

Illustration des
strates de l'histoire
des paysages
de la vallée
du Commerce

CONNAISSANCE DES PAYSAGES ET DE LEUR ÉVOLUTION
ENSP | AURH

ATELIER PÉDAGOGIQUE SYNTHÈSE HISTORIQUE

UN TRAVAIL RÉALISÉ PAR FANNY JAOUEN
SOUS LA DIRECTION DE JOSÉPHINE BILLEY ET ALEXIS PERNET

OUVRIR LES PAYSAGES DE LA VALLÉE DU COMMERCE ET DE SES RIVIÈRES

2018 - 2019



Vallée de la Seine

INTRODUCTION

UN OUTIL DE CONNAISSANCE AU SERVICE DU PROJET

La communauté d'agglomération Caux Seine Agglo porte actuellement d'importants projets de mise en valeur de son riche patrimoine, notamment sur les deux principales villes de la vallée du Commerce, Bolbec et Lillebonne. La première est marquée par une industrie textile florissante aux XVIII^e et XIX^e siècles, la seconde par son origine antique dont témoigne le théâtre de la place Carnot. L'usine Desgenétais, dernier grand ensemble bâti hérité de l'âge d'or du textile de Bolbec, est actuellement le lieu d'un important programme de reconversion tandis que le patrimoine antique de la ville de Lillebonne, visible et invisible, fait l'objet d'une démarche alliant le développement de la recherche archéologique à sa mise en valeur. Ce projet de valorisation archéologique, appelé « Juliobona, la Cité antique sur la Seine », interroge le territoire sur la façon dont on peut aujourd'hui donner à comprendre et s'approprier une ville antique largement invisible, dont les vestiges reposent dans les sols de l'actuelle Lillebonne.

Les Ateliers pédagogiques régionaux (APR) de la démarche Vallée de la Seine sont le fruit d'une collaboration entre l'État, les régions Normandie et Île-de-France et l'École nationale supérieure de paysage de Versailles (ENSP), dans le cadre de la fiche 1.3 du contrat de plan interrégional État-Régions de la Vallée de Seine (CPIER). Ces APR ont pour ambition d'élaborer des projets exemplaires qui prennent en compte l'échelle « monumentale » du fleuve, dans ses dimensions géographiques et dans le temps long. Leur objectif est de définir les enjeux de développement et de dessiner les perspectives nécessaires à la réinvention du territoire de la vallée de la Seine et de ses vallées secondaires, en réaffirmant le paysage comme la condition même de l'élaboration de projets conciliateurs et prospectifs. En rassemblant les acteurs les plus divers dans une démarche transversale et fédératrice, l'approche paysagère des APR participe à l'émergence d'une vision commune du territoire de la vallée de la Seine.

En 2018-2019, le service musées et patrimoine de la communauté d'agglomération Caux Seine Agglo a sollicité le CPIER Vallée de la Seine et l'École nationale supérieure de paysage de Versailles pour réaliser un atelier pédagogique mettant en perspective ses grands projets de développement touristique et culturel au prisme d'une approche paysagère de la vallée du Commerce. Questionnant les différentes strates de l'histoire sur l'ensemble de la vallée, du plateau de Caux à la Seine, cet atelier pédagogique a été l'occasion d'engager une réflexion croisée avec différents acteurs du territoire, de l'état des lieux à la formulation d'objectifs de qualité paysagère et de préconisations pouvant servir de base et de prémices à une démarche de projet de paysage à l'échelle de la vallée du Commerce.

Dans le cadre de cette étude, il est apparu nécessaire de trouver un outil permettant de comprendre l'évolution des paysages de la vallée du Commerce sur le temps long, de la fin du dernier âge glaciaire, où la vallée conflue avec une Seine torrentielle, à aujourd'hui, où elle débouche sur les marais industriels de Port-Jérôme. L'illustration en blocs-diagrammes des différentes phases de formation des paysages de la vallée s'est vite affirmée comme principal support de transmission des connaissances actuelles quant à ces grandes évolutions aujourd'hui difficiles à mesurer.

Ce travail d'interprétation et de retranscription a été permis par l'apport scientifique des services archéologiques de la DRAC et du service musées et patrimoine de Caux Seine Agglo. Il fait ici l'objet d'un document autonome, complémentaire du document de synthèse de 40 pages de l'atelier pédagogique (illustration ci-contre).

Ce document de synthèse est également disponible sur le site internet : <http://www.vdseine.fr/ressources/paysage.html>



SOMMAIRE

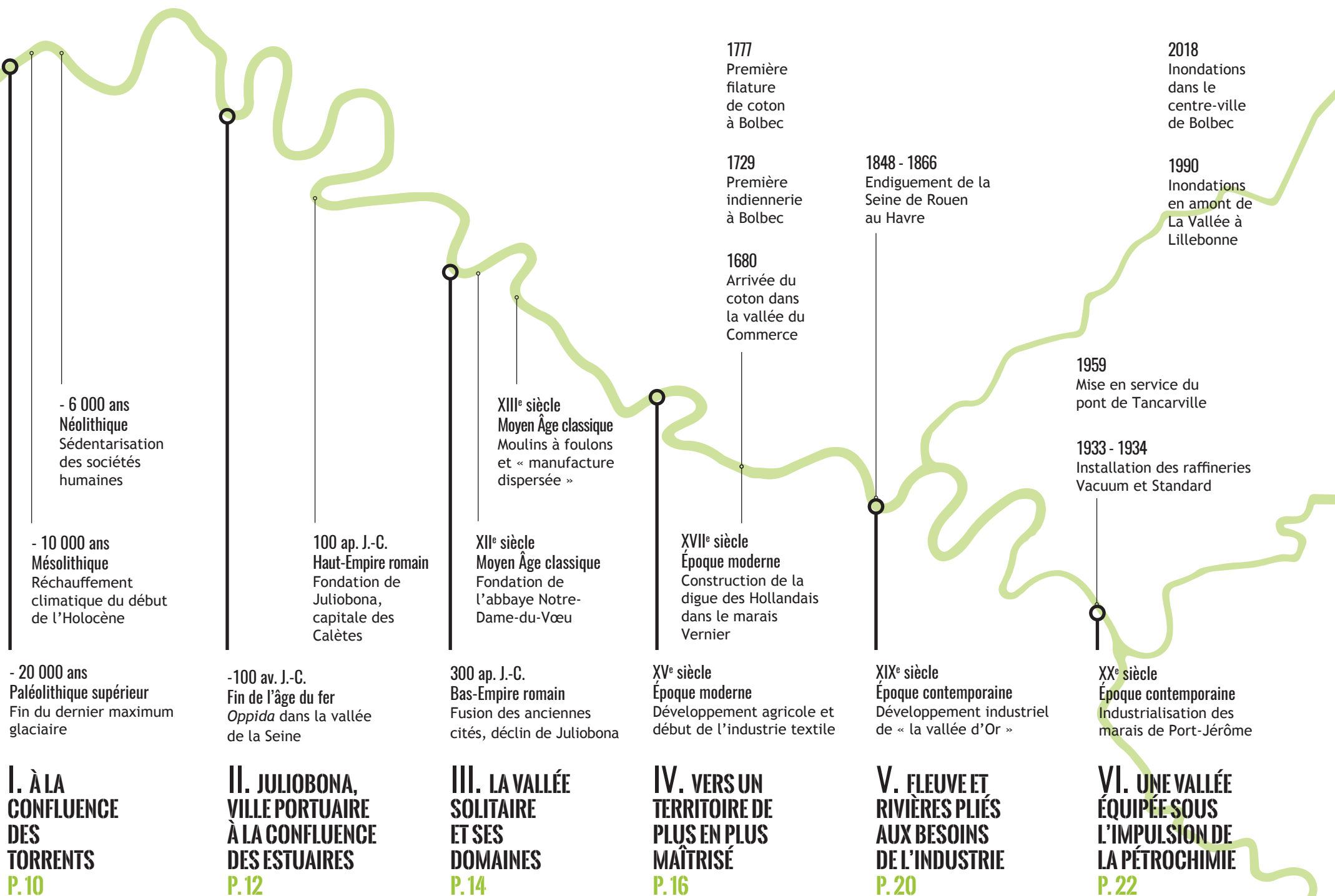
P.3 INTRODUCTION

P.6 PRÉAMBULE

P.8 REPÈRES CARTOGRAPHIQUES

P.10 BLOCS-DIAGRAMMES

P.26 CONCLUSION ET BIBLIOGRAPHIE



PRÉAMBULE

UN TERRITOIRE D'EAU ET DE CRAIE

Profondément entaillée dans le plateau de Caux à 35 km à l'est du Havre, la vallée du Commerce est l'une des dernières vallées affluentes de la Seine avant l'estuaire. Elle débouche sur la vallée de la Seine au niveau des marais de Port-Jérôme et en face du marais Vernier, derniers vestiges des mouvements anciens de l'estuaire du fleuve avant son état actuel.

Ce territoire de bascule entre deux entités paysagères particulièrement fortes, le plateau de Caux et la vallée de la Seine, s'inscrit dans un socle de craie issu de l'accumulation, au fond du Bassin parisien alors submergé, de sédiments marins et de coquillages tout au long du Crétacé. Les falaises et coteaux du pays de Caux, de la vallée de la Seine et de ses vallées affluentes, empreintes récentes dans ce socle très ancien, donnent l'épaisseur de ce long processus de sédimentation.

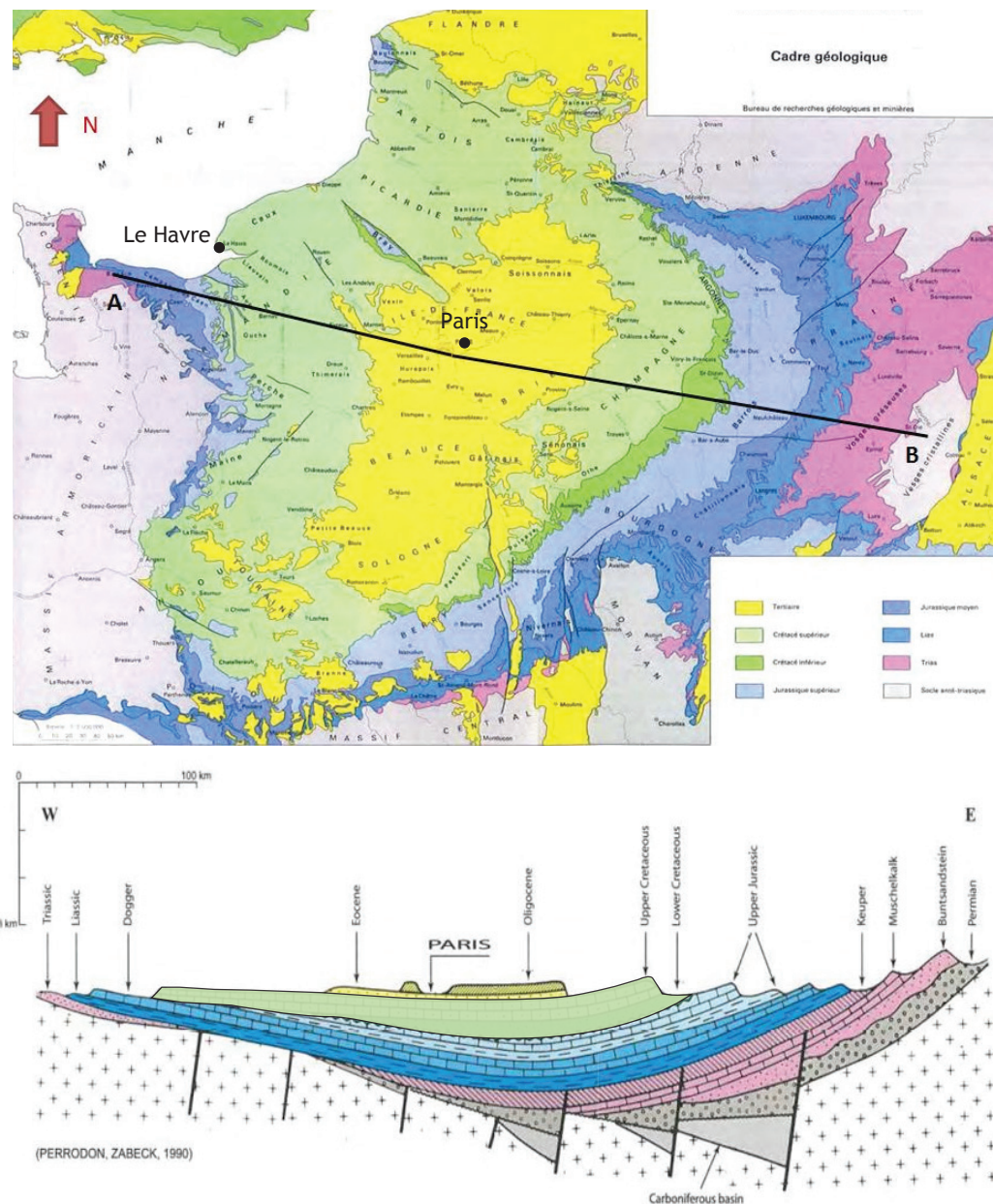
À la fin du Crétacé supérieur, les mouvements de la croûte terrestre entraînent la formation de la faille de Fécamp, une faille géologique qui traverse le pays de Caux de la Seine à la Manche, de Port-Jérôme-sur-Seine à Fécamp. Cette fracture du socle de craie a entraîné une surélévation du bloc est par rapport au bloc ouest, faisant remonter la couche des argiles de Gault, sous-jacente à la nappe phréatique de la craie. Le soulèvement de cette couche géologique imperméable a provoqué la résurgence de nombreuses sources à l'est du Commerce, donnant à sa vallée son profil si particulier, jalonné de nombreuses vallées sèches ou en eau permanente telles que les vallées de La Vallée, de la Fontaine Murée, ou du Val Horrible. Ce phénomène géotectonique, qui permet une grande disponibilité de la ressource en eau, constitue un élément déclencheur essentiel dans la longue histoire des paysages de la vallée du Commerce.

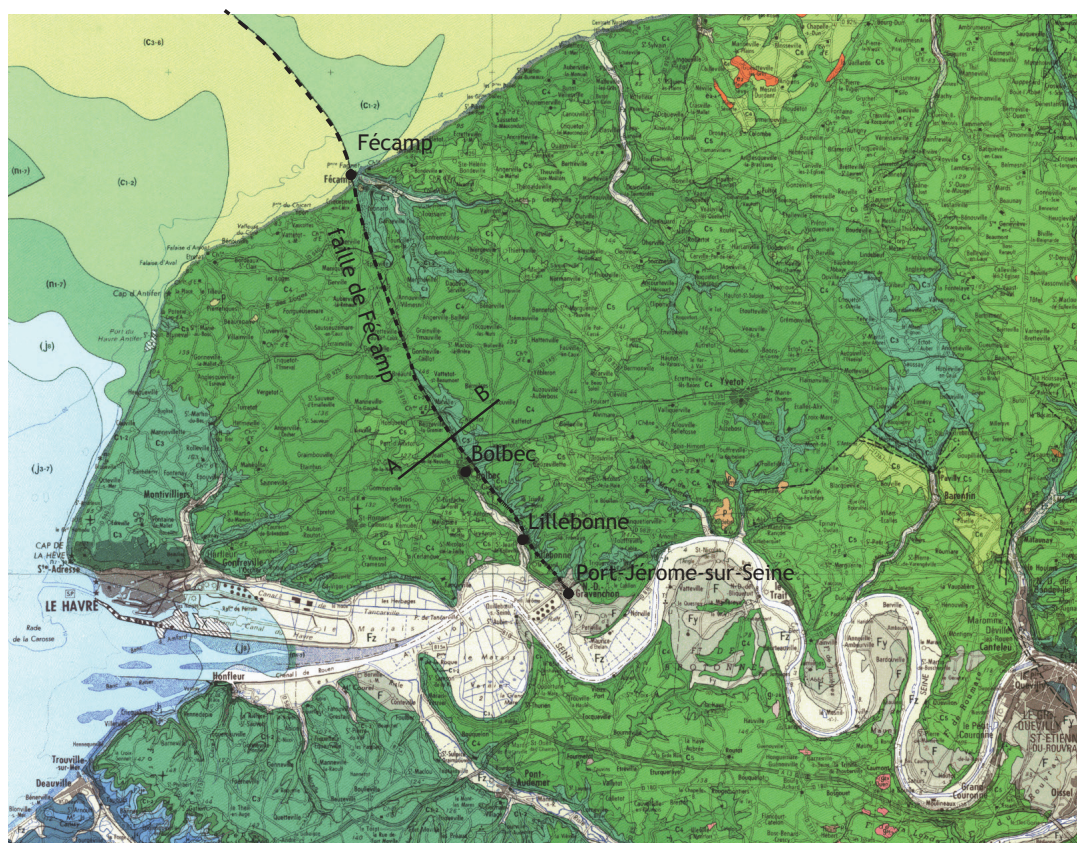
Crétacé : Craie

Carte géologique simplifiée du Bassin parisien (Mégien C., 1980).

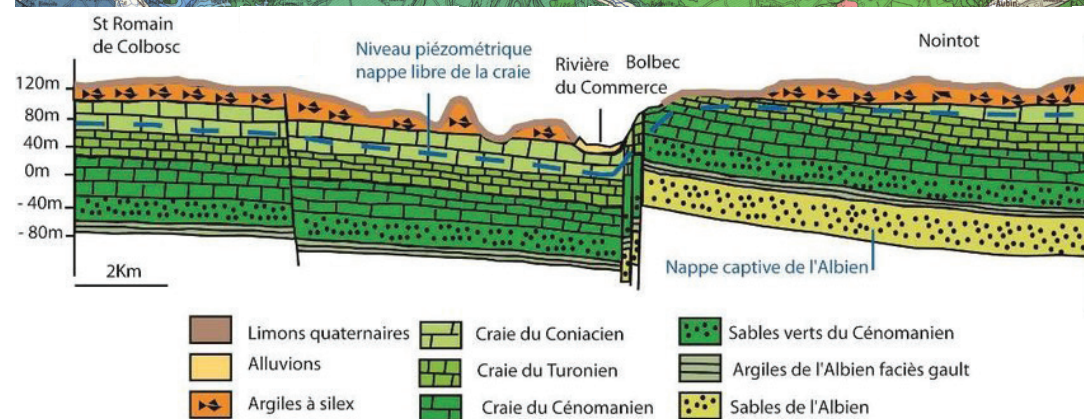
Coupe géologique simplifiée (AB) orientée ONO/ESE du Bassin parisien (Perrodon A., 1990).

Source : <http://sigessn.brgm.fr/spip.php?article18>





Carte géologique.
Source : Géoportail IGN

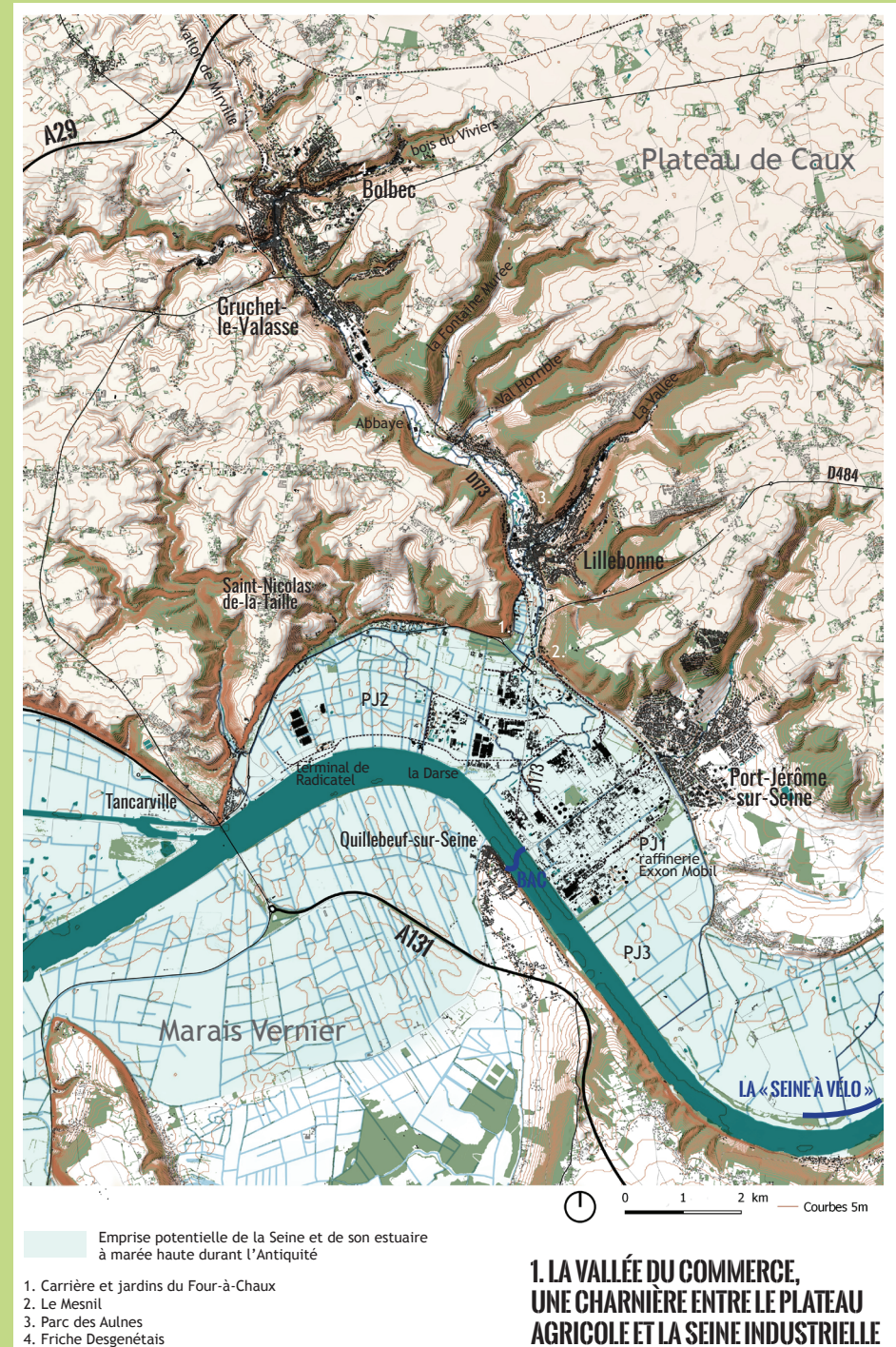


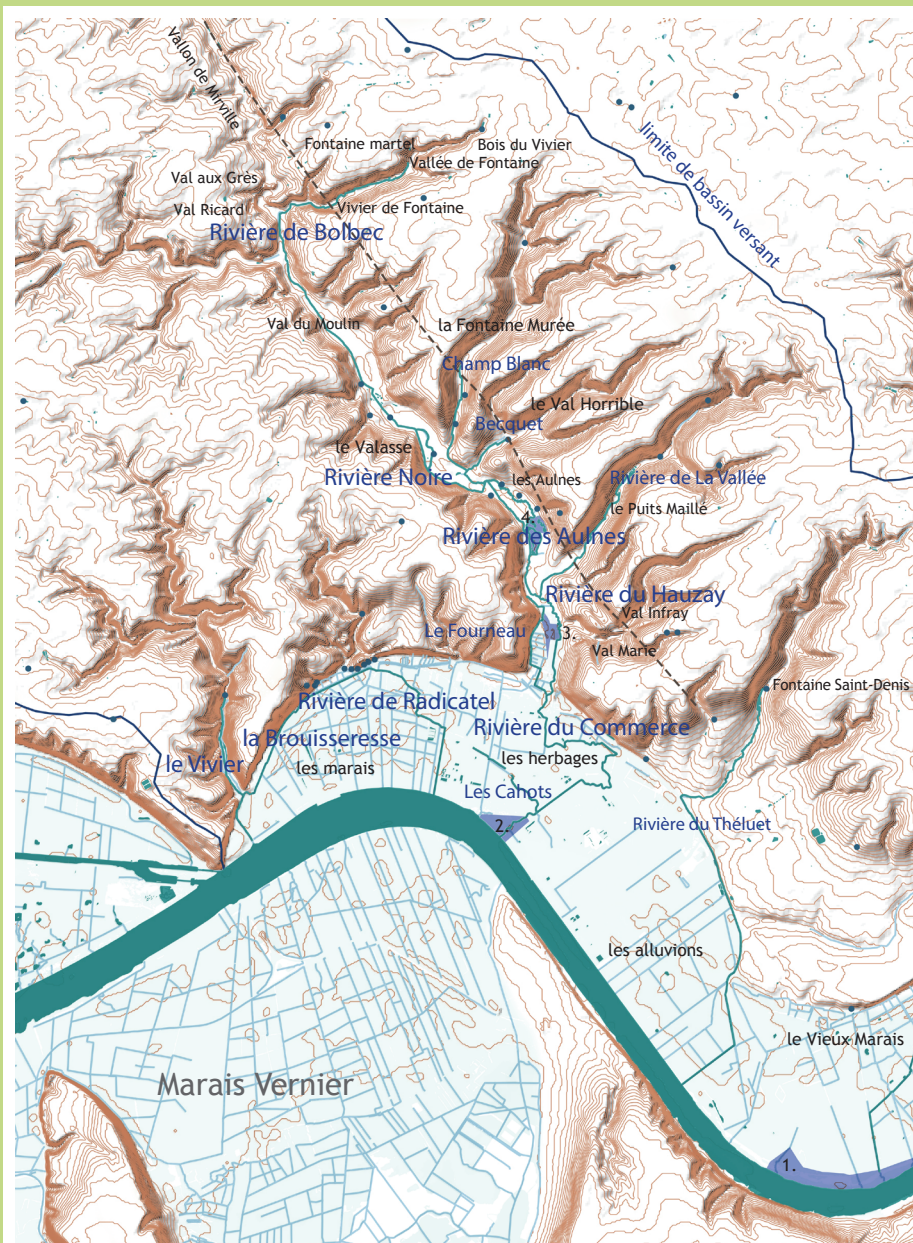
Coupe géologique E-O à travers
la faille Fécamp-Lillebonne
(Hauchard et al, 2014).

Source : Livret-guide « Excursion
hydrogéologique en Pointe de
Caux », France, Colloque Craie
2018 : vendredi 25 mai-samedi
26 mai 2018

REPÈRES CARTOGRAPHIQUES

1. Carte de localisation.
2. Carte hydrographique et topographique.
3. Carte géomorphologique et patrimoniale.

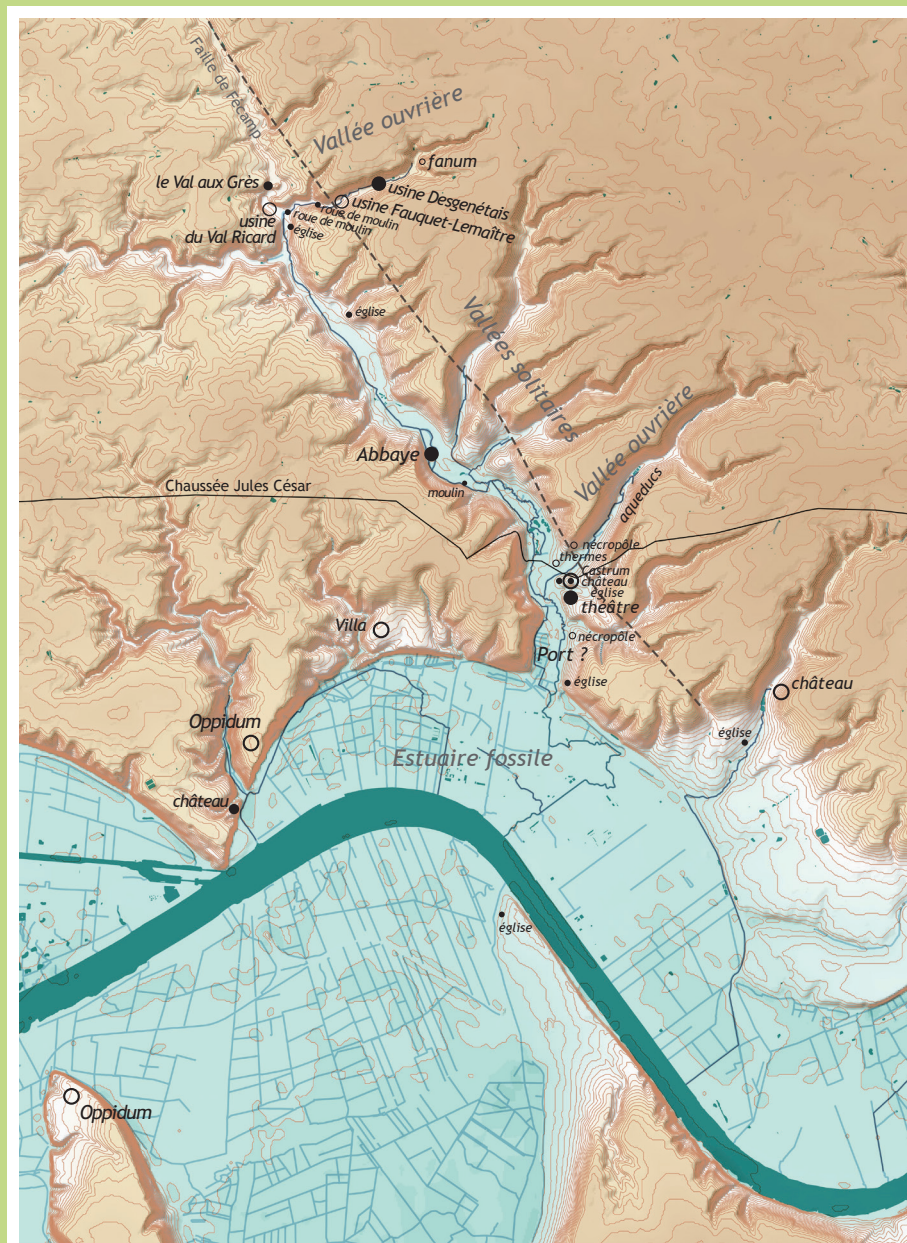




Zones humides
 Faille de Fécamp

1. Les marais de Petiville, Natura 2000
2. La Darce
3. Zone humide du Catillon
4. Parc des Aulnes

2. HYDROGRAPHIE ET TOPONYMES, MARQUEURS D'UNE RESSOURCE IMPORTANTE

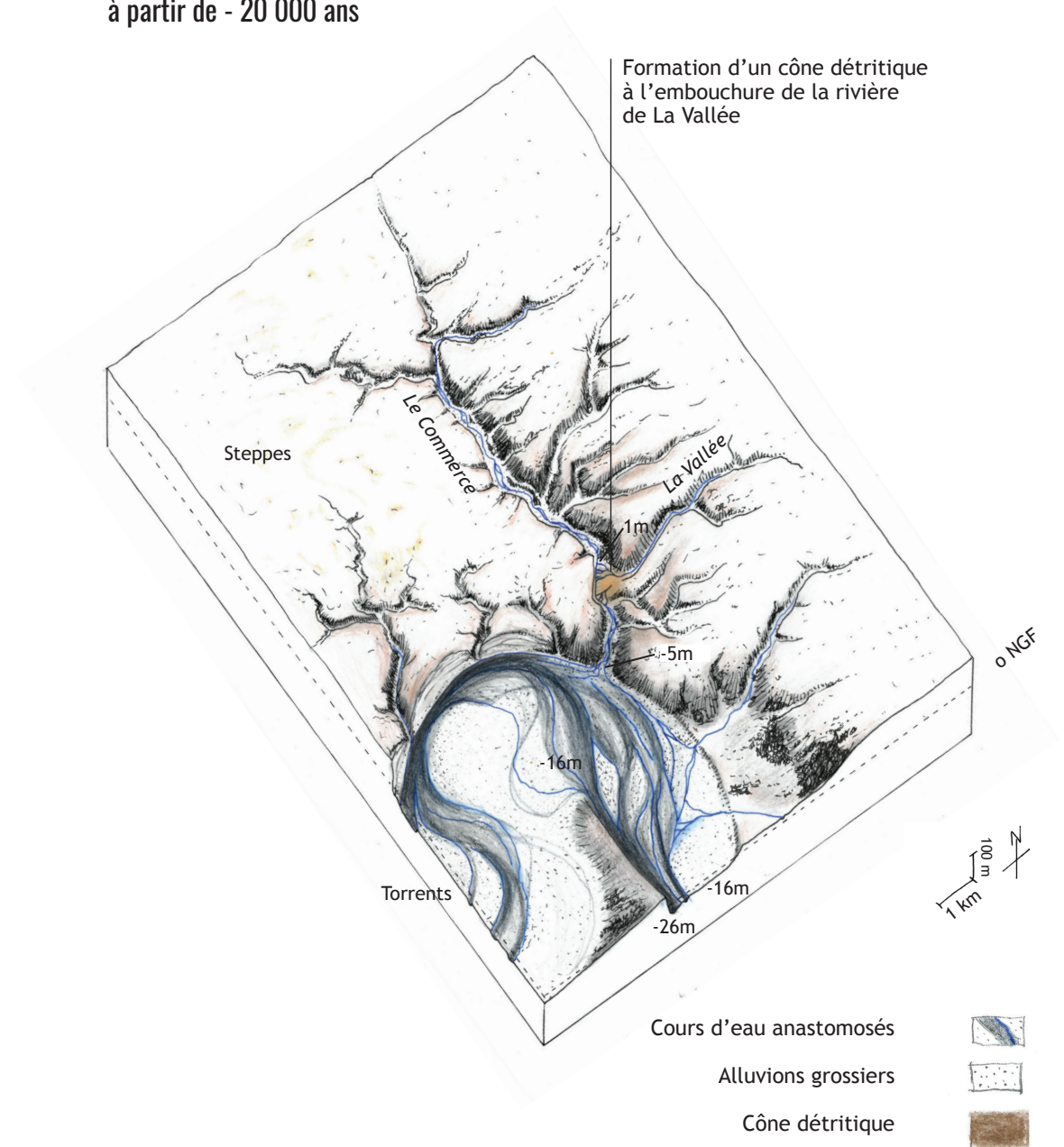


patrimoine bâti invisible
 patrimoine bâti visible
 alluvions : sols hydromorphes, problématiques d'inondation et de gestion des zones humides
 limons éoliens et/ou argiles à silex sur plateau crayeux : érosion, ruissellement, lessivage des sols

3. UNE GÉOMORPHOLOGIE SOUS-JACENTE À L'HISTOIRE

I. À LA CONFLUENCE DES TORRENTS

Dernier maximum glaciaire / du Paléolithique supérieur au Néolithique
à partir de - 20 000 ans



Il y a 20 000 ans, à la fin du dernier maximum glaciaire, une couche de glace de 3 kilomètres d'épaisseur recouvre le nord de l'Europe. Le niveau de la mer est alors 120 mètres plus bas que son niveau actuel. La Seine est un cours d'eau anastomosé (1.), divaguant en tresses, qui conflue avec la Manche, elle-même un grand fleuve dont la plaine alluviale sépare le nord de la France de l'Angleterre (2.). La rivière du Commerce est un cours d'eau semblable à un torrent de montagne : il creuse son lit irrégulier dans une vallée bien plus profonde qu'aujourd'hui, charriant des alluvions grossières, des sables, des graviers et des silex, tout comme la Seine. L'érosion est alors très forte. À l'embouchure de la rivière appelée La Vallée, ou la rivière de Lillebonne, avec la vallée du Commerce, un cône détritique s'est formé. Ce cône détritique, amas de débris d'érosion, bloque les sédiments charriés par la rivière du Commerce, accélérant le comblement de sa vallée en amont de Lillebonne et entraînant la formation de tourbières au lieu-dit les Aulnes.

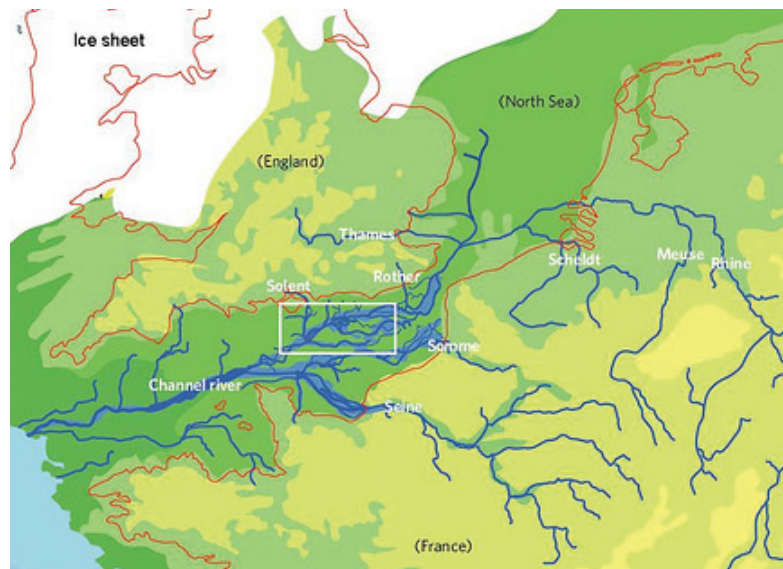
Sous un climat d'environ 4°C plus froid qu'actuellement, dans les vallées et aux pieds des versants abruptes, des arbustes et quelques arbres s'installent mais parviennent rarement à coloniser les plateaux qui sont alors de grandes étendues steppiques (3.) où dominent les graminées, les lichens et les mousses, probablement parcourues par de grands herbivores tels que les aurochs, les rennes, les mamouths ou bien les chevaux. Homo sapiens n'est quant à lui présent que sporadiquement dans la vallée de la Seine.

Une période de grand changement climatique marque la fin du dernier âge glaciaire et le début de l'Holocène : à partir de -10 000 ans, les températures augmentent et la fonte des glaciers enclenche une importante transgression marine. Le niveau de la mer remonte progressivement jusqu'à atteindre celui que l'on connaît aujourd'hui, ennoyant l'aval des vallées de la Seine et du Commerce, qui sont alors bien plus profondes (de 10 mètres en aval de Lillebonne, et de 26 à 16 mètres dans le lit majeur de la Seine, entre Vieux-Port et Quillebeuf-sur-Seine). Le territoire se couvre de forêts où apparaissent les pins, les noisetiers, les chênes, les aulnes et plus tard les hêtres.

C'est également le début d'une période de développement démographique pour Homo sapiens et le début du Mésolithique, durant lequel les sociétés humaines conservent un mode de subsistance basé sur la chasse, la pêche et la cueillette tout en réduisant progressivement leurs déplacements saisonniers. Le réchauffement du climat et l'expansion de la forêt les obligent à s'adapter à une nouvelle faune : l'emploi de l'arc et de la flèche se développe pour permettre la chasse du cerf, du sanglier, du chevreuil ou de petits gibiers.

À partir de -6 000 ans avant notre ère en France, au cours du Néolithique, la sédentarisation des sociétés humaines s'achève : le développement de l'agriculture et de l'élevage amorce le défrichement des grandes forêts installées sur les plateaux limoneux du pays de Caux.

2. Carte de la Manche durant le dernier maximum glaciaire.
Source : <https://craies.crihan.fr>



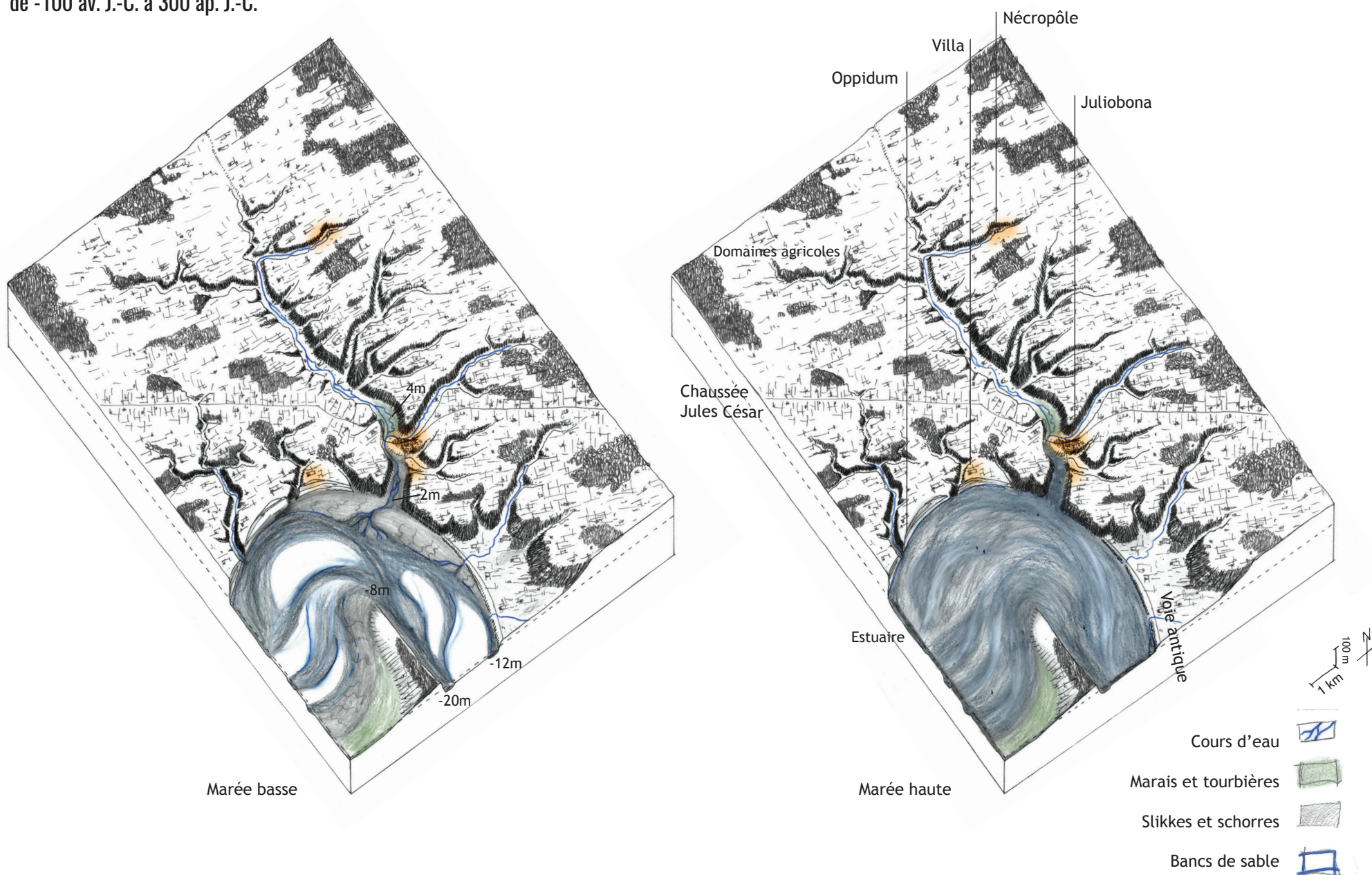
3. Steppes. Réserve de la biosphère de la Mer Noire.



1. Cours d'eau anastomosé. Rakaia, Nouvelle Zélande.

II. JULIOBONA, VILLE PORTUAIRE À LA CONFLUENCE DES ESTUAIRES

Subatlantique / de la fin de l'âge du fer au Haut-Empire romain
de -100 av. J.-C. à 300 ap. J.-C.



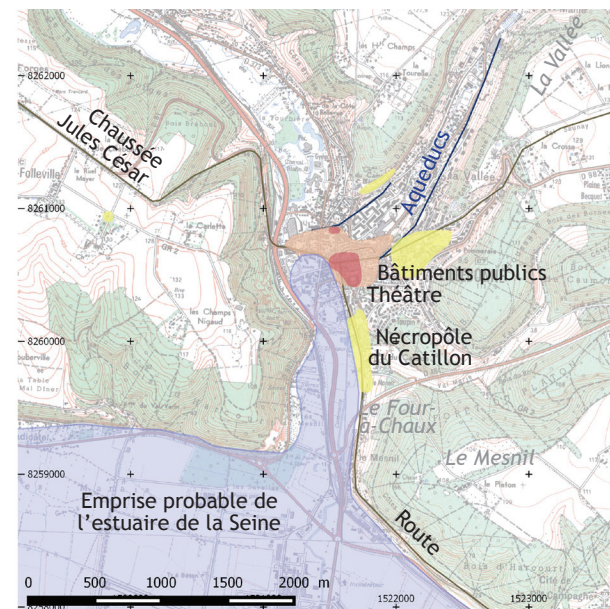
Les paysages de la vallée de la Seine et du plateau de Caux, progressivement défrichés depuis la période néolithique et peu à peu habités par des sociétés humaines de plus en plus organisées, sont marqués à la fin de l'âge du fer, vers -100 ans av. J.-C., par l'émergence des *Oppida*. Agglomérations gauloises fortifiées, ces *Oppida* sont le siège d'élites locales qui contrôlent des territoires largement structurés et cultivés, désignés sous le nom de « civitates ». Le pays de Caux est alors le territoire des Calètes, qui installent leurs *Oppida* sur les rebords du plateau surplombant la Seine, tel qu'à Caudebec-en-Caux, Saint-Nicolas-de-la-Taille, Sandouville, ou encore à la pointe de Saint-Samson-de-la-Rocque.

La bascule du pays de Caux dans l'Empire romain au I^{er} siècle est marquée par le transfert de ces lieux de pouvoir vers des capitales de cité uniques. Contrairement aux *Oppida*, ces capitales sont fondées en fond de vallée, à proximité directe d'une ressource en eau. C'est ainsi qu'est fondée la ville de Juliobona, aujourd'hui Lillebonne, désignée capitale des Calètes (Rotomagus, actuelle Rouen, sera quant à elle la capitale des Veliocasses).

La ville antique tire parti du relief offert par le cône détritique érodé qui subsiste à la confluence des vallées du Commerce et de La Vallée. Ce relief constitue un site de fondation particulièrement propice au développement de la cité, situé à la fois en fond de vallée, à l'abris, et en surplomb d'une interface maritime particulièrement active : l'estuaire du Commerce. Connecté à celui de la Seine, à proximité directe de l'articulation du fleuve et de la Manche, l'estuaire du Commerce est le lieu de nombreux échanges commerciaux entre le monde romain et le nord de l'Europe. Ce grand secteur estuarien est alors parcouru de bancs de sable à marée basse mais assez profond à marée haute pour permettre la navigation et le développement d'un port important à Juliobona. On y compte en effet jusqu'à 7 mètres de marnage en période de vives-eaux.

La cité profite également des sources situées en amont de la vallée de La Vallée, qui permettent d'alimenter la ville et ses thermes directement par aqueduc. Juliobona est reliée à Caudebec-en-Caux et à Harfleur par la chaussée Jules César, importante voie de communication qui structure alors fortement le paysage, de nombreux habitats et domaines agricoles s'installant à sa proximité directe (cette voie est restée structurante jusqu'à aujourd'hui).

Cette période est également marquée par une évolution des exploitations agricoles. Entamée à partir du III^e siècle av. J.-C. par le développement des fermes gauloises, la structuration du paysage se poursuit à travers l'émergence d'un nouveau système d'exploitation organisé sur le modèle de la villa romaine (ensemble de parcelles cultivées au centre duquel habitations et bâtiments agricoles sont regroupés autour d'une cour. Tout comme les fermes gauloises, ces domaines agricoles sont en partie délimités par des fossés et des talus). À proximité de la vallée du Commerce, les traces de l'une de ces villas ont été retrouvées dans la Plaine des Thuilhaux, au-dessus de Radicatel. La multiplication des surfaces mises à nues par l'agriculture entraîne une forte période d'érosion des sols, accumulant des sédiments en pied de versants. L'élevage ovin et la culture du lin semblent être attestés à cette époque, enrichissant une agriculture diversifiée, céréalière et vivrière, par la production de matières premières destinées à la fabrication de voiles.

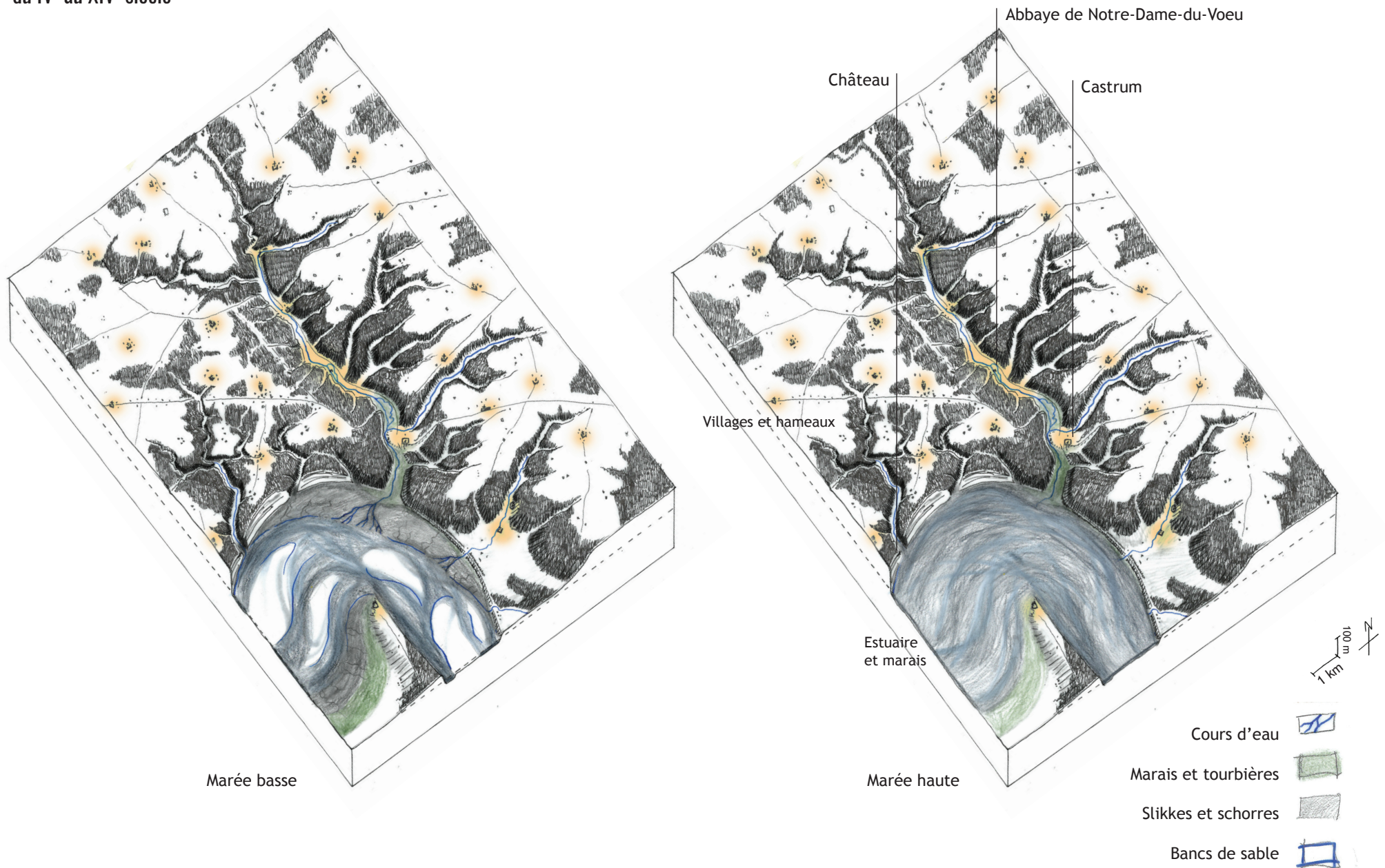


Cartographie de Juliobona au Haut-Empire (I^{er}-III^e siècles), réalisée par Jérôme Spiesser, archéologue, service musées et patrimoine de Caux Seine Agglo.
Ci-dessous : théâtre antique de Lillebonne.



III. LA VALLÉE SOLITAIRE ET SES DOMAINES

Du Bas-Empire romain à la fin du Moyen Âge
du IV^e au XIV^e siècle



À la fin du III^e siècle, les cités des Véliocasses et des Calètes sont réunies et Rotomagus désignée comme seule capitale. La ville de Juliobona décline rapidement, se rétractant au sein d'un castrum fortifié construit au sommet de la colline de Lillebonne, entre la place Félix Faure et la rue Henri Messager. Le tracé du castrum a partiellement disparu lors de l'installation du château de Lillebonne mais reste aujourd'hui lisible à travers l'implantation du bâti ancien le long de la rue Henri Messager.

Durant cette période, l'érosion des versants se poursuit, colmatant progressivement l'estuaire du Commerce qui bientôt est remplacé par un secteur marécageux, fermé à la navigation. Au déclin de la cité correspond également une période de déprise agricole : les importants domaines s'effacent et les habitats se regroupent en hameaux et villages tandis que la forêt regagne du terrain. Le réseau viaire et parcellaire installé tout au long de l'âge du fer et de l'Antiquité reste néanmoins structurant.

Dans le contexte troublé du Moyen Âge, au XII^e siècle, est fondée l'abbaye cistercienne Notre-Dame-du-Vœu (aujourd'hui abbaye du Valasse), en une « *terre déserte et en un lieu solitaire* » (chroniques du Valasse), à proximité du petit hameau de Saint-Marcel et d'une voie reliant Lillebonne à Bolbec. Les moines de l'abbaye cultivent et contrôlent alors une large partie de la vallée du Commerce, du Val Horrible et de la Fontaine Murée dont les pentes constituent un important patrimoine boisé.

Les châteaux de Lillebonne et de Tancarville conservent également d'importants domaines forestiers dont la toponymie semble avoir conservé la trace, notamment à l'ouest de la vallée du Commerce : Saint-Eustache-la-Forêt, Saint-Antoine-la-Forêt, Saint-Jean-des-Essarts, Saint-Nicolas-de-la-Taille, témoignent probablement de l'étendue des bois réservés aux seigneurs de Tancarville.

Au cours du Moyen Âge classique (XI^e - XIII^e siècle), l'activité s'intensifie dans la vallée du Commerce. L'église Saint-Michel est construite au XI^e siècle à Bolbec,

et la rivière voit s'installer ses premiers moulins : des moulins à blé au XI^e siècle puis des moulins à foulons au XIII^e siècle, constituent les prémices d'une industrie locale orientée vers la transformation de la laine. À partir du XIII^e siècle, se développe une période dite de la « manufacture dispersée » durant laquelle les paysans du pays de Caux pratiquent, en complément des travaux des champs, une activité de tissage à domicile.

Au XII^e siècle est également construite l'église Notre-Dame-de-Bonport de Quillebeuf-sur-Seine, sur une pointe rocheuse au bord de l'estuaire de la Seine, alors parcouru par d'importants bancs de sable qui rendent la navigation de plus en plus complexe.

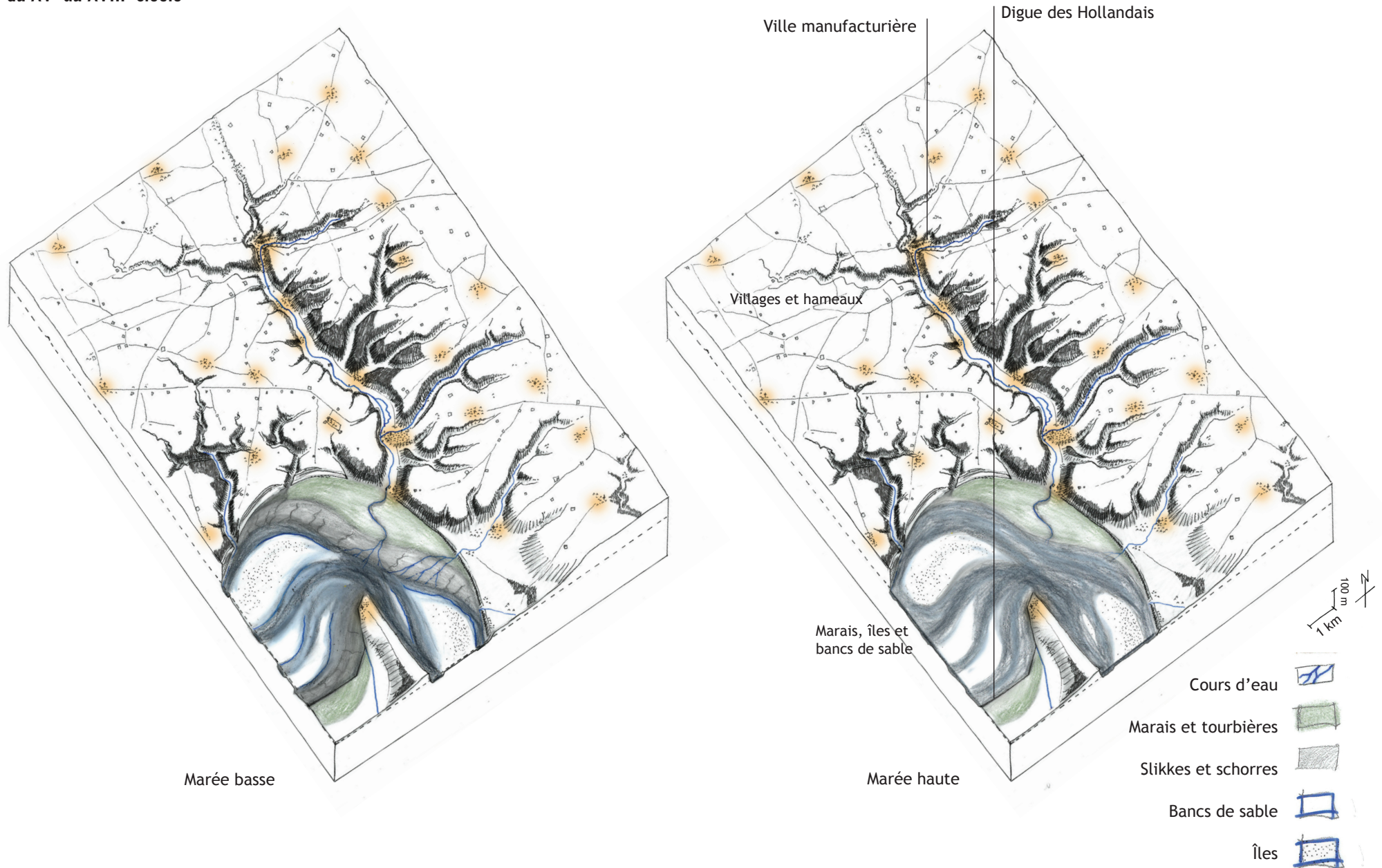
Plan du domaine de l'abbaye du Valasse en 1691.

Source : « *L'Abbaye du Valasse, une abbaye cistercienne en pays de Caux* », collectif, éd. des Falaises
Ci-dessous : château et falaises de craie de Tancarville, surplombant un estuaire fossilisé.



IV. VERS UN TERRITOIRE DE PLUS EN PLUS MAÎTRISÉ

Époque moderne
du XV^e au XVIII^e siècle



La fin du Moyen Âge est marquée par une augmentation progressive de la population et un redéploiement agricole. Les hameaux et villages s'agrandissent et la forêt est défrichée jusqu'à ce que, progressivement jusqu'au XVI^e siècle, l'agriculture valorise tous les espaces exploitables : les cultures céréalières et le lin se développent sur les sols limoneux du plateau de Caux et l'élevage, essentiellement ovin, occupe les pieds de versants et les fonds de vallées. Si les bois de Tancarville semblent se réduire nettement, le domaine forestier de l'abbaye du Valasse demeure peu changé.

Au XIV^e siècle (en 1300) est installée une place de marché à Bolbec, qui devient vite un lieu névralgique de l'économie cauchoise grâce au développement de l'industrie textile. Au début installée au bord de la rivière de Bolbec, à proximité des différents moulins qui la jalonnent, cette industrie repose sur la fabrication de draps mettant à profit la production importante de laine du pays de Caux. Transformée par l'arrivée du coton à la fin du XVII^e siècle depuis le port du Havre, ainsi que par de nouvelles techniques (telles que les indiennes au XVIII^e siècle), l'industrie textile bolbécaise colonise peu à peu toute la partie amont de la vallée du Commerce, tirant profit de l'énergie hydraulique et artificialisant de plus en plus le cours d'eau. La vallée de Lillebonne (vallée de la rivière de Lillebonne, puis aujourd'hui de La Vallée), deviendra également un lieu de production important pour l'économie de la vallée.

L'essor de l'agriculture entraîne une nouvelle phase importante d'érosion des sols, ce qui accélère le colmatage des vallées et l'atterrissement progressif des marais à l'aval de Lillebonne et dans le marais Vernier. Au XVII^e siècle, dans un souci de gagner en surfaces exploitables, est construite la digue des Hollandais dans le marais Vernier, marquant le début de l'endiguement de la Seine dont l'estuaire est de moins en moins praticable, ponctué d'îles et de bancs de sable dorénavant exondés à marée basse comme à marée haute.



Tancarville, with the town of Quillebeuf in the distance, Joseph Mallord William Turner, 1832, Tate Britain, Londres.
Lors de son voyage dans la vallée de la Seine au début du XIX^e siècle, Turner capte les paysages pittoresques des derniers vestiges de l'ancien estuaire de la Seine.

CARTE DU COURS DE LA DE PUIS LE HAVRE AU PONTDE

Levee Par Nicolas et Jean Magnin Ingenieurs Ordinaires du

Prie chat de Basseville

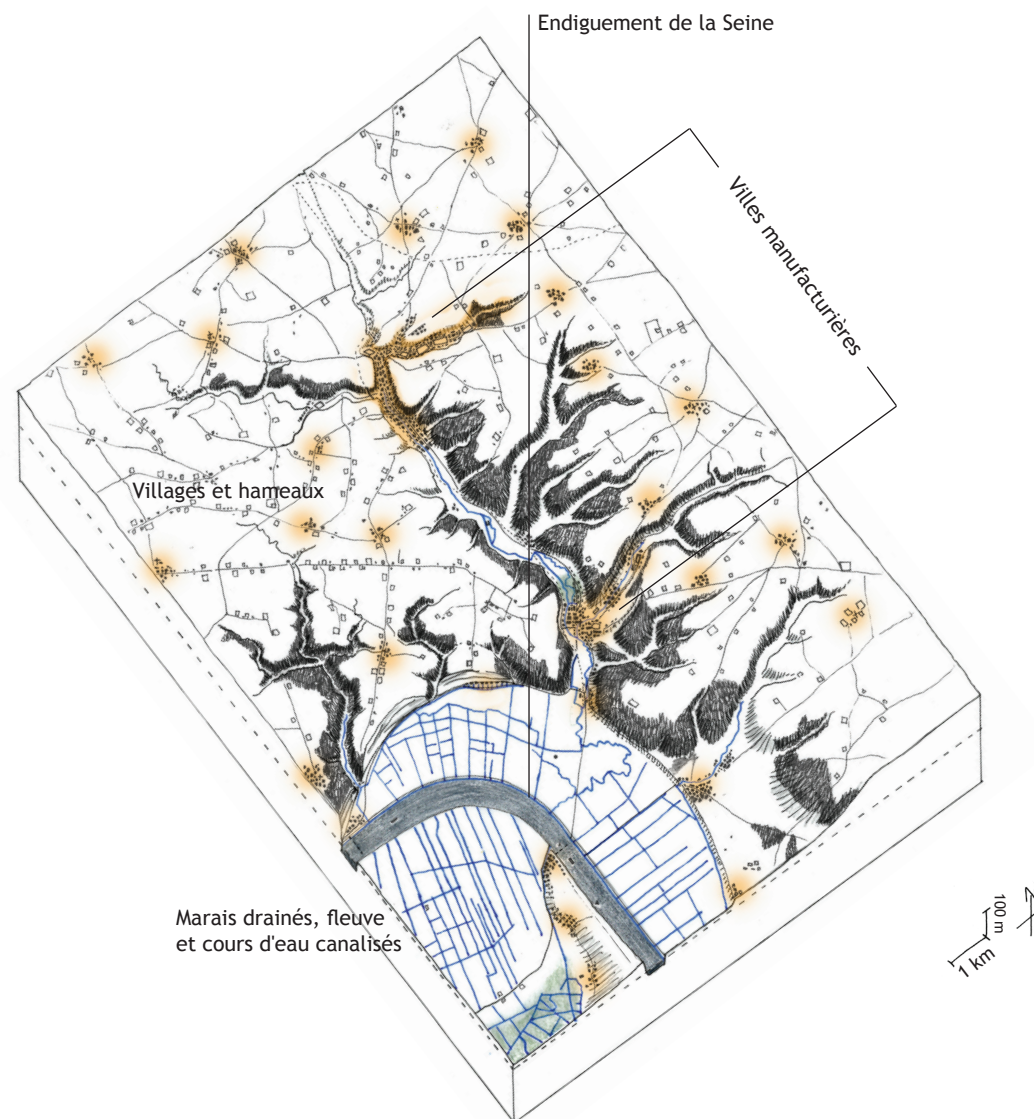




Carte du cours de la Seine depuis Le Havre au Pont de l'Arche dressée par les frères Mangin vers 1750. Cette carte donne une image de l'estuaire de la Seine en cours de colmatage. Les marais Vernier et de Port-Jérôme se stabilisent et l'estuaire est parcouru de bancs de sable changeants qui rendent la navigation sur le fleuve très périlleuse.

V. FLEUVE ET RIVIÈRES PLIÉS AUX BESOINS DE L'INDUSTRIE

Époque contemporaine
du XIX^e au début du XX^e siècle



L'industrie textile de la vallée du Commerce, en prise avec la Révolution Industrielle, connaît un important essor à la fin du XVIII^e et au XIX^e siècles : les villes de Bolbec et de Lillebonne voient alors s'installer en fond de vallée d'importantes usines textiles, filatures et tissages qui, désormais mues par la vapeur, recouvrent progressivement les cours d'eau. Ces usines s'accompagnent d'importants projets urbains visant à loger les ouvriers, les villes de Bolbec et de Lillebonne se développant alors en fond de vallée le long des cours d'eau et en pied de versant. Très polluées, en particulier par les teintures, les rivières sont de plus en plus délaissées, jusqu'à être largement recouvertes par l'urbanisation, notamment à Bolbec. Une légende locale veut que la rivière de Bolbec ait pris le nom de « rivière Noire » en aval du domaine de l'abbaye du Valasse en raison de sa couleur liée aux colorants déversés en amont par l'industrie bolbécaise.

Dorénavant essentiellement appuyée sur la transformation du coton, l'industrie textile délaisse la laine, ce qui, conjointement à la spécialisation des terroirs agricoles, favorise la disparition de l'élevage ovin au profit des cultures céréalières et du lin ainsi que de l'élevage bovin. Le développement des techniques agricoles, et notamment l'évolution des outils, entraîne l'enfrichement des pieds des versant dont les pentes trop abruptes deviennent plus difficiles à valoriser.

Les marais de l'estuaire de la Seine, dont l'atterrissement s'est accéléré depuis le début de l'époque moderne, deviennent une nouvelle terre de conquête, tandis qu'émergent des projets d'endiguement du cours du fleuve destinés à en assurer la navigabilité devenue de plus en plus contraignante. De 1848 à 1866, des digues sont installées de part et d'autre de la Seine. Le marais Vernier ainsi que celui de Port-Jérôme deviennent alors de grandes prairies humides découpées en lanières, délimitées par des haies et drainées par un réseau de fossés et canaux.

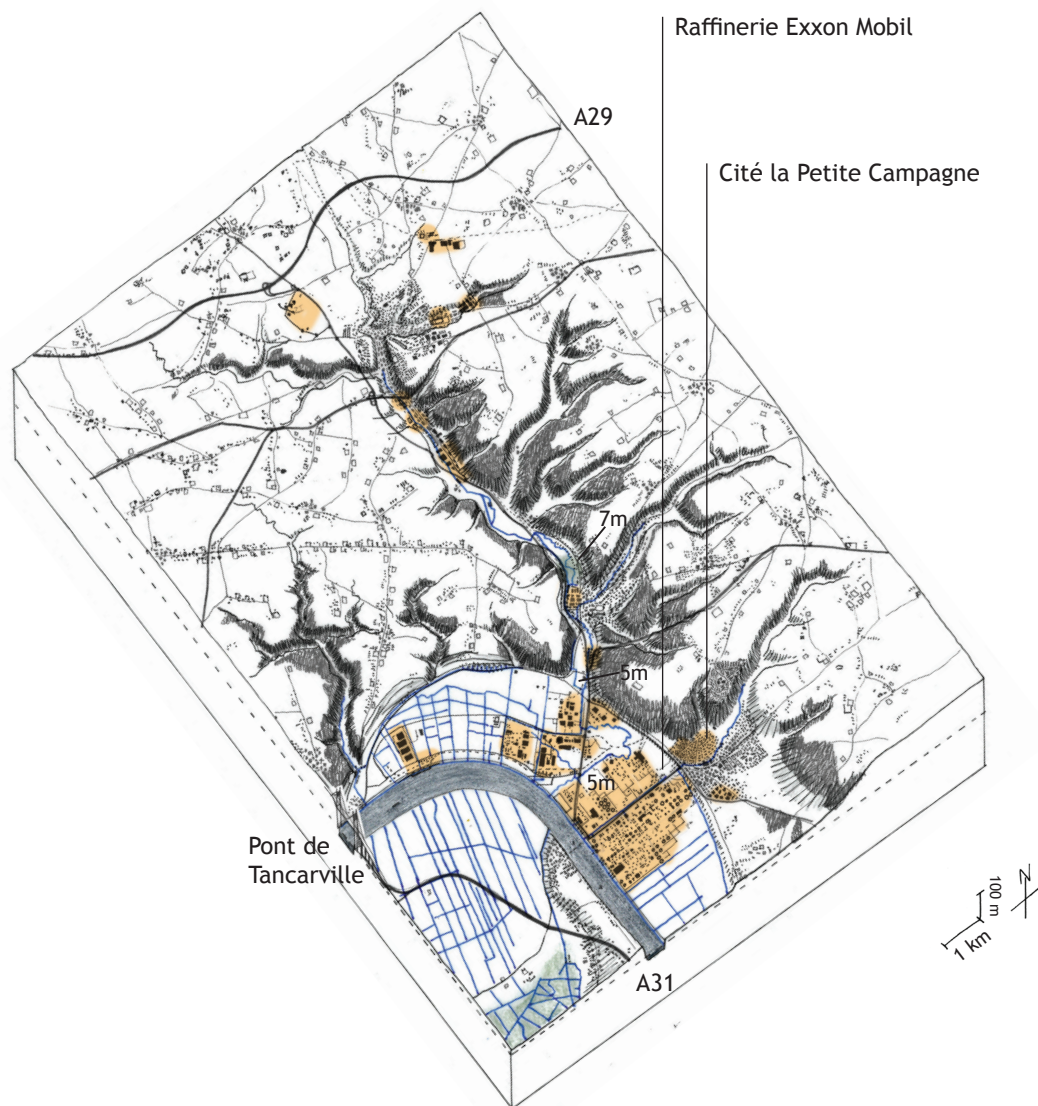
Les bacs de Tancarville et de Vieux-Port, reliés par une ancienne route qui longe les coteaux des marais de Port-Jérôme en passant par le hameau du Mesnil en aval de Lillebonne, permettent de franchir la Seine qui, si elle reste soumise au régime des marées, est dorénavant un chenal destiné au transport de marchandises entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen.



1. Tête de la vallée du Commerce à Bolbec vers 1900.
2. Élevage bovin au pied du château de Tancarville, dans les marais de Port-Jérôme.
Ci-contre : la ruelle Papavoine à Bolbec, l'un des rares lieux de perception de la rivière en amont de la vallée.

VI. UNE VALLÉE ÉQUIPÉE SOUS L'IMPULSION DE LA PÉTROCHIMIE

Époque contemporaine
du XX^e siècle à aujourd'hui, 2019



Au début du XX^e siècle, l'industrie textile de la vallée du Commerce stagne, affaiblie par les grandes crises cotonnières de la fin du XIX^e siècle et l'ouverture à la concurrence mondiale. C'est avec l'installation dans l'entre-deux-guerres, en 1933 et 1934, de la Vacuum Oil Company (devenue Mobil) et de la Standard Franco Américaine de raffinage (devenue Esso), que le territoire de la vallée du Commerce bascule résolument dans le XX^e siècle. Les deux entreprises investissent 200 hectares en bord de Seine, faisant émerger, à l'horizon des grandes prairies de la plaine alluviale, la silhouette des premières cuves et des torchères. La nature marécageuse des sols nécessitera d'importants apports de remblais puisés dans la Seine, drainés et stabilisés au moyen de pieux.

L'arrivée de l'industrie pétrolière dans les marais de Port-Jérôme s'accompagne de nouvelles infrastructures et projets de développement urbain : la ligne de chemin de fer Bréauté-Beuzeville - Lillebonne (1879-1882) est prolongée jusqu'à Port-Jérôme en 1933, une darse est creusée à proximité directe de l'embouchure de la rivière du Commerce et deux grandes cités-jardin sont construites au lieu-dit La Petite Campagne pour loger les ouvriers qui arrivent alors en masse. Le petit bourg de Notre-Dame-de-Gravenchon verra sa population passer de 555 habitants en 1931 à 2030 en 1936.

Si les raffineries sont incendiées et démontées durant la Seconde Guerre Mondiale, elles sont reconstruites à l'issue du conflit et retrouvent vite leur niveau de production d'avant guerre. Sous l'impulsion de la Reconstruction, des financements du plan Marshall et en écho à une augmentation exponentielle de la consommation française en carburant, liée à la généralisation de l'automobile et de l'habitat individuel, leur production ne cessera plus d'augmenter.

D'importantes infrastructures sont construites (tels que le pont de Tancarville mis en service en 1959 ou l'autoroute A13 dans les années 1963-1977), se superposant à la morphologie des coteaux et des vallées.

La zone industrielle de Port-Jérôme s'étend également fortement dès la fin des années 1950 et dans les années 1960 à travers l'installation de nombreuses usines pétro-chimiques jusqu'à recouvrir aujourd'hui près de 800 hectares. Au seuil de la vallée du Commerce, la vallée de la Seine devient un territoire de plus en plus inaccessible et sa vocation agricole s'efface.

Sur le plateau, l'industrialisation de l'agriculture et l'entrée en vigueur en 1962 de la Première Politique Agricole Commune, qui subventionne les agriculteurs en fonction du nombre d'hectares qu'ils cultivent, favorise la disparition de nombreuses haies et la réduction des prairies. Devenues peu rentables, elles subsistent sur les terres trop pentues ou trop régulièrement gorgées d'eau, dans les talwegs, en zone de rupture de pente et en fond de vallée. Le pays de Caux se spécialise de plus en plus dans les cultures céréalières, la betterave sucrière et la pomme de terre. L'exploitation intensive de ses terres limoneuses et la réduction des haies rendent le plateau plus vulnérable à l'érosion.

Les villes de la vallée du Commerce s'étendent. De nombreux équipements importants (collèges, écoles, piscines, etc.) et des zones d'activités artisanales ou commerciales s'installent en fond de vallée, tandis que des quartiers d'habitations remplacent les prairies en pied de versant et sur les rebords de plateau. Pour relier la vallée de la Seine au plateau de Caux, de nouvelles routes sont construites, notamment la RD173 qui remonte la vallée du bac de Quillebeuf à Gruchet-le-Valasse, principalement en 4 voies, prolongée par la D487 de Gruchet-le-Valasse à son intersection avec l'A29 au niveau du péage de Bolbec.

L'artificialisation croissante du territoire, la contrainte des cours d'eau, l'imperméabilisation des sols et l'érosion des terres agricoles ont favorisé l'émergence d'inondations en amont de la vallée du Commerce. Des épisodes d'inondations majeurs ont notamment marqué le territoire : en amont de la rivière de La Vallée à Lillebonne dans les années 1990 et dans le centre-ville de Bolbec en juillet 2018. L'installation de nombreux bassins de rétention des eaux de pluie en tête de vallons

constitue une réponse localisée à ces problématiques. Associant à la gestion des inondations des enjeux de restauration écologique, des opérations de renaturation de zones humides ou de réouverture de rivières, ainsi que des actions en faveur du maintien des prairies et de la réduction de l'imperméabilisation des sols, marquent aujourd'hui la prise de conscience, par le territoire, de la nécessité de préserver et de restaurer ses qualités environnementales et paysagères.

Enfin, face aux grands enjeux actuels liés au changement climatique, à la crise de la biodiversité, à la montée du niveau de la mer et à la raréfaction des ressources, le territoire doit également se poser la question de l'adaptation à long terme de son tissu bâti, industriel et agricole. La rénovation thermique du bâti, l'évolution des modes d'habiter et des transports, la reconversion des friches industrielles, la reconstruction de la ville sur elle-même, le maintien de l'agriculture locale et l'anticipation des évolutions de l'industrie lourde constituent des fils qui sous-tendent d'ores et déjà les paysages à venir de la vallée du Commerce.

Perception actuelle de la zone d'activité de Port-Jérôme et de l'embouchure de la vallée du Commerce depuis Quillebeuf-sur-Seine.





Vue aérienne des marais de Port-Jérôme en 1950.
Échelle : 1 / 40 000 0 1 km



Vue aérienne actuelle des marais de Port-Jérôme.
Échelle : 1 / 40 000 0 1 km

CONCLUSION

DE L'HISTOIRE À LA PROSPECTIVE

Porté par la conviction que la connaissance partagée du territoire et de ses évolutions peut constituer une base solide à l'élaboration d'un projet de territoire cohérent à long terme, l'objectif de ce travail d'illustration en blocs-diagrammes a été de proposer un premier outil et un support d'échange autonome. Ces illustrations tentent de transmettre de façon synthétique les grandes dynamiques qui ont façonné les paysages de la vallée du Commerce et de la Seine et les relations induites par ces dynamiques : relations au socle géologique et au réseau hydrologique, relations entre plateaux et vallées, vallées et plaine alluviale. Proposant un regard sur le temps long du paysage, elles tentent aussi de questionner l'état actuel du territoire et invitent à s'interroger sur ses capacités à évoluer, sur ce qui pourra en être transmis ou ce qui risque d'en être perdu, avant de pouvoir enclencher une réflexion plus prospective sur l'avenir.

MERCI

aux services de la communauté d'agglomération Caux Seine Agglo et des communes, au service archéologie de la DRAC Normandie, aux acteurs de la Vallée du Commerce, élus, historiens et associations, aux partenaires du CPIER Vallée de la Seine et à l'École nationale supérieure de paysage de Versailles ainsi qu'à tous ceux qui ont participé à l'atelier pédagogique « Ouvrir les paysages de la vallée du Commerce » et, plus particulièrement, à Jérôme Spiesser et Thierry Lepert, archéologues, dont les connaissances ont nourri ces illustrations.



Vue actuelle de l'estuaire fossile de la rivière du Commerce, au lieu-dit du Four-à-Chaux, en aval de Lillebonne.



BIBLIOGRAPHIE :

APEL, « Profils géologiques et notes archéologiques intéressant la région comprise entre Lillebonne et Quillebeuf », *bulletin de la Société des Amis des Sciences Naturelles de Rouen*, 1905, p.439.
Lien : <https://sasnmr.fr/bulletins/bulletins-sasnmr-de-1900-a-1949/171-bulletin-sasnmr-1905>

AVENEL Alain, CAHAGNE Jean-Marie, FOLLAIN Eric, GUELOIS Alexis, LE MAHO Jacques, *Le Valasse, une abbaye cistercienne en pays de Caux*, Éditions des Falaises et Communauté de communes Caux Vallée de Seine, Mayenne, 2008.

ETIENNE Claire dir., REAL Emmanuelle réd., fotogr. COUCHAUX Denis, MIOSSEC Yvon, KOLLMANN Christophe, *Le paysage industriel de la Basse-Seine*, Inventaire du Patrimoine Culturel, Région Haute-Normandie, collection Images du Patrimoine - 249, Rouen, 2008.

FAJON Philippe, DE CHAMPSAVIN Sophie, MAURT Virginie, PESQUET Gilles, « Dynamique du paysage en Haute-Normandie : de la démarche scientifique à la sensibilisation des publics, de l'histoire à la prospective », *Paysages et environnement. De la reconstitution du passé aux modèles prospectifs*, GALOP (D) dir., Presses universitaires de Franche-Comté, Besançon, 2010 (Annales Littéraires ; Série « Environnement, sociétés et archéologie »).

FOUQUAY Claude, LEMESLE Claude, *Regards sur Lillebonne et son canton pendant la première moitié du XX^e siècle par les cartes postales anciennes*, Luneray, 1995.

FOUSSARD Valérie dir., CUVILLIEZ Antoine, FAJON Philippe, FISSON Cédric, LESUEUR Patrick, MACUR Olivier, « Évolution morphologique d'un estuaire anthropisé de 1800 à nos jours », *Fascicules Seine Aval*, 2010.

GAILLARD T., HAUCHARD E., RODET J., « Livret-guide de l'Excursion hydrogéologique en Pointe de Caux, France », Colloque Craie 2018, 22^{èmes} journées techniques du Comité Français d'Hydrogéologie de l'Association Internationale des Hydrogéologues, 2018.

HAMEL Karine, FEANS Juan, *Le textile en Haute-Normandie*, Éditions des Falaises, Pont-l'Abbé, 2004.

LIENS :

Histoire de l'industrie textile de la vallée du Commerce : Association « Bolbec, au fil de la mémoire » : <http://filmemoire.bolbec.pagesperso-orange.fr>

Articles de Pierre Michel sur l'industrie textile en Seine-Maritime sur le blog : <http://gilles.pichavant.pagesperso-orange.fr/ihscgt76/num11/num11page2.htm>

Géologie : <https://craies.crihan.fr>

Fiche 1.3 « Connaissance des paysages de la Vallée de la Seine et de leur évolution » du CPIER Vallée de la Seine : <http://www.vdseine.fr/ressources/paysage.html>



Contacts :

Fanny JAOUEN
Paysagiste DE
jaouen.fanny@laposte.net
06 25 08 62 13



ENSP
École nationale supérieure de paysage
10, rue du Maréchal Joffre
78000 VERSAILLES
01 39 24 62 00



AURH
Agence d'urbanisme
de la Région du Havre
et de l'estuaire de la Seine

AURH
Agence d'urbanisme de la Région du Havre et
de l'estuaire de la Seine
4 quai Guillaume Le Testu
76063 LE HAVRE Cedex

Avec le soutien de :



Ce document a été élaboré dans le cadre de l'action *Connaissance des paysages de la Vallée de la Seine et de leur évolution* au titre du contrat de plan inter-régional État-Régions Vallée de la Seine.