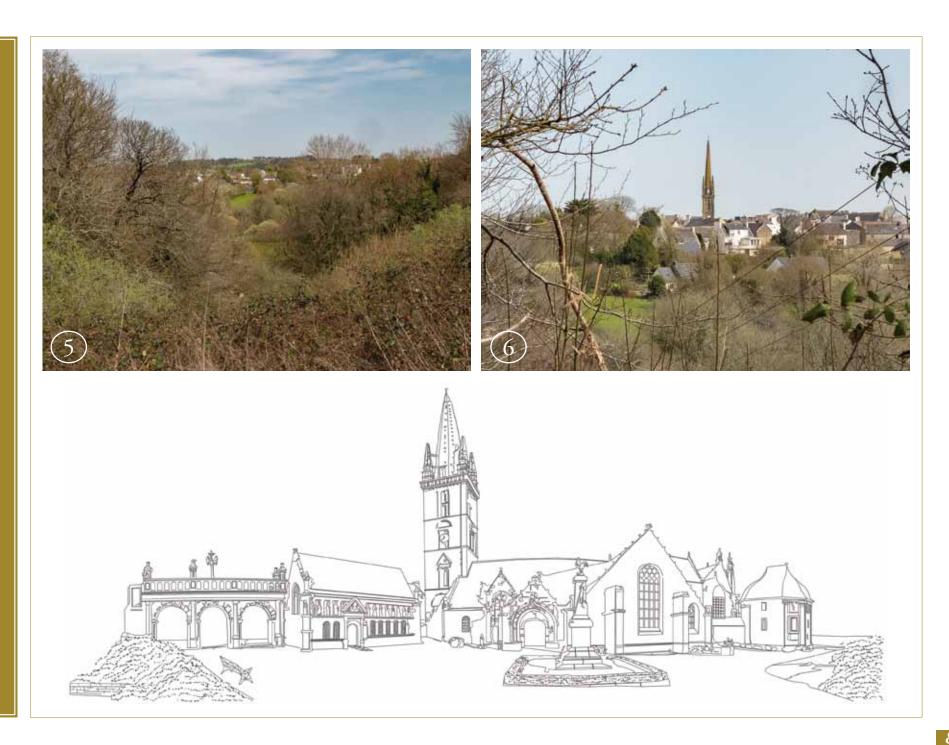


Tronçon n° 19 (suite)



RECOMMANDATIONS - PROPOSITIONS:

- maintenir les lieux en état ;
- faire respecter la réglementation enseigne-pré enseigne.
- (1) Cette déviation devait à l'origine longer la rivière. Fort heureusement ce tracé qui aurait lourdement impacté les rives de l'Elorn, n'a pas été retenu grâce à l'action du PNRA et des associations.



ZOOM SUR LA VIEILLE ROUTE DE SIZUN - voir tracé page 84 -

La vieille route de Sizun s'étend sur un linéaire de 3,4 km, de la fin du tronçon N° 17 à la fin du tronçon N° 18 (rond-point nord de Sizun).

Notre objectif n'est pas ici de privilégier le passage automobile par cet axe routier ancien mais de signaler son intérêt (pour la randonnée pédestre ou cycliste). Ce diverticule présente en effet un intérêt particulier : en premier lieu; du fait de sa très faible fréquentation, de son étroitesse et de la covisibilité qu'elle offre sur les prairies et taillis de fond de vallée, ainsi que des vues intermittentes sur la rivière (vues1, 2 & 3). Malheureusement, ce tracé est fort mal entretenu (voir photo vues 4 & 5) pour ne pas dire massacré - tas de branchages déposés le long de la route et talus-murets éventrés. Elle est essentiellement utilisée par quelques riverains, par les pêcheurs et les randonneurs.

De nombreuses parcelles sont la propriété de l'AAPPMA, mais il conviendrait que les arbres de haut jet sur les talus soient valorisés.

PROPOSITIONS:

Secteur test pour un entretien correct des bas-côtés routiers en concertation avec la commune. Mener une réflexion avec la commune pour favoriser la circulation pédestre et cycliste.







RÉSUMÉ (NON EXHAUSTIF) DES ENJEUX ET DES ACTIONS À MENER

- limiter les fermetures de paysages du fait d'une végétation trop dense ou d'une absence d'entretien en ouvrant des cônes de vision sur les parcours les plus proches et les plus marquants de la rivière (méandres, îlôts...);
- mettre en valeur les espaces boisés (généralement pas ou mal entretenus) en valorisant les plus beaux arbres, tant à proximité immédiate du bord de route qu'en bordure de rivière ;
 - en accord avec les propriétaires riverains, limiter l'enfrichement de certaines parcelles et encourager leur entretien ;
- inventorier et requalifier les délaissés routiers qui font office de parkings en mettant en valeur les murets de bord de route selon une approche homogène à l'échelle de la vallée, requalifier les aires de repos (remplacer les essences « urbaines », cyprès, Laurier-palme...) ;
 - remplacer les glissières de sécurité métalliques par des glissières bois ;
- jalonner le parcours de marqueurs du paysage (exemple murets autour des délaissés routiers faisant office de parking, barrières bois dans les entrées de champs, plantations d'essences spécifiques...);
 - requalifier les sites les plus emblématiques : exemple mise en place à Pont-Christ d'un site-test ;
- sensibiliser les riverains à la qualité paysagère (notamment à partir de documents guides), réaliser une vidéo de présentation du projet axe routier vitrine pour animer des réunions publiques de sensibilisation ;
 - assurer un entretien respectueux de la végétation arbustive le long des routes départementales et communales par les services techniques ;
 - faire respecter la réglementation enseignes pré enseignes ;
 - sensibiliser les artisans et industriels implantés dans le lit majeur (voir notamment Eau du Ponant avec la station de Pont ar Bled) ;
 - mener une réflexion en vue d'une signalisation adaptée afin de promouvoir la démarche « axe routier vitrine » ;
- promouvoir la sensibilisation du paysage dans le cadre des jumelages existant entre les communes de la vallée et des villes du Royaume-Uni (Brest et Plymouth (1), La Roche-Maurice et Bischopteingtown, etc.) (2) (3);
 - réaliser une charte d'itinéraire.

La plupart des actions à mener, à l'exception de l'enfouissement des réseaux électriques et téléphoniques, du remplacement des glissières métalliques, ne nécessitent pas d'engagements financiers lourds.

- (1) voir à proximité de Plymouth, le Parc du Dartmoor et la splendide vallée de la Dart.
- (2) Voir la rivière Teign.
- (3) Voir les grandioses vallées de la Wye et de l'Usk (rivières frontières entre le Pays de Galles et L'Angleterre).

Autant de rivières à salmonidés migrateurs (saumon Atlantique, truite de mer...) offrant des qualités de paysages exceptionnelles (bocage, haies, massifs forestiers, parcs, collines, landes et pâturages...) témoignages concrets d'un véritable d'une culture du paysage.









DÉLAISSÉS ROUTIERS, PARKINGS, AIRES DE REPOS : DES JALONS MARQUEURS SUR LES DÉPARTEMENTALES ?

Les départementales sont jalonnées de délaissés routiers. Certains font office de parkings, d'autres ont été aménagés par le service des routes en aires de repos, notamment aux abords de l'axe Landivisiau-Sizun (communes de Loc-Eguiner, Ploudiry et Lampaul-Guimiliau).

La plupart sont implantés sur le domaine public mais quelques-uns sont privés. Voir la carte ci-contre situant ces aménagements que nous avons classés en trois catégories : délaissés, parkings et aires de repos.

Généralement ils sont bordés de talus-murets, dont certains se sont dégradés au fil du temps.

Un inventaire complet s'impose en établissant un état des lieux pour chaque aménagement. En règle générale, la plupart ne nécessitent que peu de travaux pour leur remise en état (vue ci-dessous), hormis certains talus-murets qu'il conviendrait de restaurer. Certaines plantations (cyprès, Lauriers-palme...) sont inadaptées dans la vallée. Le long de la route et de la voie ferrée, il serait par ailleurs judicieux de privilégier la flore locale (bruyères, genêts...) sur les remblais (vue ci-dessous), aujourd'hui envahis par les ronciers. Nous préconisons par ailleurs la mise en place de barrières traditionnelles en bois dans les entrées de champs.

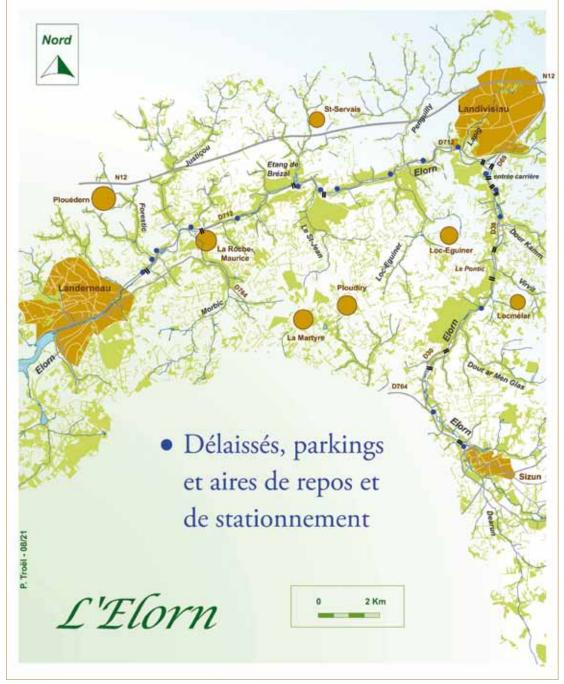
Une requalification unifiée de chacun de ces « aménagements » de bord de route identifierait de manière positive l'ensemble de cet itinéraire de 30 km, sans coût excessif, excepté pour le site de Pont-Christ, en déshérence totale, qui nécessiterait une requalification d'ensemble prenant en compte le parking, la voie menant à la chapelle et ses abords pour une meilleure visibilité de l'édifice.











LA VALLÉE DE L'ÉLORN, PATRIMOINE ÉCOLOGIQUE, ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

Des sources à son débouché dans la rade de Brest, l'Elorn couvre un bassin versant de près de 400 km². Ce fleuve côtier présente une variété de paysages en fonction des saisons (période de crues, basses eaux, etc. - voir vues 9 et 10, page 97). En outre, la vallée se distingue par la qualité de son patrimoine architectural, notamment une concentration sans égale d'enclos paroissiaux dont la promotion est assurée par l'APEVE (1), sans oublier à Landerneau le pont de Rohan, à la frontière du Léon et de la Cornouaille, le château féodal de la Roche-Maurice et de multiples petits ouvrages ponts, ponceaux de schiste, moulins et kandi.

+ VILLES ET VILLAGES DU BORD DE L'ÉLORN :

Depuis l'estuaire jusqu'aux sources dans les Monts d'Arrée, plusieurs agglomérations jalonnent le cours de la rivière :

- La Forest-Landerneau, dans son écrin forestier, offre, depuis la rive droite, une vue imprenable sur l'estuaire, vers l'amont en direction de Landerneau et vers la rade de Brest jusqu'au pont de l'Iroise (vue 1);
- Landerneau : ville de fond d'estuaire, ville phare de la vallée, structurée autour de l'Elorn où se marient les eaux douces et marines : un atout que la commune a bien perçu en créant voilà déjà quelques années des voies de cheminement sur berges, au cœur de l'agglomération et, plus récemment, un parc urbain, prolongé, dès 2022, par un itinéraire de randonnée de plus de 10 km entre la Forest-Landerneau et la Roche-Maurice (vue 2, le pont de Rohan) ;
- La Roche-Maurice (vue 3, le pont de la Roche-Maurice), au carrefour de trois affluents qui rejoignent l'Elorn au pied de son château féodal, a, en outre, le privilège, avec la commune de Plounéventer, de posséder le site de Pont-Christ avec sa chapelle, son calvaire, son pigeonnier, son étang à la confluence du ruisseau de Brézal;
- **Sizun** sur le cours supérieur, commune du Parc Naturel Régional d'Armorique (vue 4), où est implantée la Maison de la Rivière et de la Biodiversité, qui se partage la haute vallée de L'Elorn et le lac du Drennec avec la commune de **Commana** (vue 5, page 95) ;
- Bien que distant de l'Elorn, nous rajouterons à cette liste, le bourg de **Locmélar**, qui grâce à son surplomb marqué depuis les hauteurs de la rive gauche, aux abords de sa belle église (vue 6, page 95), permet une lecture de paysage exceptionnelle sur le cours moyen de vallée, portant sur un linéaire de près de 10 km.

⁽¹⁾ APEVE : Association pour la Promotion des Enclos Paroissiaux de la Vallée de l'Elorn qui réalise un remarquable travail en faveur de la connaissance et de la sauvegarde de ce patrimoine.









+ UNE MOSAIQUE DE MILIEUX NATURELS ET DE PAYSAGES ASSOCIÉS

Le bocage occupe la plus grande partie du bassin versant (voir aussi l'encadré sur le bocage, page 100). Hélas ! comme partout en Bretagne, il a subi les conséquences de l'aménagement du territoire et de la mécanisation agricole.

Ainsi, la réalisation de la RN12 (1971-1972) a nécessité la redistribution des terres qui s'est faite au détriment du bocage, souvent très dégradé sur des dizaines, voire des centaines d'hectares de chaque côté de cette voie express, notamment sur la totalité de la rive droite du cours inférieur. La trame bocagère a pratiquement disparu dans certains secteurs qui présentent davantage une physionomie d'*open field*, notamment à l'est de l'agglomération Landivisienne.

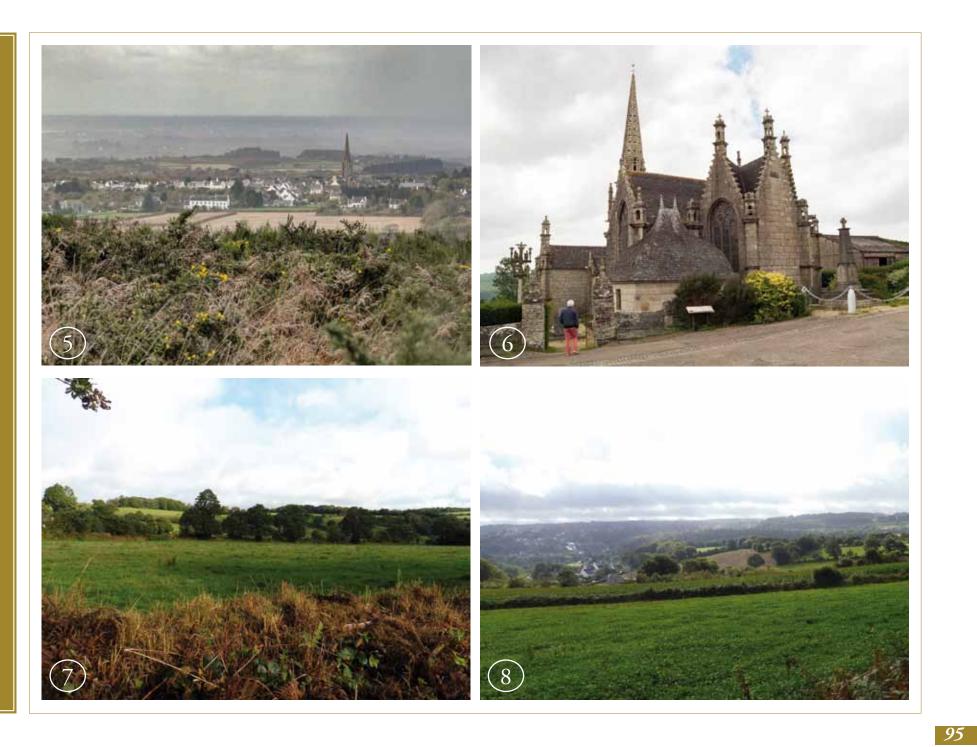
Précédemment, dans les années 1960, les opérations dites de remembrement se sont traduites par des arasements quasi systématiques de talus. Dans le Finistère, ces opérations administratives ont engendré des situations conflictuelles du fait de l'opposition farouche d'une minorité d'agriculteurs. Fort heureusement, peu de communes de la vallée ont été concernées par ces opérations, à l'exception de Plouédern où un agriculteur après des années de lutte, a réussi à sauver le maillage bocager de son exploitation où, depuis le versant nord de la vallée, on découvre un vaste panorama qui porte sur un linéaire de plus de 5 km, des vallonnements de la Roche-Maurice jusqu'aux abords de Pencran et l'agglomération Landernéenne (vues 7 & 8).

Si très peu de communes de la vallée de l'Elorn ont été affectées par les remembrements administratifs de la décennie 1960-1970, hormis le cas particulier de la redistribution des terres liée à la construction de la RN12, le parcellaire a malgré tout été élargi sous l'effet de l'agrandissement des exploitations, dans le cadre d'échanges amiables entre agriculteurs. Cette démarche a généralement permis de préserver un certain maillage. Plusieurs communes de la vallée ont conservé leur qualité bocagère (Locmélar, Sizun, Commana). Hélas! les successions de concentrations des exploitations se poursuivant, on assiste toujours à des opérations régulières d'arasement de talus, le plus fréquemment dans les secteurs jusque-là préservés, y compris dans le site inscrit des Monts d'Arrée (1).

Le secteur bocager le plus remarquable du bassin versant se situe aujourd'hui au sud-est du lac du Drennec, tout particulièrement sur St-Cadou, où le parcellaire ancien reste quasiment intact. Cette ambiance de forêt linéaire dense est renforcée par la connexion avec les plantations de feuillus réalisées, depuis la fin des années 1980, sur environ 90 hectares sur le pourtour du lac. Le versant nord du plan d'eau présente un maillage nettement plus élargi et il faut déplorer les arasements illégaux de talus qui se poursuivent sous la pression de la concentration agricole, le plus souvent en toute illégalité car le secteur se situe en site inscrit des Monts d'Arrée (1). De plus la commune de Commana a récemment classé son bocage.

Parallèlement le programme régional Breizh Bocage dans le cadre du SAGE engagé en 2014, piloté sur l'Elorn par le Syndicat de Bassin, s'est traduit par la plantation et la réalisation d'une cinquantaine de kilomètres de haies bocagères et de talus. Ces actions significatives

(1) Le site inscrit concerne les parties de communes de Sizun et Commana, au sud de la D764. Tout arasement de talus dans ce secteur doit faire l'objet d'une déclaration préalable en Préfecture.



commencent à marquer le paysage, notamment sur certaines parties des territoires communaux, comme à Plouédern, Lanneufret, Bodilis sur la partie sud de la voie express, à Ploudiry. Pour autant le compte n'y est pas, car ces opérations restent encore trop isolées et sont le fait d'une minorité d'agriculteurs motivés.

Beaucoup reste donc à faire pour « raccommoder » le bocage, même si l'on se place, non pas dans l'objectif de retrouver la densité bocagère des années 1960, mais plus modestement de restructurer le maillage dans les secteurs les plus dégradés.

Cette requalification nécessiterait un inventaire précis des zones destructurées, afin de sensibiliser les exploitants agricoles en travaillant sur les bénéfices conjoints de la valorisation du bocage, en terme de lutte contre l'érosion, de biodiversité et de reconquête paysagère. Notre connaissance du bassin versant nous amène à considérer que moins de 20 km de haies et de talus suffiraient à remettre en ordre les secteurs les plus destructurés, proches des axes routiers. Une opération qui aurait valeur d'exemple et qui ne nécessiterait pas de lourds investissements (sud Locmélar, nord-ouest de Sizun...)

Forêts, bois et taillis, au sens « forestier » du terme (1) : le Finistère, avec la Manche, est le département le moins boisé de France. Taillis et bois de pente occupent néammoins l'essentiel des versants de la vallée de l'Elorn et de la plupart de ses affluents - (voir carte page 9).

La consultation de cette carte du bassin versant permet de constater que les zones boisées occupent une surface non négligeable à l'échelle du lit majeur, des abords des Monts d'Arrée jusqu'à l'estuaire et, parfois même, à la périphérie immédiate des agglomérations (la Forest-Landerneau, Pencran, Landerneau, le versant sud de landivisiau). De vastes taillis couvrent pratiquement sans discontinuité le versant rive gauche depuis la Roche-Maurice - à l'exception de l'impressionnante trouée de la carrière de Kerfaven, plus de 100 hectares, bordant le plateau de Ploudiry - jusqu'aux abords de Sizun.

Les affleurements et blocs rocheux parsèment la vallée dès l'estuaire (voir carte, page 99) - notamment les fameux rochers de l'Impératrice à Plougastel-Daoulas - et jalonnent les cours inférieur et moyen, principalement sur la rive gauche, ainsi que dans les vallées du Morbic, du St-Jean et du Ruisseau de Loc-Eguiner. Des affleurements remarquables sont encore visibles sur la rive droite du cours moyen, notamment sur la commune de Locmélar. La plupart de ces affleurements sont - hélas ! - envahis et masqués par la végétation et le boisement naturel (voir photo de la vallée perdue sur la commune de Loc-Eguiner, vue 11). Un inventaire serait à prévoir en vue d'éventuels classement et mise en valeur.

Landes et tourbières : ces milieux naturels et paysagers remarquables couvraient des centaines de milliers d'hectares en Bretagne au début du 19ème siècle. Ils se concentrent désormais en grande partie dans les Monts d'Arrée, notamment aux zones de sources de l'Elorn, au pied du Tuchenn Gador. Ils sont visibles depuis la RD785 (vue 12 - Tuchenn Kador sous la neige).

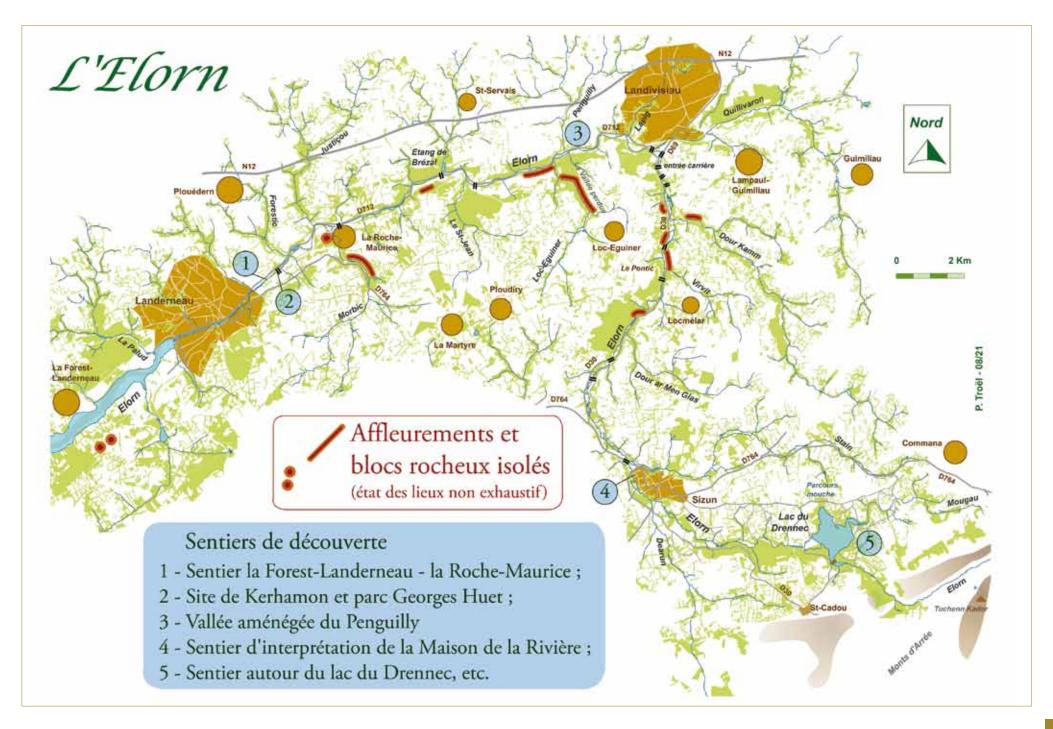
¹⁾ L'approche technico-administrative fait l'impasse sur la forêt linéaire constituée par les haies et les talus boisés alors que, dans les régions bocagères, ils représentent une part essentielle de la couverture arborée.



Les prairies naturelles ont fortement régressées dans la plupart des fonds de vallée. Les secteurs les plus encaissés, délaissés par l'élevage, sont aujourd'hui envahis par les friches ou colonisés par les essences pionnières de milieux humides, saules, boulots, frênes ou parfois plantés, hélas!, le plus souvent en conifères.

Si l'on peut se réjouir de ce retour des fonds de vallée à la nature, il convient cependant de préserver la diversité des milieux et notamment les prairies naturelles qui constituent des milieux d'une grande richesse faunistiques et floristique. L'AAPPMA privilégie donc le pâturage extensif sur plusieurs de ses parcelles dans le cadre d'accord avec des éleveurs. La démarche est également une réalité sur des parcelles situées en périmètre de protection de la station de Pont Ar Bled. Progressivement les vaches reprennent possession du fond de vallée. Enfin, pour conclure, précisons qu'il existe des lieux d'interprétation dans la Vallée de l'Elorn permettant de comprendre le fonctionnement de la rivière ainsi que l'évolution des paysages au fil du temps (Maison de la Rivière, à Sizun, Ecomusée des moulins de Kerouat à Commana et Maison du patrimoine à la Roche-Maurice...), sans oublier divers sentiers d'interprétation existant ou en projet - voir carte ci-contre.





LE BOCAGE UNE ENTITÉ PAYSAGÈRE FORTE EN BRETAGNE, UN PATRIMOINE TOUJOURS MENACÉ.

Le bocage constitue l'entité paysagère la plus étendue de l'Ouest de la France. Ce paysage rural façonné par l'homme s'étend sur des centaines de milliers d'hectares. Loin d'être uniforme, il est composé de milieux et de paysages diversifiés. Il convient donc d'évoquer le bocage au pluriel, particulièrement en Bretagne tant il présente de caractérisques diverses entre les haies du bassin de Rennes, les imposants talus de Basse-Bretagne, de plus en plus massifs et hauts à mesure que l'on s'approche de la pointe occidentale, levées de terre, parfois boisées, nues dans les certaines zones côtières, talus-murets dans d'autres secteurs littoraux et sur les îles. Partout ces diverses formes de bocage marquent fortement le paysage. Ce véritable chef-d'oeuvre d'ingénérie écologique et paysagère - réalisé par l'homme aux époques où l'on « faisait » de l'écologie et du paysage... comme monsieur Jourdain faisait des vers - est le siège d'une riche biodiversité faunistique, floristique et constitue un frein à l'érosion des sols en contribuant à la régulation des écoulements hydrauliques dans une région vallonnée et régulièrement arrosée.

Depuis le milieu du 20ème siècle, le bocage est en régression. À la fin des années 1950, il est admis que les talus bretons, boisés ou non (sur les quatre départements) développaient un linéaire de plus de 300.000 km! En ce début du 21ème siècle, les chiffres officiels font état d'un linéaire de 114 500 km (source OEB : Observatoire de l'Environnement en Bretagne).

Si l'on peut comprendre que les parcelles qui couvraient fréquemment moins d'un hectare nécessitaient un agrandissement pour permettre la mécanisation, les opérations dites de remembrement réalisées pendant la décennie 1960-1970, menées sans discernement, ont bouleversé d'importants territoires. Si l'on admet qu'au plan de la biodiversité un kilomètre de talus boisé équivaut à un hectare de forêt (1), c'est approximativement l'équivalent de 150000 hectares de massifs forestiers (soit plusieurs dizaines de millions d'arbres de haut jet, notamment dans la partie centrale de la Bretagne) qui ont été purement et simplement rayés de la carte en un peu plus d'un demi-siècle. À l'évidence, toute proportion gardée, un tel constat, rapporté à l'échelle de notre région, ne nous autorise donc pas à donner des leçons de morale écologique aux pays qui dévastent la forêt Amazonienne.

La destructuration du bocage n'est pas le seul fait de l'activité agricole. Les opérations d'arasement de talus et des haies ont en réalité débuté dans les années 1950-1960, à l'occasion de la construction du réseau routier et plus précisément lors de l'élargissement des voies communales et départementales, des milliers de kilomètres de talus, des centaines de milliers d'arbres ont ainsi disparu. Le mauvais exemple a donc été le fait des collectivités et services en charge du réseau routier. Il est intéressant de noter que, dans le même temps, l'élargissement routier, dans certaines régions britanniques, étaient accompagnés quasi systématiquement de reconstructions de murets (notamment en Devon et en Cornouailles). Si les récents travaux routiers s'accompagnent désormais de plantations de haies et de talus plantés, ces opérations concernent les nouvelles routes. Un programme spécifique de reconstruction le long des voies anciennes où

(1) Un kilomètre de haie équivaut à 3 à 5 tonnes de carbone stockées par an.

les talus ont été supprimés sur des terrains publics permettrait d'améliorer le maillage sur des milliers de kilomètres. Rajoutons que talus et haies, le long des routes, constituent un filtre naturel pour limiter la diffusion des rejets d'échappement sur les cultures.

Le programme Breizh Bocage, engagé en 2007 dans le cadre d'un contrat de projet Etat Région, a permis de réaliser plus de 5000 km de haies. Une action qu'il convient de saluer même si beaucoup reste à faire, car ce chiffre, de prime abord impressionnant, est à relativiser lorsque l'on sait que le linéaire bocager dans les années 1960 était de l'ordre de 300 à 500 km sur une commune finistérienne de taille moyenne. Il faut enfin constater que ce programme régional n'a pas mis un terme aux arasements de talus qui perdurent, précisément dans les secteurs qui, jusque-là, présentaient encore un cloisonnement dense.

Si les vertus du bocage sont avancées et clairement affirmées dans tous les programmes de reconquête de la qualité des eaux, l'avenir dudit bocage reste incertain pour ne pas dire très préoccupant lorsque l'on sait que, d'ici à 10 ans, la moitié des agriculteurs vont partir à la retraite. L'expérience passée confirme de manière indiscutable que le linéaire bocager est inversement proportionnel au nombre d'exploitations et à la mécanisation liée à la concentration des productions.

Sizun et son bocage dans les années 1960. Dessin d'après photo.

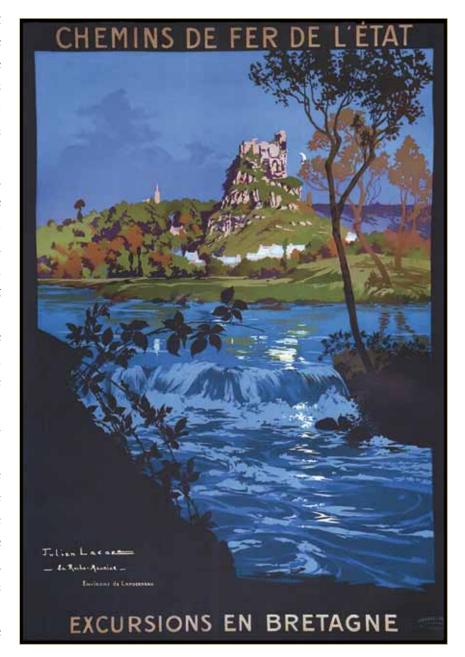


DIFFÉRENTES VOIES POUR DÉCOUVRIR LES PAYSAGES

Les axes routiers ne sont pas les seules voies de communication qui favorisent la découverte paysagère. Il existe en effet plusieurs manières de voyager, de découvrir et de lire les paysages : parmi celles-ci, le « chemin de fer » qui a constitué un formidable vecteur de découverte du territoire français. Souvenons-nous des photographies en noir et blanc présentant les paysages les plus emblématiques du pays. Dans les années 1950-1960, elles s'affichaient dans les compartiments de chaque wagon.

On relèvera avec intérêt ce « poster » ancien représentant l'Elorn au bas du bourg de la Roche-Maurice. Ce magnifique document confirme la proximité de la rivière avec la voie ferrée qui offre des perspectives remarquables, surtout dans le sens Paris-Brest. Il n'est pas inutile de préciser qu'entre la capitale et la cité du Ponant, il n'existe, nulle part ailleurs sur ce long parcours de près de 600 km, un passage ferroviaire de fond de vallée aussi marquant, épousant aussi étroitement les méandres de ce fleuve côtier, avec une vue privilégiée sur ses zones de rapides, ses îlots, ses barrages, ses moulins qui jalonnent ses rives, y compris son estuaire jusqu'au débouché dans la rade de Brest. Un véritable voyage de promotion paysagère d'une rivière à saumon caractéristique du Massif Armoricain, qui se déroule sur 35 kilomètres, lorsque l'on y adjoint aussi la vallée du Quillivaron, le plus important affluent de L'Elorn longeant la voie ferrée depuis Guimiliau jusqu'aux portes de Landivisiau à sa confluence avec la « rivière-mère ».

Enfin, il n'échappe pas non plus aux auteurs de ce rapport qu'une découverte plus intime, au cœur de la vallée, nécessite de prendre du temps : la randonnée pédestre constitue dans ce cas le mode de déplacement à privilégier. Elle permet une proximité avec les milieux naturels et les patrimoines faunistique et floristique qui s'intègrent parfaitement dans la nouvelle approche qui a désormais le vent en poupe avec la fameuse « Trame Verte et Bleue » (1). Dans le domaine de la randonnée, le produit « Vallée de l'Elorn » est riche et varié, grâce aux multiples sentiers (GR, PR, Penguilly, les sentiers d'interprétation, le



sentier autour du lac Drennec, le sentier d'interprétation de la Maison de la Rivière à Sizun...) - voir carte page 99.

Un travail d'inventaire exhaustif de tous ces itinéraires constituerait un projet pertinent qui implique l'intégration de nombreux affluents dont certains offrent des panoramas inattendus avec leurs spectaculaires affleurements rocheux (vallées du Morbic, du Loc-Eguiner, de la Dourcam...)

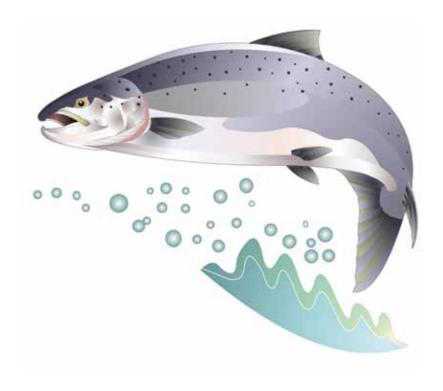
La matière est donc riche, d'autant que les aménagements en faveur de la découverte de la rivière ne manquent pas. Citons, dans la continuité du parc urbain à Landerneau et les voies sur berges - qui ont permis aux habitants de s'approprier « une rivière dans la ville » -, le projet de sentier communautaire La Forest-Landerneau - La Roche Maurice qui favorisera, sur plus de 10 km, une ouverture à l'amont vers les sources et à l'aval vers l'estuaire et l'Océan.

Autant de réalisations qui devraient contribuer à la sensibilisation aux paysages et par là même à la protection de notre environnement malmené depuis plusieurs décennies.

(1) La Trame Verte et Bleue est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées au niveau régional (schéma régional de cohérence écologique) s'inscrivant dans des politiques plus globales (projet de réseau paneuropéen, loi Grenelle....) Parmi les six objectifs retenus : « l'amélioration de la qualité et de la diversité des paysages ». Sur l'Elorn, un programme spécifique initié et porté par la Maison de la Rivière et de la Biodiversité (MRB) a été mis en œuvre sur une période de trois ans (2020-2022) afin de favoriser la biodiversité à l'échelle du fond de vallée sur les parcelles propriétés de l'AAPPMA de l'Elorn qui représentent un linéaire de plus de 15 kilomètres.



Logo du projet « Trame Verte et Bleue » porté par la Maison de la Rivière et de la Biodiversité de Sizun, gérée par l'association « Pêche Rivières Environnement ».



L'avenir du saumon Atlantique sauvage sera celui que l'homme et ses institutions voudront bien lui donner. Si nous ne sommes pas capables de transmettre à notre descendance ce poisson emblématique, nous pouvons sérieusement nous poser des questions sur notre avenir.

Olivier Le Gall (CNRS - IPGQ)

« Nous devons sauver le saumon »

« Nous devons sauver le saumon.

Non pas seulement parce que nous n'avons pas encore percé son mystère...

Non pas davantage parce qu'il est un merveilleux poisson.

Non devons préserver le saumon parce que sa survie est conditionnée par l'intégrité du vaste océan et des rivières et que pour protéger les rivières nous devons préserver et protéger tout le bassin versant, c'est-à-dire le sol, l'eau, l'air qui assurent la vie de la rivière et celle de l'homme.

Notre capacité à réaliser ces objectifs dépend, dans une large mesure, non pas de nos objectifs humains, mais de nos exigences spirituelles, de notre sens des valeurs, de notre conception de l'activité économique, de l'idée que nous nous faisons du progrès et de ses finalités.

Au delà de l'importance qu'il peut revêtir pour chacun d'entre nous, le saumon se présente comme un symbole de la relation entre l'homme et la nature. Aujourd'hui, en effet, à qui réfléchit, le choix apparaît clairement :

- ou nous réapprenons à subordonner nos appétits aux lois de la nature et aux exigences de toute la biosphère,
- ou nous continuons de privilégier les techno-systèmes en édifiant un monde de plus en plus artificiel voué à l'accumulation des biens matériels, lourd de menace pour le vivant, et d'où seront exclues toute spontanéité, toute liberté, toute source d'émotion esthétique...

Ainsi, sauf à prendre le risque de devenir comme des étrangers dans notre propre maison, devons-nous, à l'exemple du saumon, faire face au grave et impératif problème de notre existence, de notre continuité dans le cycle de la nature. La façon dont nous parviendrons à sauver ce poisson menacé entre tous portera témoignage de la façon dont nous pourrons résoudre les problèmes de notre propre destinée!

Finalement, nous sommes là au cœur de ce qui apparaît comme le débat essentiel de notre civilisation, car ce qui compte vraiment dans la sauvegarde du saumon, ce n'est pas tant que nous avons besoin de lui, mais c'est que nous avons besoin de développer les qualités humaines qui sont nécessaires pour le sauver, car ce sont celles-la mêmes qu'il nous faudra pour nous sauver nous-mêmes. »

Texte de JC Pierre, fondateur de l'APPSB, adaptation d'un texte de Ian Mc Millan consacré à la préservation des condors de la Cordillère des Andes, « Le sens d'un combat » paru voilà 38 ans dans la revue d'Eau et Rivières de Bretagne, n° 36!

RESTAURER ET PRÉSERVER LES PAYSAGES DE LA VALLÉE DE L'ÉLORN

PLAYDOYER POUR UNE CHARTE D'ITINÉRAIRE

Textes : *Jean-Yves Kermarrec*, président de l'AAPPMA Elorn Mise en pages, illustrations : *Paul Troël* Photos : *Maryvonne Troël*

Les sites partenaires :

AAPPMA DE L'ÉLORN EAU ET RIVIÈRES DE BRETAGNE MAISON DE LA RIVIÈRE ET DE LA BIODIVERSITÉ







