

LA VALLÉE DE LA BRESLE

SITUATION

La vallée de la Bresle se situe à cheval entre la Haute-Normandie et la Picardie. Située entre le plateau picard et le Petit Caux, cette vallée s'allonge sur une soixantaine de kilomètres entre ses prémices en amont d'Aumale et son débouché dans la Manche entre Mers-les-Bains et le Tréport. Parallèle aux vallées de l'Yères et de l'Eaulne, elle participe au découpage du Petit Caux en plateaux striés orientés sud-est/nord-ouest. L'autoroute A 28 sépare la vallée en deux parties, l'une, en amont relativement étroite et l'autre en aval aux coteaux doux et amples. Marqué par une agriculture très présente, cette unité de paysage a pour caractère dominant celui d'une vallée rurale ponctuée par des villes industrielles.



CARACTÉRISTIQUES PAYSAGÈRES

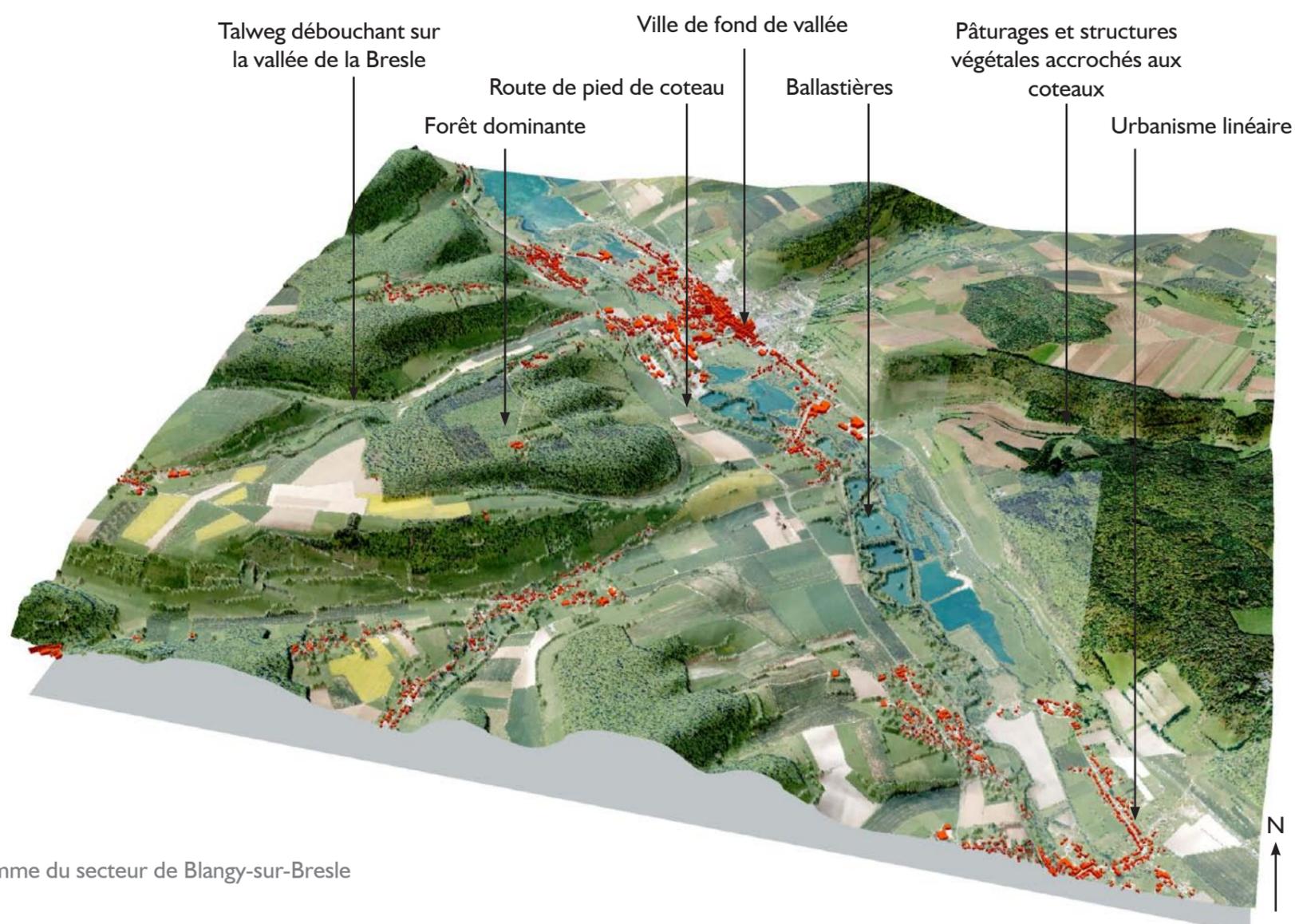
Une vallée dissymétrique, large et profonde

La vallée de la Bresle est marquée par des versants dissymétriques avec un versant nord pentu et un versant sud plus doux. Les coteaux, doux et amples, parfois festonnés assurent le lien entre les plateaux et le fond de vallée. Cette dernière peut atteindre plus de 2 kilomètres de large.

De manière ponctuelle, des proéminences ou des collines isolées à l'image du Mont Faucon entre Nesle-Normandeuse et Sénarpont s'avancent dans la vallée formant des belvédères privilégiés sur le cours de la rivière.

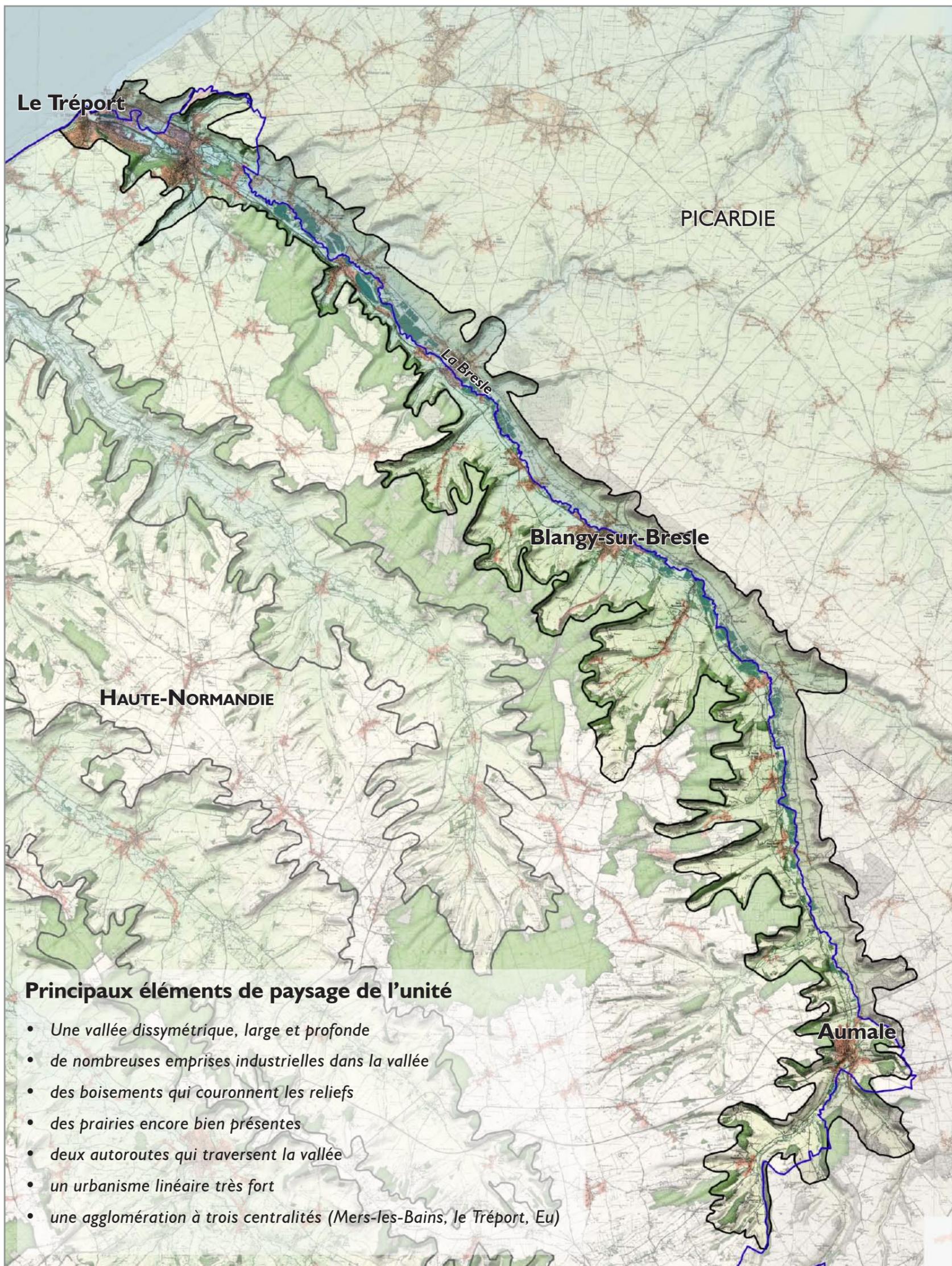


Entre Monthières et L'Épinoy : ouverture sur l'espace agricole depuis la RD 49. (2010 - commune de Monchaux-Soreng)



Bloc-diagramme du secteur de Blangy-sur-Bresle

CARTE DE L'UNITÉ DE PAYSAGE N° 21 : LA VALLÉE DE LA BRESLE



Principaux éléments de paysage de l'unité

- Une vallée dissymétrique, large et profonde
- de nombreuses emprises industrielles dans la vallée
- des boisements qui couronnent les reliefs
- des prairies encore bien présentes
- deux autoroutes qui traversent la vallée
- un urbanisme linéaire très fort
- une agglomération à trois centralités (Mers-les-Bains, le Tréport, Eu)

Conception : Agence Folléa-Gautier / Atelier de l'Isisme
Fond cartographique : IGN Scan 25 - Bd Alti - Bd Topo



La Bresle, une rivière exploitée par l'industrie qui retrouve aujourd'hui une image de nature

Le cours de la Bresle est ponctué par des industries isolées ou accolées aux bourgs. Malgré leur emprise et leur taille, ces industries sont très souvent imbriquées dans les structures végétales de la vallée.

La Bresle, qui prend sa source 150 mètres au-dessus du niveau de la mer a très tôt été exploitée pour son énergie hydraulique. La rivière a compté jusqu'à 130 moulins sur la totalité de son cours entre Aumale et le Tréport. Les industries textiles ont longtemps complété cette première activité jusqu'à leur disparition au 20^{ème} siècle.



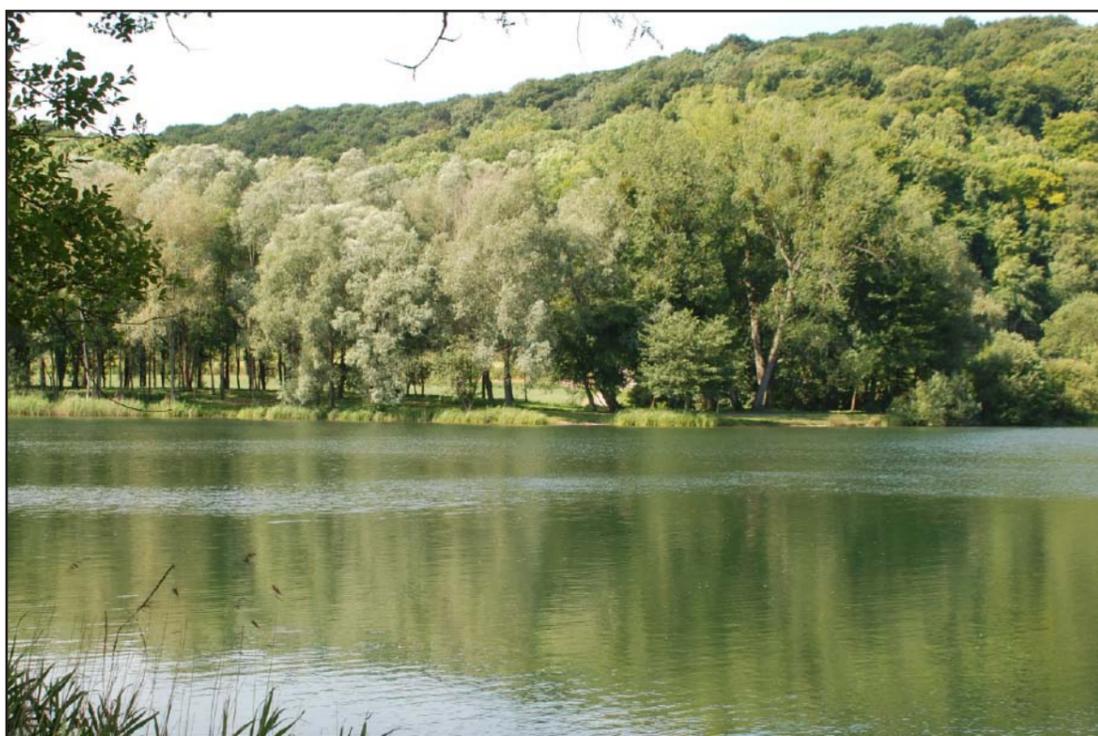
L'usine de Vieux-Rouen-sur-Bresle, un site industriel encore actif. (2010 - commune de Vieux-Rouen-sur-Bresle)

En aval, la rivière fut canalisée en 1837 entre Eu et la mer afin de faciliter la navigation, donnant naissance au canal de Penthièvre.

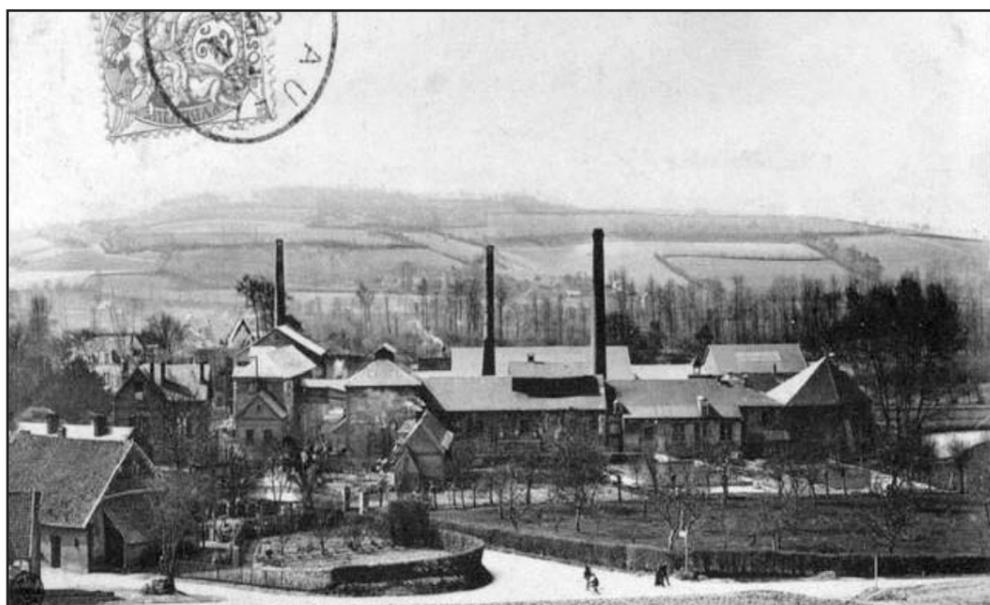
Cette exploitation de la rivière s'est poursuivie au 19^{ème} et au 20^{ème} siècle avec l'apparition des ballastières, qui forment un véritable chapelet de plans d'eau autour de la rivière entre Aumale et l'embouchure.

Aujourd'hui, l'exploitation de la rivière semble moins intense et la ripisylve semble peu à peu reprendre ses droits sur les berges.

Le cours d'eau, ses étangs et ses canaux retrouvent à présent une image de nature, accompagnés de prairies humides et d'une végétation abondante et diversifiée.



Ballastières réaménagées à Marest. (2010 - commune de Ponts-et-Marais)



Une verrerie à Ponts-et-Marais, au début du 20^{ème} siècle.

Depuis l'Antiquité, jusqu'à aujourd'hui, la vallée de la Bresle a été un lieu majeur de la production de verre. L'ensemble des matières premières (le sable notamment) nécessaires à cette production sont présentes sur place et ont permis de faire de la vallée, au début du 20^e siècle le premier site de production de flacons de parfum par exemple.

Depuis la crise des années 30, la plupart des verreries ont fermé, et il ne reste plus, aujourd'hui, que quelques sites industriels encore actifs.

Une vallée couronnée par de nombreux boisements

Dès sa source, la vallée de la Bresle est dominée par des bois et des forêts qui forment une couronne boisée quasi-continue, l'essentiel de ces boisements étant constitués par la forêt d'Eu. Les lisières s'écartent du cours du fleuve lorsque les pentes permettent à l'agriculture de s'installer. Au passage de Sénarpont, la vallée perd son caractère forestier avec l'apparition de grandes respirations qui laissent les prairies remonter très haut sur les pentes.



Pied de coteau cultivé à Marest. (2010 - commune de Ponts-et-Marais)

A la hauteur de l'agglomération d'Eu/Le Tréport, ces pentes sont sous pression de l'urbanisation qui progressivement colonise les prairies jusqu'au contact des lisières forestières.



La ville d'Eu vue depuis le coteau nord de la vallée de la Bresle : l'urbanisation a gagné les coteaux et se mêle aux boisements. (2010 - commune de Ponts-et-Marais)

Le fond de vallée compte par ailleurs de très nombreux rideaux arborés qui pourraient parfois s'apparenter à du bocage. Ces lignes arbres sont très souvent complétées par des peupleraies qui occupent désormais de très grandes surfaces provoquant la fermeture du paysage dans certains secteurs.

Sur les pentes des lignes boisées appelées «rideaux de culture» marquent les prairies et soulignent souvent la présence d'un petit modelé de terrain.

Du côté picard, de nombreuses routes sont encore plantées, alors que du côté normand, les alignements d'arbres ont disparu.

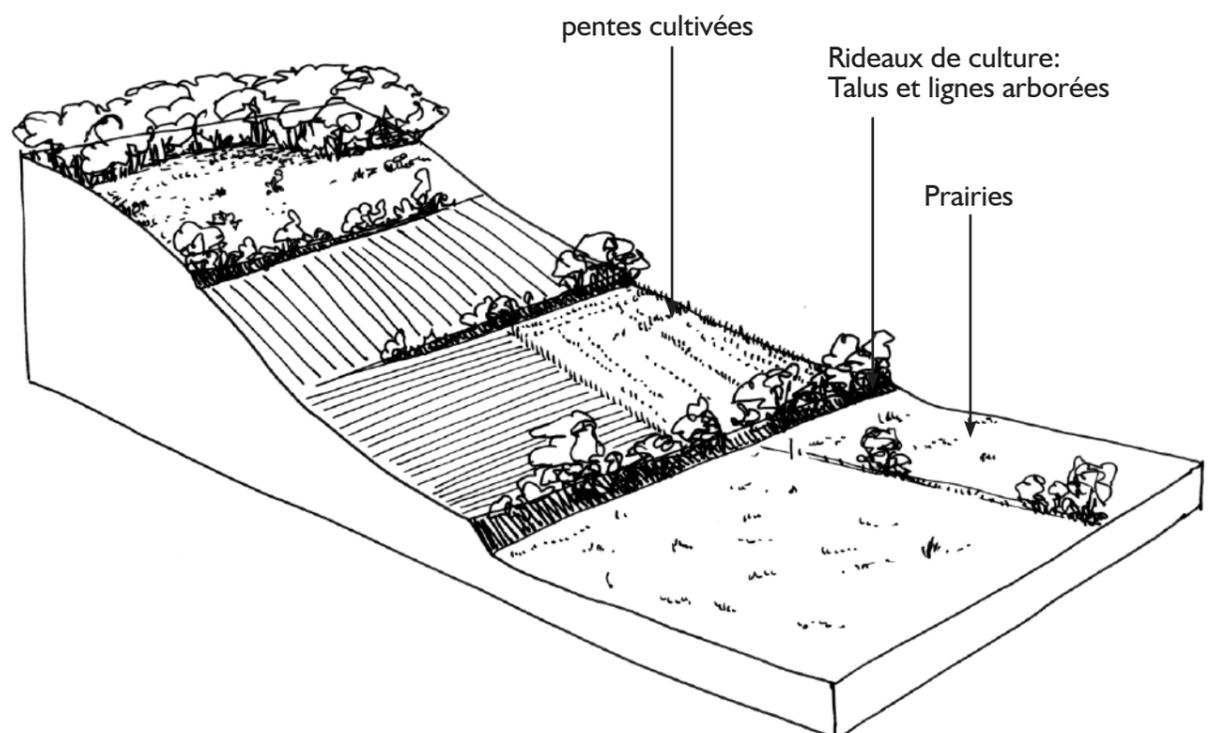


Les coteaux de Blangy-sur-Bresle, sur lesquels se maintiennent des structures végétales : des lignes boisées soulignent un décroché du terrain. (2010 - commune de Blangy-sur-Bresle)

- ①: plantations de lignes arborées parallèles à la pente
- ②: érosion des sols qui viennent buter sur la ligne arborée, constituant petit à petit une pente plus douce, plus facile à cultiver



Schéma de principe des rideaux de cultures.



Coupe de principe des coteaux de la vallée de la Bresle

LA VALLÉE DE LA BRESLE

Des prairies nombreuses en fond de vallée

Entre les grands bourgs qui s'échelonnent le long de la rivière, de grands espaces agricoles se maintiennent et la vallée garde un aspect encore très rural. Dans ces espaces, les prairies sont très présentes. Elles occupent le fond de vallée et les pentes. A Hodeng-au-Bosc par exemple, commune au territoire complètement compris dans la vallée, la part des prairies était de 47% en 2000. Néanmoins, ces prairies ont tendance à disparaître au profit des grandes cultures et avec elles les structures végétales (rideaux d'arbres et ripisylves) qui très souvent les accompagnent.



Fermeture du fond de vallée entre Hodeng-au-Bosc et Bouafles, par manque d'entretien de la ripisylve. (2010 - commune de Hodeng-au-Bosc)



La traversée de la vallée de la Bresle par l'A 28 : une autoroute collée au relief, une insertion discrète dans la vallée. (2010 - commune de Blangy-sur-Bresle)

La traversée des autoroutes

La vallée est traversée par deux autoroutes, l'A 28 et l'A 29 respectivement à Blangy-sur-Bresle et à Aumale.

Ces deux traversées se font de manière très différente. L'A 28 épouse le relief, formant un large méandre qui colle au terrain naturel. L'A 29, quant à elle, traverse la vallée sur un viaduc avant de s'engouffrer dans les coteaux à travers deux rampes taillées dans le relief.

L'impact des autoroutes sur le territoire de la vallée est aussi perceptible au niveau des échangeurs. A Blangy-sur-Bresle, une vaste zone d'activités s'est développée au contact de l'échangeur, ayant un impact dévalorisant pour le paysage de la vallée.



Le franchissement de la vallée de la Bresle par l'A 29 : une infrastructure qui s'affranchit du relief, un ouvrage «transparent», mais des coteaux fortement entaillés. (2010 - commune d'Aumale)

Des villages qui s'étirent le long des routes

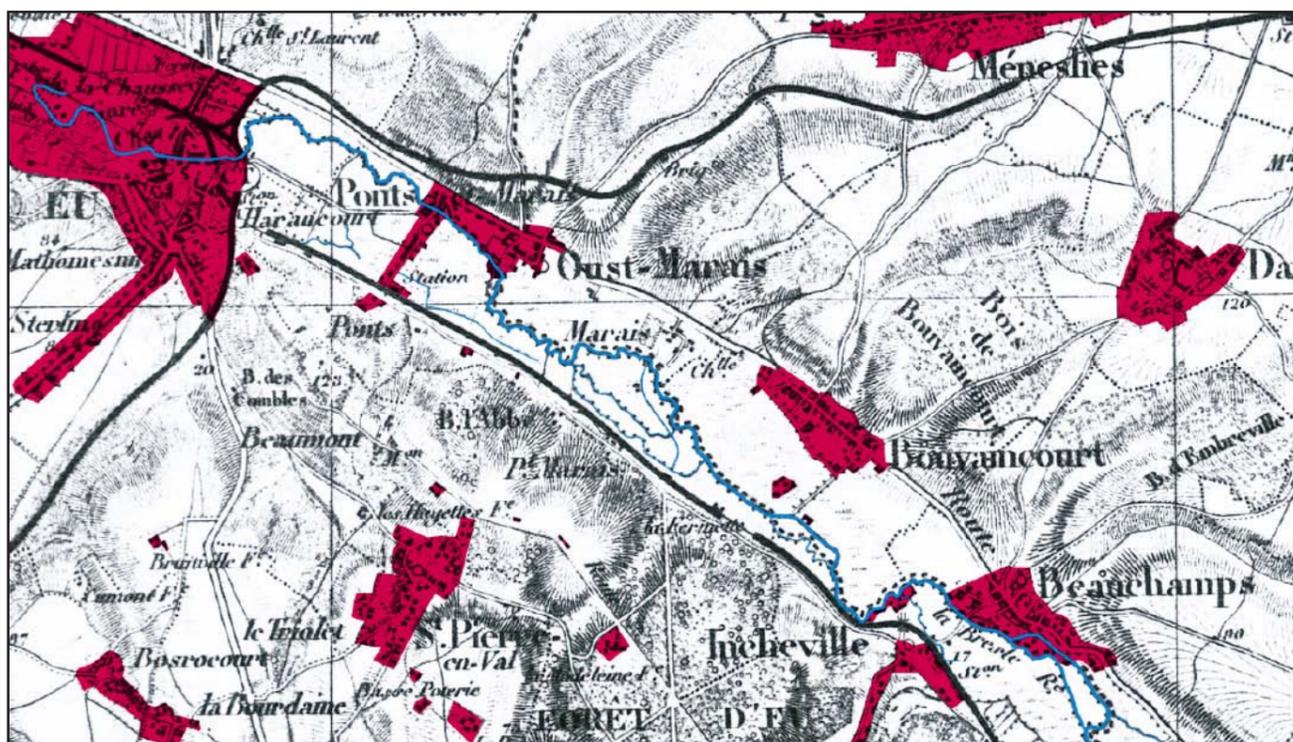
Les villages et les bourgs de la vallée de la Bresle situés en pied de coteau et en limite de zone inondable, forment un enchaînement qui jalonne les deux routes parallèles qui suivent le cours de la vallée, côté normand et côté picard.

Les traversées de villages offrent une image routière et peu aménagée, tandis qu'une tendance très forte à l'urbanisme linéaire se développe le long des routes. Certaines entrées de villes sont aujourd'hui très dégradées par une multitude de petites zones d'activités, parfois éparpillées comme à Aumale. A ce phénomène s'ajoute la présence de nombreuses friches industrielles non reconverties qui, sans transformation, forment des lieux peu avenants, où progressivement se développe une nature spontanée.

Entre ces villages et ces bourgs, l'espace agricole est relativement préservé et l'on ne rencontre pas de problèmes particuliers de mitage.



Implantation sporadique de maisons le long de la RD 49, à Ponts-et-Marais faisant disparaître les coupures d'urbanisation entre les villes de la vallée. (2009 - commune de Ponts-et-Marais)



Carte d'Etat Major (1880).

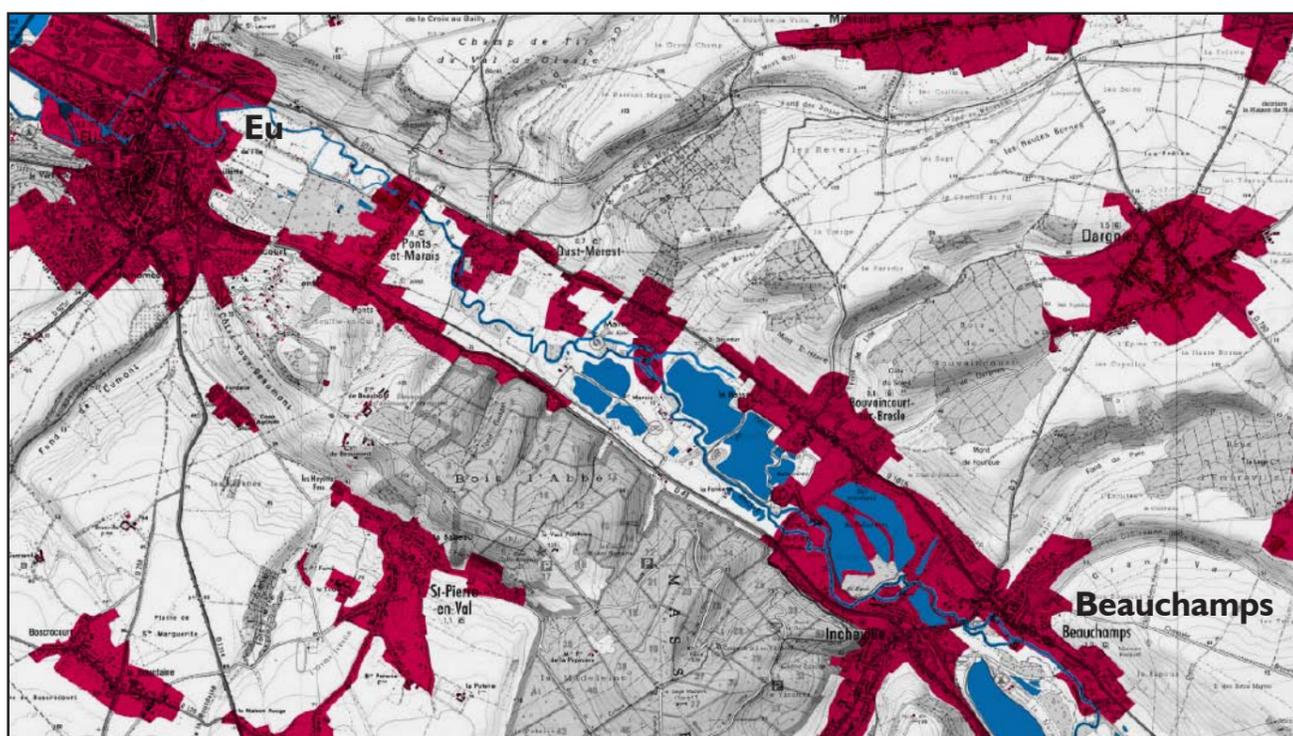


Schéma d'évolution de l'urbanisation de la vallée de la Bresle entre Eu et Beauchamps
Sources : carte d'Etat Major (19^{ème} siècle) et carte IGN 1/25 000 (2008)

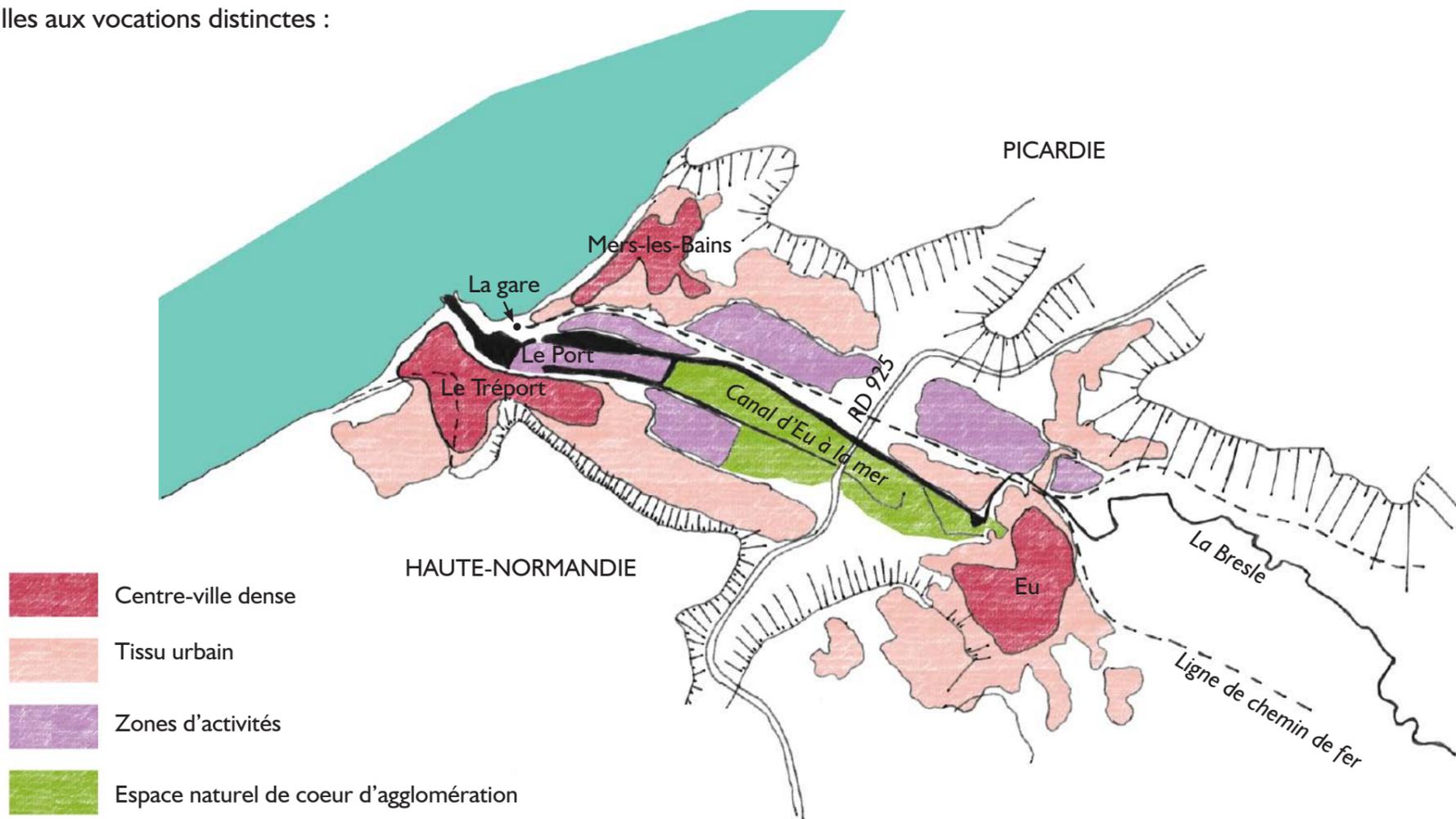
En 100 ans, la distance entre Beauchamps et Eu s'est «réduite» avec le développement d'une urbanisation linéaire le long des voies routières.

Conception : Agence Folléa-Gautier - Fond cartographique : Carte d'Etat Major

Conception : Agence Folléa-Gautier - Fond cartographique : IGN Scam 25

Un ensemble urbain à trois centralités

Au débouché de la vallée de la Bresle, l'ensemble Eu/Le Tréport/Mers-les-Bains forme un ensemble urbain à trois centralités, avec trois villes aux vocations distinctes :



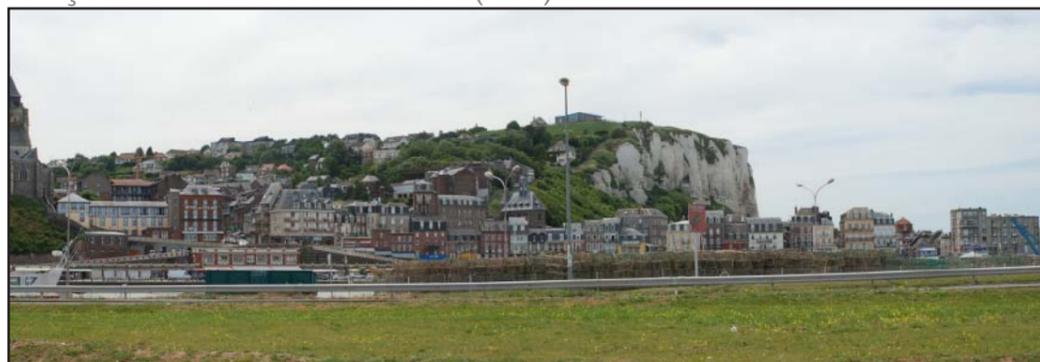
Agence Folléa-Gautier

- la station balnéaire à Mers-les-Bains avec une architecture typique de la fin du 19^{ème} siècle et dont le développement fut déclenché par l'arrivée du chemin de fer en 1873,



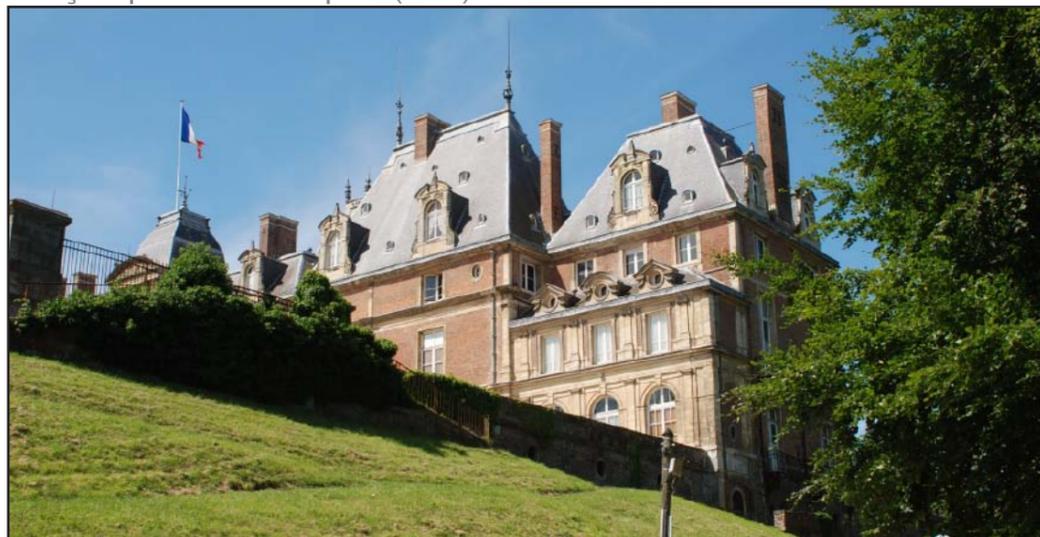
La façade maritime de Mers-les-Bains. (2009)

- la ville portuaire du Tréport avec sa façade ouverte sur les bassins, blottie au pied d'une falaise de 110 mètres de hauteur,



La façade portuaire du Tréport. (2009)

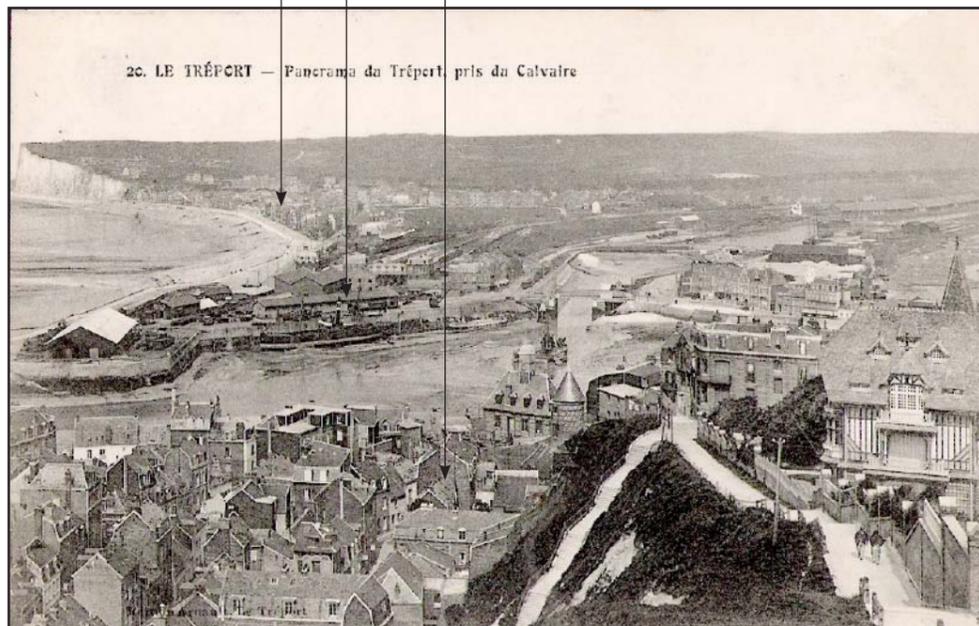
- la ville historique d'Eu, en amont à 3km des deux premières est accrochée à flanc de coteau. Son centre-ville en hauteur par rapport à la Bresle, est marqué par son château (construit au 16^{ème} siècle et plusieurs fois remanié) qui domine la vallée.



Château d'Eu, dominant la vallée de la Bresle. (2009)

Mers-les-Bains Le Tréport

La gare



Le point de vue au-dessus du Tréport : un paysage reconnu depuis l'arrivée du tourisme balnéaire au 19^{ème} siècle.

Les trois villes, liées par la Bresle canalisée, s'organisent autour d'une vaste zone inondable correspondant au lit majeur du fleuve. Cet espace a été très tôt aménagé par la canalisation de la Bresle au 15^{ème} siècle, et par l'installation des infrastructures portuaires et de la gare dans l'estuaire au 19^{ème} siècle. Depuis, cet espace n'a cessé d'être comblé par le développement des zones industrielles et d'activités.

La gare, au coeur de cette plaine, est potentiellement le lien entre tous ces quartiers. Elle reste néanmoins aujourd'hui isolée au milieu d'un no man's land.



Entrée de ville du Tréport : les zones d'activités gagnent sur la plaine alluviale cultivée. (2009)



Site industriel du Tréport au coeur de la vallée. (2009)



Lotissements du Tréport, sur le plateau : la ville sort de son site et s'impose sur le plateau agricole. (2009)

Contrainte entre les falaises et la vallée, l'urbanisation gagne aujourd'hui les pentes et les plateaux, tout en s'étalant le long de la vallée de la Bresle.

Suivant les villes, ces extensions se font de manière différente. Au Tréport, les quartiers récents occupent depuis peu les rebords du plateau et trahissent désormais la présence de la ville en dehors de la vallée.

Eu connaît le même phénomène avec des quartiers neufs d'habitation qui s'installent sur le plateau du Petit Caux, tout en s'étalant dans la vallée sous la pression des nouvelles zones d'activités.

La ville de Mers quant à elle occupe désormais les coteaux qui dominent la ville.

ANALYSE CRITIQUE, IDENTIFICATION DES PROBLÉMATIQUES

LES VALEURS PAYSAGÈRES

La rivière et les zones humides, des espaces

naturels de grande valeur :

- Lutte contre l'enfrichement.
- Entretien des ripisylves.
- Limitation des peupleraies.
- Création de cheminements le long de la rivière.
- Mise en valeur des anciennes ballastières.

Les espaces agricoles de fonds de vallées, des

espaces ouverts de respiration :

- Maintien et gestion des prairies et espaces naturels soumis aux pressions urbaines (notamment dans le secteur de Eu/Le Tréport et Blangy-sur-Bresle).
- Maintien des prairies et des structures végétales associées sur les coteaux.
- Préservation et gestion des zones humides de fond de vallées.



Prairies et structures végétales dans la plaine alluviale.



Coteaux boisés et cultivés menacés d'enfrichement.

Les coteaux, cadre naturel de la vallée :

- Lutte contre l'enfrichement des coteaux.
- Repérage, préservation et mise en valeur des ouvertures visuelles vers la vallée.
- Préservation des lignes de crêtes boisées.
- Maintien de secteurs non-bâti en ligne de crête dans l'agglomération Eu/Le Tréport/Mers.
- Maintien d'une présence végétale sur les coteaux urbanisés.

Le site bâti d'Eu :

- Reconnaissance, identification et prise en compte spécifique pour les choix d'urbanisation.
- Préservation des espaces non bâtis qui le mettent en valeur.



Site bâti d'Eu, 18e et 19e siècle, accroché aux coteaux de la vallée de la Bresle.

LES RISQUES ET LES PROBLÈMES

La disparition des respirations entre les

villages :

- Maintien des coupures d'urbanisation entre les villages et les hameaux, le long des routes notamment en aval de Blangy-sur-Bresle.
- Arrêt de l'urbanisation linéaire dans l'ensemble de la vallée.

Les limites d'extensions sur le plateau

agricole :

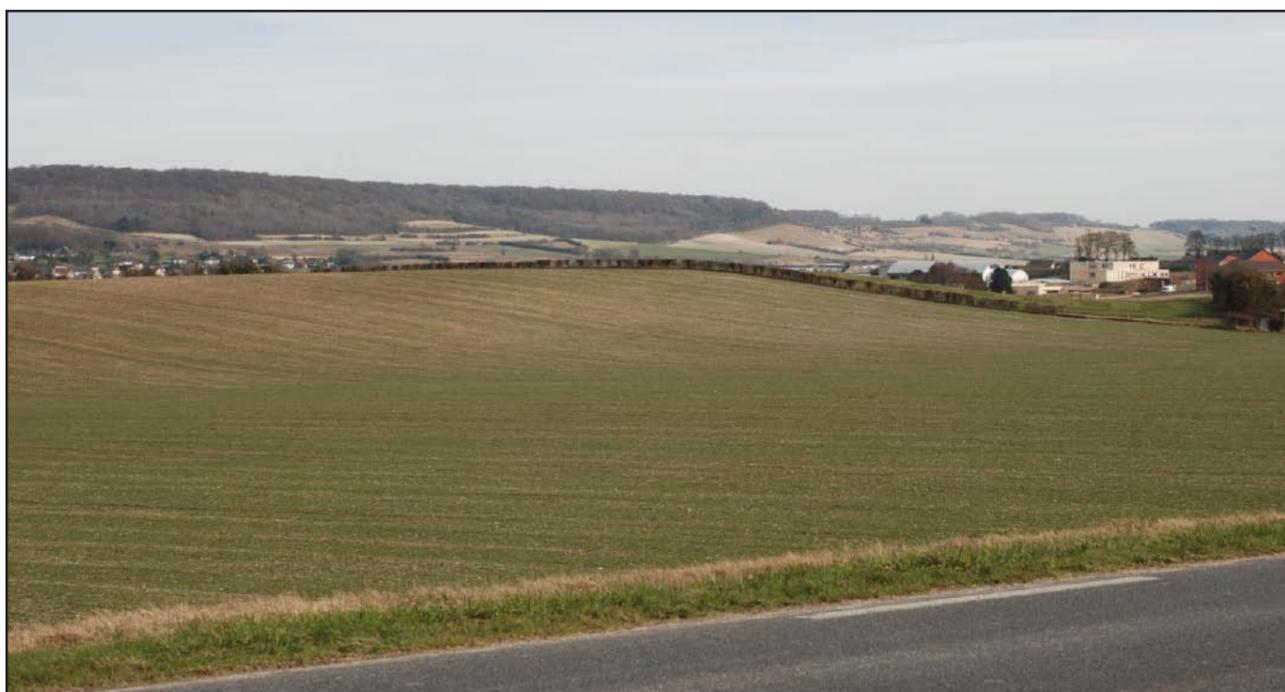
- Création de lisières urbaines au contact des extensions urbaines sur le plateau (agglomération de Eu/Le Tréport).

Les abords peu valorisés des franchissements d'autoroutes :

- Maintien à distance du développement urbain.
- Préservation de l'agriculture à proximité de l'infrastructure.
- Végétalisation des talus trop raides entaillant les versants de la vallée.



Une végétalisation des talus permettrait de mieux «cicatriser» l'entaille de l'autoroute dans les coteaux.



L'agrandissement démesuré des parcelles agricoles a supprimé toute structure végétale.

La disparition des structures végétales dans l'espace agricole

- Replantation de structures végétales dans l'espace agricole (lignes d'arbres, haies, ripisylves).
- Identification et accompagnement des secteurs soumis à la déprise agricole sur les hauts de coteaux.

Les projets de parcs éoliens

- Maintien à l'écart et sans covisibilité depuis la vallée des nouveaux champs éoliens.

Les traversées trop routières des villages :

- Requalification des chaussées avec réduction des surlargeurs.
- Traitement différencié des revêtements de sols.
- Création et valorisation des espaces publics.
- Enfouissement de réseaux.



Traversée de village peu valorisante avec ses trottoirs étroits et ses réseaux aériens.



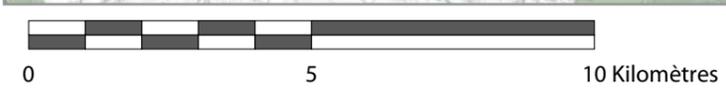
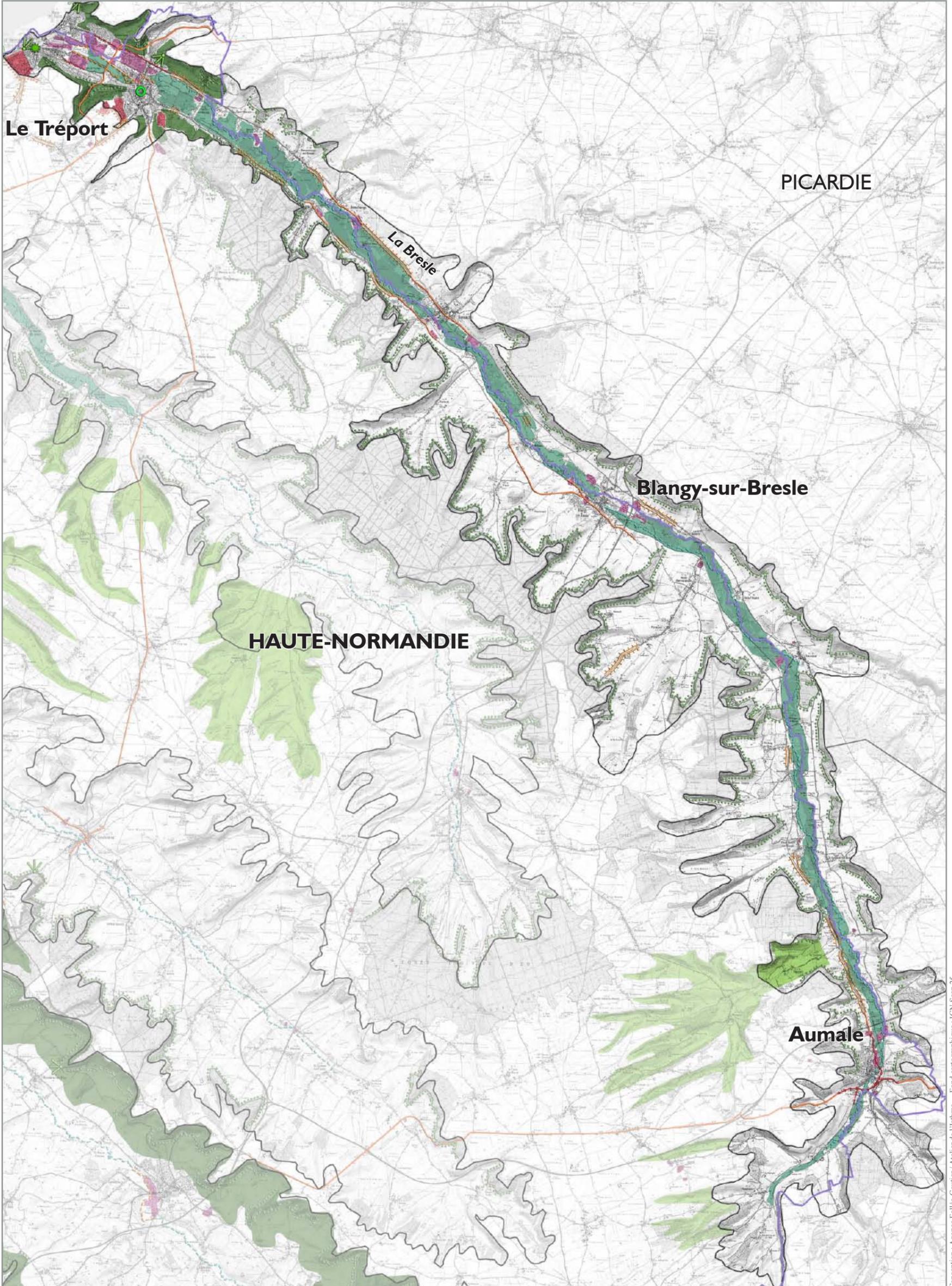
Zone d'activités implantée sur les pentes, bien trop en vue dans la vallée.

Les zones industrielles et d'activités

- Réhabilitation des espaces publics dans les zones d'activités aux abords des autoroutes et à l'entrée de l'agglomération Eu/Le Tréport.
- Réhabilitation des friches et sites industriels isolés dans les villages et les vallées.

CARTE DES ENJEUX N° 21 : LA VALLÉE DE LA BRESLE

Légende des enjeux en dernière page



LES UNITÉS DE PAYSAGES



Conception : Agence Folléa-Gautier / Atelier de l'Isisme - Fond cartographique : IGN Scan 25