



# EXPOSITION



**ASPECTS D'UN ESTUAIRE,  
LE HAVRE DE LA SIENNE**  
**Exposition au château de Regnéville**



Ce qui frappe le visiteur qui se trouve face au havre de Regnéville-sur-mer, c'est la beauté du lieu. Ce qui est plus difficile à voir, c'est comment la nature a œuvré pour façonner ce paysage particulier et quel rôle ce milieu a joué dans la vie des populations locales.

L'exposition « **aspects d'un estuaire, le havre de la Seine** » propose d'explorer le site au-delà de son aspect esthétique, pour en découvrir toutes les facettes.

Comment s'est formé le havre, où la rivière de la Seine vient côtoyer la mer de la Manche ? Quelle est la biodiversité d'un milieu où se rencontrent à chaque marée l'eau douce et l'eau salée ?

Au delà de l'aspect naturaliste, c'est l'histoire de ce lieu qui est présentée, et la façon dont les populations locales ont su tirer profit de leur environnement : depuis le Moyen-Âge où le commerce y était prospère jusqu'à l'époque contemporaine par le biais de la plaisance.

Aujourd'hui, ce sont de nouvelles problématiques auxquelles il faut faire face : comment développer les activités en tenant compte des enjeux écologiques du XXI<sup>e</sup> siècle ?

## Remontons le cours de l'histoire au cours de la Seine !



L'exposition aborde toutes les facettes du havre de la Seine :

<b>Une côte, des havres :</b>	la formation du havre de la Seine .....	3
	l'évolution du trait de côte .....	3
<b>Un château, un port :</b>	le havre de la Seine au Moyen-Âge .....	6
	XVII <sup>e</sup> et XVIII <sup>e</sup> siècles .....	7
<b>Un port, des bateaux :</b>	au XIX <sup>e</sup> siècle, des projets d'aménagement, .....	9
	les bateaux du cabotage .....	10
	le trafic de la pierre à chaux .....	11
	l'avant-port de Coutances .....	13
<b>Des ressources :</b>	au XIX <sup>e</sup> siècle, l'exploitation de la tangué .....	14
	les huîtres de Regnéville .....	15
<b>Des bateaux sur la glinette :</b>	au début du XX <sup>e</sup> siècle, la fin de la voile .....	17
	le chantier Smewing .....	17
<b>Milieus, faune et flore :</b>	au XXI <sup>e</sup> siècle, les nouveaux enjeux de protection de l'environnement .....	19
<b>Informations pratiques</b> .....		22
<b>À Regnéville également</b> .....		23

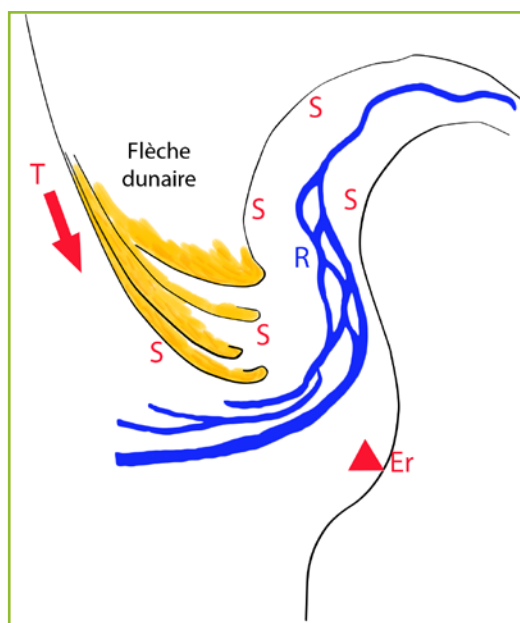
## Une côte, des havres : la formation du havre de la Seine

De Granville à Carteret, la côte ouest de la Manche est jalonnée par huit estuaires qui lui ont valu son appellation de **Côte des havres**.

Les conditions nécessaires à leur formation sont ici réunies :

- \* une côte basse pourvue d'un cordon dunaire,
- \* une rivière au débit suffisant pour conserver une sortie vers la mer,
- \* des courants côtiers mobilisant les stocks de sable.

Les deux plus vastes havres de cette côte sont ceux de Saint-Germain-Sur-Ay et de **Regnéville-sur-mer**.



La flèche dunaire en évolution permanente, commande toute la dynamique du havre.

Nourrie par le transit sédimentaire (T), elle progresse par crochons successifs alimentés à chaque marée.

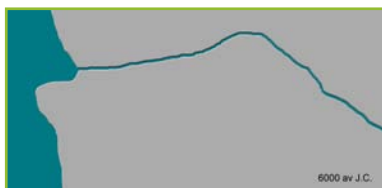
La progression de la flèche repousse peu à peu le lit de la rivière (R) qu'empruntent le flot (courant de marée montante) et le jusant (marée descendante), générant une érosion parfois très forte sur la rive opposée (Er).

La marée n'est pas symétrique : le courant de flot qui remplit le havre est plus fort que le jusant qui le vide. Il apporte ainsi davantage de sédiments (S) que le jusant ne peut en évacuer.

C'est l'origine du colmatage inéluctable des havres.

Marées, vents et courants qui ont généré les havres continuent à les faire évoluer avec comme paramètre supplémentaire l'action parfois déterminante de l'homme.

## Une côte, des havres : l'évolution du trait de côte



### *Il y a 8000 ans*

Après un dernier épisode de refroidissement climatique entre 10500 et 9500 avant J-C (Dryas récent), le climat se réchauffe brutalement. La fonte des glaciers provoque une remontée rapide de plus de 100 mètres du niveau marin.



### *Il y a 2000 ans*

Les sables et les sédiments mobilisés par la remontée du niveau marin et par le vent favorisent la formation de cordons sableux et de dunes. La puissance du flux et du reflux dans l'estuaire de la Sienne s'oppose toutefois à la formation de la pointe d'Agon.



### *Il y a 700 ans*

La protection de la dune offre des conditions favorables à l'échouage des bateaux et a probablement dicté l'implantation et la construction du château. Les divagations de la Sienne ainsi que la présence de bancs de sable rendent déjà l'accès difficile au havre.



### *Il y a 200 ans*

L'ensablement de l'entrée du havre et le développement d'herbus, réduisent de plus en plus la puissance du flux et du reflux dans l'estuaire.



### *Aujourd'hui*

Le colmatage s'accélère dans l'estuaire et la pointe d'Agon continue sa progression vers le sud. La migration des chenaux de la Sienne s'accompagne d'érosion sur le cordon dunaire de Hauteville.

### *Limite des plus hautes marées de vive-eau dans le havre de Regnéville-sur-mer*



Ortho50-2007 © CG50  
MNT20m © 2010-CG50  
DIREN © 2010



## Un château, un port : le havre de la Sienne au Moyen-Âge



La plus ancienne carte du havre de Regnéville. G. Mariette de la Pagerie, carte du diocèse de Coutances, vers 1720. AD 50, photo A.Poirier.

Le havre de la Sienne devient, au Moyen-Âge, un port d'échouage où les navires marchands viennent trouver abri.

Quand le château de Regnéville s'édifie ou se réédifie dans la seconde moitié du <sup>xiv</sup><sup>e</sup> siècle, l'abri relatif que forme aujourd'hui pour la navigation la pointe d'Agon n'existe pas et il est difficile d'imaginer un échouage ouvert aux vents et à la houle d'Ouest.

Le choix de l'échouage au pied du château s'explique peut-être par la présence du petit havre du Passevin. Protégé de la houle par des hauts fonds et des dunes, l'abri était tout relatif. En cas de mauvais temps, on s'empressait de décharger les cargaisons car *en la demeure et attente pourroit avoir grand peril en la neif et aux vins pour cause du port qui en cel cas est perilleus*.

L'importance du Passevin est encore indiquée dans le dessin fait par Le Gentil de la Galaisière en 1781. L'option d'un port sur le Passevin est encore retenue par l'administration des Ponts et chaussées en 1902...

À partir du <sup>xii</sup><sup>e</sup> siècle, le commerce des vins qui apparaît sur les côtes de l'Atlantique à la mer du Nord n'est pas un commerce comme les autres. C'est un phénomène nouveau, en rupture avec l'économie agricole fermée de l'Europe occidentale.



Mise du vin en pichets, Bibliothèque municipale d'Abbeville Ms 16 f° 15v Photo CNRS IRHT.

Dans le port de Regnéville, dans la seconde moitié du <sup>xiv</sup><sup>e</sup> siècle, du vivant du roi de Navarre, *il venoit et pouvoit bien arriver chascun an de dix sept à dix huit mille tonneaulx de vin ou viron*. Traduite en mouvements maritimes, cette quantité représente annuellement de 100 à 150 navires de 40 à 100 tonneaux. Ces tonneaux de vin de Gascogne, d'une capacité de 800 à 900 litres provenaient principalement de la région d'Agen et de Marmande et étaient destinés principalement à l'Angleterre.

## Un château, un port : les xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles

Aux xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles, il n'y a plus le commerce des vins et de grand cabotage du Moyen-Âge pour entraîner l'activité du port de Regnéville et celle des ports voisins.

Dans les havres de l'Ingreville, Aagon, Coutainville, Blainville, Pirou, ils avoient des batteaux avec lesquels ils alloient sur le banc à la pesche de la moullue (morue). Ils alloient à Bordeaux à Saint-Malo au Havre, à Dieppe, à Rouen porter et rapporter des marchandises ; ils alloient à la pesche de l'huistre et du poisson frais. Tout cela est tombé.



Normandia Ducatus (le duché de Normandie).  
Carte des côtes de Normandie éditée à Amsterdam par Joannes Janssonius, vers 1650.  
Coll. musée maritime de Regnéville.

Vers 1650, le port de Coutainville est envahi par les sables. Ceux d'Agon et de Pirou sont mis en interdit par les agents de la ferme chargés de percevoir les droits de port.

Regnéville est le seul port dont l'activité se maintient. En 1740, il y a vingt-cinq barques de 10 jusqu'à 25 tonneaux qui font le cabotage le long des côtes, de province en province, ainsi que le commerce et le transport de la chaux et de la pierre à chaux.

Le trafic avec les îles subsiste : on transporte tissus, grains et fourrages, granit extrait de Chausey. Avec la Bretagne, le transport d'ardoises de *Chastellain* perdure depuis le Moyen-Âge.

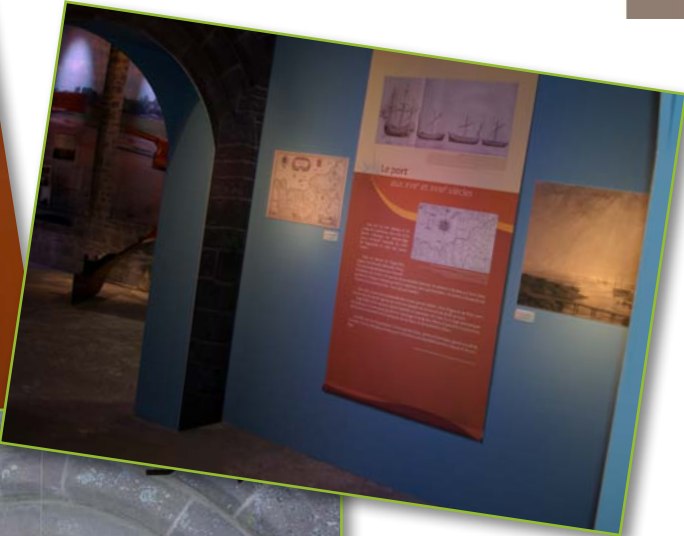


### Modèle de la nef de Mataro

Actuellement conservée aux Pays-Bas, la nef de Mataro, encore appelée *coca* ou *cogge*, est un ex-voto provenant de l'église de Mataro près de Barcelone. C'est le seul modèle conservé de bateau médiéval. Cette maquette, représentant un navire d'une vingtaine de mètres, offre la meilleure illustration à ce jour des navires ayant fréquenté, du xiii<sup>e</sup> au xv<sup>e</sup> siècle, les côtes de la Manche et de la mer du Nord. L'évolution de ce type de bateau donnera à la fin du xv<sup>e</sup> siècle les *caragues* ou les *caravelles*.

Marietem Museum Prins Hendrik de Rotterdam

# Un château, un port : aperçu





## Un port, des bateaux : au XIX<sup>e</sup> siècle, des projets d'aménagement

### Les travaux du port



Projet d'un port d'échouage à établir dans le havre de Regnéville, 1844. Archives départementales de la Manche, photo A. Poirier.



Dès 1844, on entreprend d'aménager le chenal du Passevin comme port d'échouage.

Les aménagements rendent l'endroit difficile d'accès, et les installations ne seront jamais utilisées.

En 1878, lors de l'élaboration du programme Freycinet, les ingénieurs proposent de transformer le chenal du Passevin en bassin à flot. L'écluse prévue en amont du chenal étant établie à la cote de 8m, le bassin n'aurait pas été accessible aux hautes mers des marées de morte-eau ordinaires (cote 9,20m).

En 1902, l'arrivée du chemin de fer réactualise l'échouage dans le Passevin : élargissement du chenal, création d'un épi insubmersible, appontement relié à la terre par une estacade en charpente supportant une voie ferroviaire et devant permettre le transbordement de navire à wagon.

Mais le Passevin ne sera jamais fréquenté par les derniers maîtres au cabotage. Ils lui préfèrent le mouillage de la Sienne malgré la violence des courants et les vents venant de l'Ouest et du Nord Ouest, qui font mettre les navires en dérive et les entraînent les uns parmi les autres, occasionnant parfois de sérieuses avaries.

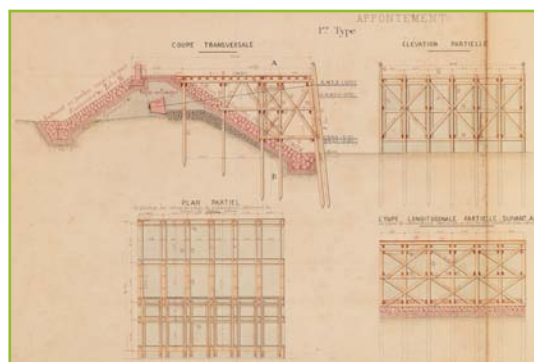


Atlas des ports de France, 1878, le port de Regnéville. Coll. musée maritime de Regnéville. Photo P.-Y. Le Meur. À gauche : détail.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, le principal commerce reste l'exploitation de la pierre à chaux. Les propriétaires la déchargent sur les côtés d'une chaussée de débarquement perpendiculaire à la rivière, avant même d'avoir trouvé un affréteur.

En 1865, la construction de l'épi d'Agon crée un passage obligé, complété en 1867 par le guideau, digue longitudinale formant une trace courbe pour conduire le courant de la rivière.

Les projets d'endiguement depuis le pont de la Roque ou de protection de la digue de Montmartin ne seront jamais entrepris.



Travaux du port de Regnéville, projet de construction d'une estacade en charpente avec une voie de chemin de fer, 1902. Archives départementales de la Manche, photo A. Poirier.

## Un port, des bateaux : au XIX<sup>e</sup> siècle, les bateaux du cabotage

Toutes les sources d'archives s'accordent pour situer vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle la période de la plus grande activité du port. Les mouvements à la sortie reposent principalement sur la pierre à chaux à destination de la Bretagne, et à l'entrée, de la houille en provenance du pays de Galles.



Le port de Regnéville et l'embouchure de la Sienne, 1900-1920. Photographie anonyme. Archives départementales de la Manche.

En 1827, Regnéville en importe déjà 400 tonnes, exportant dans le même temps, avec 200 mouvements de navires, 6000 tonneaux de pierres à chaux.

En 1854, quand les quatre fours du Rey sont en activité, la houille représente un trafic de 7000 tonnes par an. En 1857, le nombre de bâtiments fréquentant le port dépasse les quatre cents et le trafic estimé est de 17000 tonnes.

Jusqu'au milieu des années 1860, ce sont des bricks anglais, de 80 à 90 tonneaux, qui font principalement le cabotage régulier de la houille.

Le trafic de la chaux se fait sur des navires plus légers, sloops et lougres, qui fréquentent Jersey et les ports de Bretagne nord.

En août 1857, on compte 27 voyages à la chaux. Chaque bateau charge en moyenne une trentaine de tonnes de pierre à chaux.



Caboteurs échoués dans le havre de Regnéville vers 1910. Au fond, un sloop avec un chargement de foin en pontée. Coll. R. Gouyette.



Trois sloops échoués sur la grève. Le chargement des bateaux se fait avec de petits banneaux, en raison de la faible portance du sable. Coll. R. Gouyette.



Goélette à huniers et deux dundee. Le premier navire arbore une fortune, gréement mis en place aux allures portantes. Coll. R. Gouyette.



Le sloop Léopold. Commandé par le capitaine Rabec. Le sloop sort en remorque du port de Boulogne-sur-Mer. Photographie argentine. Don M. Vacossin. Coll. musée maritime de Regnéville.

## Un port, des bateaux : le trafic de la pierre à chaux

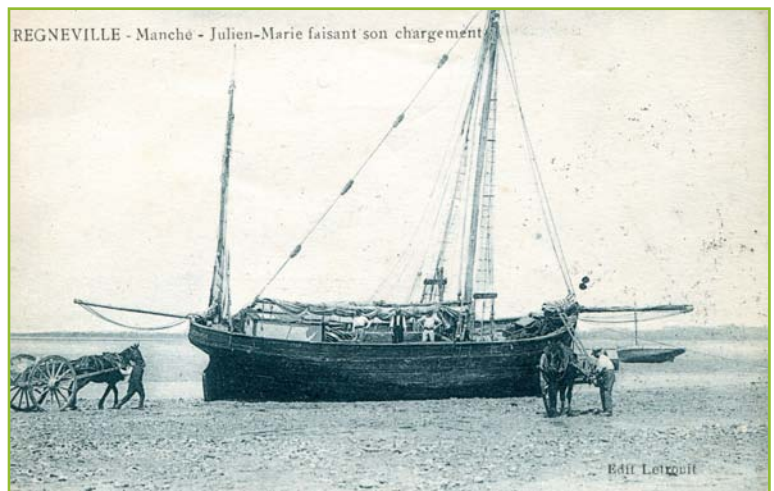
Au début du xx<sup>e</sup> siècle, les gréements de sloop ou de dundee sont les plus fréquents. En effet, les demandes de charbon n'impliquent plus un trafic régulier avec le Pays de Galles.

Pendant les quatre années de guerre, le trafic se limite à ramener de la houille de Saint-Malo et de Jersey et à continuer d'approvisionner les îles en chaux. De mars 1918 à avril 1919, pas un bateau ne rentre où ne sort de Regnéville.

En Octobre 1922, il n'y a plus qu'un seul bateau armé au cabotage dans le port de Regnéville, c'est le dundee *Julien-Marie*. Il est commandé et armé par Letrouit et compte deux hommes d'équipage. Il prend, à destination de Granville, des chargements de pavés de grès à Port-Barrier, près de Pléhérel. Il transporte toujours de la pierre à chaux vers Saint-Hélier d'où il rapporte des chargements de briques (10 tonnes par voyage). Pour les besoins locaux, il charge du charbon dans les ports ravitaillés par des vapeurs : à Jersey, Granville ou Saint-Malo. En mai 1923, le *Julien-Marie* est gréé en sloop pour économiser un homme d'équipage.

Le 8 mars 1924, le *Julien-Marie*, capitaine et armateur L. Picard, 1,33m de tirant d'eau, 2,33m en charge, part avec un chargement de trente tonnes de pierre à chaux pour Jersey.

**C'est le dernier voyage au cabotage du port de Regnéville.**



Le dundee Julien-Marie faisant son chargement de pierre à chaux pour Jersey. À la belle époque de la carte postale, on devient « éditeur » en vendant quelques cartes postales. Les éditions Letrouit portent le nom de l'avant-dernier armateur du Julien-Marie, le maître au cabotage Letrouit. Coll. R. Gouyette.

## Un port, des bateaux : aperçu



## Un port, des bateaux : au XIX<sup>e</sup> siècle, l'avant-port de Coutances



Joseph Le Dieu (1815-1880). Le port de Coutances au pont de Souilles.  
Photo A. Poirier. Coll. particulière.

L'absence d'une rivière navigable reliant Regnéville à son arrière-pays obère le développement portuaire.

Dès le XVII<sup>e</sup> siècle, le projet de canalisation de la Souilles est envisagé et un nivellement est effectué par les ingénieurs royaux.

Au XIX<sup>e</sup>, on trouve un double intérêt à sa réalisation.

Il s'agit principalement de porter les tangués de l'estuaire de la Sienne jusqu'à Coutances et aussi de faire pénétrer les marchandises débarquées au port de Regnéville. Les travaux, commencés en 1834, seront achevés en 1840.

Le canal relie Coutances au pont de la Roque, à la jonction avec la Sienne. Il supporte essentiellement un trafic de tange prise au pont de la Roque, de bois de débit et de chauffage, d'ardoises de Bretagne et de charbon de terre du Pays de Galles.

Le vrai problème du canal, c'est la jonction du Pont de la Roque au port de Regnéville où la navigation n'est possible que par le mouvement des marées.

De plus, on craint par-dessus tout que les aménagements ne viennent contrarier le bon fonctionnement des tanguières.

Dès 1865, le canal est à peu près abandonné.



Joseph Le Dieu (1815-1880). Le moulin de la Roque.  
La dernière écluse, l'écluse-moulin de la Roque, empêchait la Souilles de se déverser dans l'estuaire à marée basse. Photo A. Poirier. Coll. particulière.



Joseph Le Dieu (1815-1880). Le havre de Regnéville près du pont de la Roque en marée de vive-eau.  
Photo A. Poirier. Coll. particulière.

## Des ressources : au XIX<sup>e</sup> siècle, l'exploitation de la tange

On désigne sous les noms de tange ou quelquefois de *sablon*, une espèce de sable gris ou blanc jaunâtre, qui se dépose ordinairement dans les baies ou les havres.

Répançue sans préparation sur les prairies, mais le plus souvent mélangée à des fumiers et à des terres pour en faire des couches, la tange apporte des nitrates de chaux et des carbonates d'ammoniaque formant à la fois engrais et amendement des terres agricoles. Dans l'embouchure de la Sienné, on prélève annuellement, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, autant de tange que dans la baie du Mont, soit près de 600000 mètres cubes, pris depuis Regnéville jusqu'au pont de la Roque, ainsi que dans la mare de Montmartin-sur-Mer.



Legendil de la Galaisière, carte de la côte de Basse-Normandie de Granville jusqu'à Coutances (détail). Gravée par Yves Le Gouaz. Mémoires de l'Académie Royale des Sciences, 1782. En bleu : la rivière, en jaune : la tanguière.



Montmartin-sur-mer. Une ancienne auberge tanguière. Coll. R. Gouyette.

Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, les intérêts agricoles et ceux des transports maritimes et terrestres vont apparaître contradictoires. Le projet de reconstruction du pont de la Roque au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, puis le projet de canalisation de la Sienné dans sa partie maritime, ou encore l'endiguement des parcs à huîtres seront vigoureusement combattus par les agriculteurs des cantons proches du havre : ils craignent que les tanguières ne soient mises à mal par ces aménagements.



Les dépôts de tange aujourd'hui dans le havre de Regnéville. Photographie prise en 2010 à la hauteur du Mondrain.

## Des ressources : au XIX<sup>e</sup> siècle, les huîtres de Regnéville



Les huîtres de Regnéville. Coll. R. Gouyette.

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la pêche regnévillaise conserve encore une place honorable : dix millions d'huîtres pêchées à Regnéville pour soixante millions pêchées à Granville.

Depuis 1816, un règlement impose aux pêcheurs regnévillais de porter leurs huîtres jusqu'à Granville pour qu'elles soient décomptées par les gardes jurés.

À partir de 1840, on crée enfin à Regnéville un poste d'inspecteur des pêches : cela permet de débarquer les prises sur place. Les huîtres sont alors parquées pour être reprises au cabotage par des bisquines de Saint-Vaast ou de Courseulles qui assurent le transport en baie de Seine.



Parc à huîtres du banc du Pendu, ancienne concession Chaillet-Félix. Coll. R. Gouyette.

Jusqu'alors, les parcs à huîtres de Regnéville sont des viviers ravitaillés par le produit des dragages en bateau.

En 1854, le projet de la société Le Provost est d'une autre nature. L'associé de Provost, Carbonnel, est un naturaliste qui souhaite créer des parcs pour la conservation et la reproduction des huîtres. Faute de moyens suffisants, l'opération se limitera à la création de neuf parcs.



L'expédition des huîtres. Coll. R. Gouyette.

En 1860, deux associés, Louis Chaillet et la comédienne Sarah Félix rachètent les premières concessions et demandent une concession de treize hectares pour protéger le banc du Pendu avec une digue insubmersible. Ils n'obtiennent qu'une concession temporaire de 5 hectares. Malgré la présence d'un système de 180 collecteurs amenant l'eau de mer au cœur des parcs, on peut douter de l'efficacité de l'installation. Les achats d'huîtres sont réguliers jusqu'en 1867 mais l'inspecteur des pêches, Carrouges, ne note aucun différentiel entre les quantités d'huîtres parquées et les huîtres produites. L'exploitation se poursuit jusqu'en 1872.



Le journal illustré, décembre 1867.  
L'aquarium marin à la gloire des huîtres de Regnéville, lors de l'Exposition Universelle de 1867, n'a jamais existé que dans l'imagination des rédacteurs du Petit Journal.

# Le havre de la Sienne au XIX<sup>e</sup> siècle : aperçu de la section





## Des bateaux sur la glinette : le début du xx<sup>e</sup> siècle



MONTMARTIN sur-MER (Manche) — La pêche aux coques.  
Un bateau de plaisance échoué dans le havre de Regnéville. Monotype vers 1930.  
Coll. R. Gouyette.



Le port de Regnéville après 1904 : la gare.  
A l'arrière-plan une dizaine de bateaux caboteurs au mouillage.  
Coll. R. Gouyette.

### La fin de la voile

Quand les bateaux du cabotage, les écraseurs de crabes, ne naviguent plus, on profite d'une marée d'équinoxe pour les échouer au plein, là où pousse la *glinette* (l'obione) ; l'épave servira éventuellement de réserve de bois d'œuvre ou de chauffage.

Pendant un demi-millénaire, le havre a abrité les bateaux du grand et du petit cabotage, des armements pour Terre-Neuve, des bisquines pour la drague des huîtres.

Au milieu du xix<sup>e</sup> siècle apparaît une autre forme de navigation, la navigation de plaisance.

Sous le second empire, le premier yacht à fréquenter le havre est celui du propriétaire des fours à chaux et du château de Regnéville, Victor Busnel.

Rolf, canot du Dr André Pigaux,  
armé à la plaisance en 1936.  
Coll. D. Pigaux



Vue du chantier Smewing dans les années 1960.  
De gauche à droite : un Diable, un Scorpène, deux Diablies.  
Au premier plan, un monotype : Dorothee. Coll. M. Smewing

### Le chantier Smewing

David Smewing, (1915-1991) de nationalité anglaise, engagé volontaire dans l'*ambulance Hadfield Spears* s'installe à Regnéville en 1948 : d'abord dans les dépendances du château puis, à partir de 1957, dans un premier hangar sur les bords du Passevin. Il y construira les *Diablotins*, *Petits diables*, et *Grands diables*, bi-quilles conçus par l'écrivain Jean Merrien et l'architecte C. Chauveau. Le chantier maîtrise la technique du *bordé norvégien*, construction à petites lattes collées et clouées sur chant avec des pointes en acier galva. Au début des années 1960, le chantier se lance alors dans la construction de voiliers plus importants : le *Scorpène*, 10 mètres, et le *Koala*, un course-croisière de 9 mètres.

À partir de 1980, son fils Marc Smewing, développe des services d'entretien, d'hivernage et de grutage.



Un Scorpénic en construction sur un chantier rotatif. Cette série à bouchains vifs en contreplaqué marine a été dessinée par David Smewing. Coll. M. Smewing.

# Le havre de la Sienne au xx<sup>e</sup> siècle : aperçu



# Milieux, faune, flore : au XXI<sup>e</sup> siècle, les nouveaux enjeux de protection de l'environnement

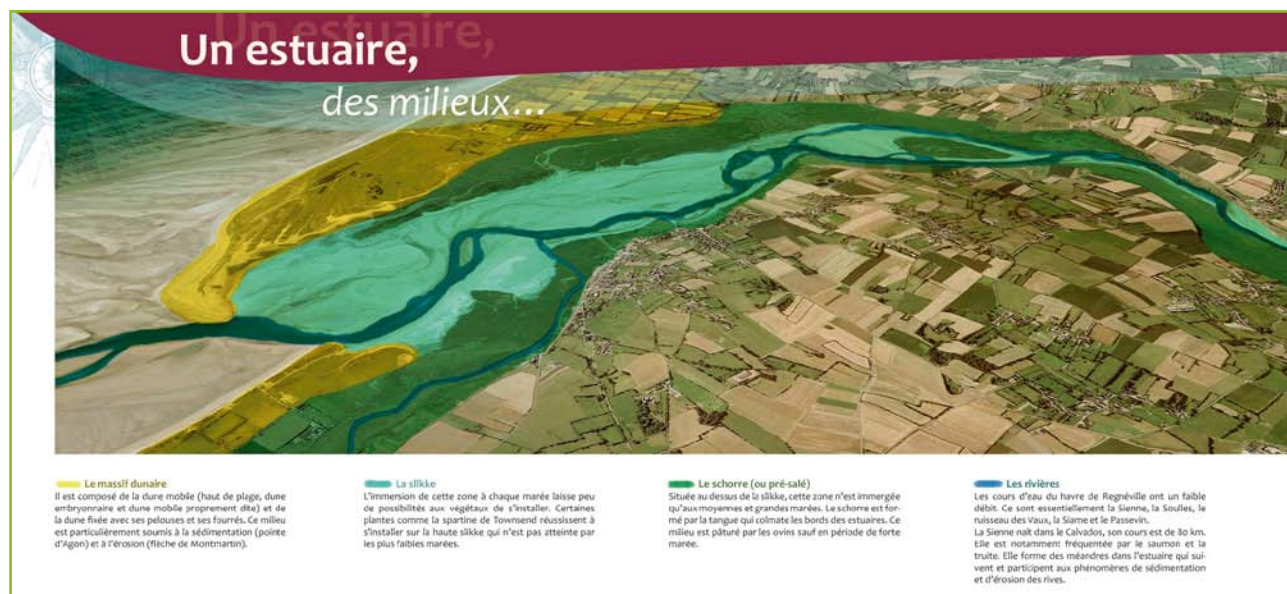
## Un milieu en constante évolution

Si le lent colmatage du havre et la croissance de la flèche sableuse d'Agon ont eu de fortes répercussions sur les activités maritimes, ces deux phénomènes ont aussi permis l'établissement d'un milieu d'exception riche et diversifié.

Le havre de Regnéville est aujourd'hui composé de trois grandes zones naturelles :

- \* La slikke (la partie inférieure de l'estran) correspond aux zones immergées lors de chaque marée.
- \* Le schorre (les herbues) est situé au dessus de la slikke. Il n'est immergé que lors des grandes marées. On l'appelle localement « les prés-salés ».
- \* Les massifs dunaires avec leurs pelouses et leurs fourrés, et les mielles (terrains cultivés en arrière de la dune).

Ce milieu est caractérisé par une grande richesse floristique et faunistique.



## Une grande richesse faunistique



Tadome de Belon (*Tadorna tadorna*)  
Photo GONm – J. Rivière.



Bernache cravant à ventre pâle (*Branta bernicla hrota*)  
Photo P.Scolan – Manche Nature.

Les oiseaux sont omniprésents dans le havre : pas moins de 219 espèces ont été observées dans l'estuaire et ses abords immédiats.



Gravelot à collier interrompu (*Charadrius alexandrinus*)  
Photo P.Scolan – Manche Nature.



Aigrette garzette (*Egretta garzetta*)  
Photo GONm – A.Beaurain.

Le havre de Regnéville est à la fois une zone d'hivernage, de reproduction, d'estivage et aussi une escale migratoire.

La richesse environnementale, la présence d'espèces rares et protégées, ainsi que la beauté du site font que ce milieu est l'objet de nombreuses mesures de protection (site inscrit, site classé, Natura 2000).

## Les plantes du havre de Regnéville, des conditions de vie extrêmes

Au rythme des marées, les végétaux des estuaires sont régulièrement soumis à l'immersion d'eau salée. La plupart des végétaux sont empoisonnés par le contact du sel ; les plantes des havres résistent très bien à une salinité élevée : on les appelle les plantes halophytes.



Panicaut maritime (*Eryngium maritimum*)  
Photo : CPIE du Cotentin



Cakilier maritime (*Cakile maritima*)  
Photo : CPIE du Cotentin



Obione (*Halimione portulacoides*)  
Photo : CPIE du Cotentin



Salicorne (*Salicornia herbacea*)  
Photo : CPIE du Cotentin



# Aspects d'un estuaire, le havre de la Sienne

## Informations pratiques

### Château médiéval de Regnéville-sur-mer

#### Exposition temporaire

#### Aspects d'un estuaire, le havre de la Sienne

Du 1er avril au 30 septembre 2011 (également présentée en 2012)

- En avril et mai : du vendredi au dimanche, de 14h à 18h.
- En juin et septembre : du mercredi au dimanche, de 14h à 18h.
- En juillet et août : du mercredi au dimanche, de 14h à 19h.

*Le vendredi en juillet et août, ouvert jusqu'à 20h dans le cadre des marchés du terroir organisés par la commune de Regnéville dans la cour du château.*

Entrée libre et gratuite.

#### Sentier découverte

#### Le château dans son site

Toute l'année, accès libre et gratuit.

#### Découverte enfants

#### Histoires d'estuaire

- En juillet : vendredi 15, 22 et 29.
- En août : vendredi 5, 12 et 19.

Dans le cadre de l'exposition «Aspects d'un estuaire, le havre de la Sienne» au château de Regnéville.

Visite ludique et animée de l'exposition pour comprendre la formation d'un havre, son histoire, et découvrir toutes les espèces qui le peuplent.

*Rendez-vous au château à 14h30, durée 1h30.*

*Tarif : 1,75 €. Sur inscription au 02 33 46 82 18.*



## Contacts presse

✓ **Nicolas Bourdet**  
02 33 05 95 03  
06 86 38 20 84  
nicolas.bourdet@manche.fr

✓ **Corinne Dagorn**  
02 33 05 99 43  
06 59 03 72 55  
corinne.dagorn@manche.fr

[patrimoine.manche.fr](http://patrimoine.manche.fr)

## À Regnéville également...

### Les fours à chaux du Rey, musée maritime

#### *Un environnement d'exception*

Un village pittoresque dont l'histoire débute au <sup>xiv</sup><sup>e</sup> siècle, en pleine Guerre de Cent Ans, avec la construction d'un château fort « les pieds dans l'eau », installé là pour protéger les nombreux marchands venus se mettre à l'abri dans le port d'échouage naturel de Regnéville.

Des siècles plus tard, c'est cette situation et la présence d'un sol calcaire, rare dans la région, qui permettront l'implantation des **4 fours à chaux monumentaux du Rey**, vestiges uniques de l'époque préindustrielle : on y extrait la matière première sur place, on importe du pays de Galles le charbon nécessaire à l'activité.

#### *Un monument et un musée pour comprendre l'histoire du site*

Les 4 grands fours, construits entre 1852 et 1854, répondent surtout à la demande des agriculteurs en produisant une chaux grasse de qualité, destinée à l'amendement des sols.

L'architecture soignée, évoque plus volontiers un château fort qu'une « usine ». L'ensemble, particulièrement bien préservé, est accessible dans sa totalité.

Au milieu du <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle, une importante population se côtoie chaque jour sur le site qui est avant tout une machine de l'ère industrielle : chauxfourniers, carriers, ouvriers, clients... **Un parcours de découverte basé sur le son et l'écoute vous fait découvrir l'ambiance qui régnait ici il y a plus d'un siècle.**

Le musée propose deux expositions permanentes :

- **Du calcaire à la chaux** : l'histoire des techniques de production de la chaux et les utilisations que l'on en fait sont traitées à l'aide de maquettes et de reconstitutions.
- **Regnéville, port d'échouage** : maquettes, travaux de marins, souvenirs de voyages racontent l'histoire maritime de Regnéville-sur-mer qui fut jadis l'un des ports importants du Cotentin et un lieu de résidence de multiples capitaines et matelots au long cours.

#### **Les fours à chaux du Rey - Musée maritime**

14 route des fours à chaux - 50590 Regnéville-sur-mer  
Tél. : 02 33 465 82 18, fax : 02 33 46 03 74 - [musee.regneville@cg50.fr](mailto:musee.regneville@cg50.fr)

