

L'objectif du projet est de disposer d'un cheminement littoral continu soit via le *sentier littoral*, soit via le GR®223 tout en prenant en considération les projets actuels ou futurs. Lorsqu'aucun des deux tracés n'est satisfaisant (trop loin de la mer, peu sécuritaire...), on considère donc qu'il y a un « **point noir** ». Chaque « point noir », a fait l'objet d'une étude spécifique et a permis la création d'une fiche avec **une ou deux propositions** permettant de résoudre la difficulté.

## 1. STRUCTURATION DES FICHES

N° de la difficulté.  
Commune : lieu-dit

**Nature de la difficulté :** absence de sentier, érosion, passages routes, passages humides...

**Sensibilité écologique :** principaux statuts de protection, divers éléments de sensibilité écologique

**9. REGNÉVILLE-SUR-MER : le Mondin**

NATURE DE LA DIFFICULTÉ	SENSIBILITÉ ÉCOLOGIQUE				
 <p>Érosion de la pointe du Mondin par la Sienne : le sentier a une courte durée de vie</p> <p>Passage qui inonde particulièrement vite du fait de la proximité avec la Sienne</p>	 <p>Zone Natura 2000 (directives Habitats et Oiseaux) Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux Présence importante de bernaches Site Classé, ZNIEFF de type I et II</p>				
PROPOSITION 1					
<p>La proposition consiste à mettre en place la SPPL sur les parcelles du lieu-dit Le Prey à la barrière d'accès au chemin après le Mondin. En dehors de la modification du tracé de la SPPL, peu de travaux sont nécessaires puisqu'il y a peu de clôtures et pas de haies.</p>					
 <p><i>Érosion particulièrement intense à la pointe du Mondin par la Sienne</i></p>	<p><i>Intérêt de la proposition</i> <span style="float: right;">☆☆☆</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Profiter par tous les coefficients de marée de la pointe du Mondin qui offre une des plus belles vues du havre de la Sienne</li> <li>- Supprimer une partie du cheminement dans le prés-salés qui n'est pas satisfaisant pour la quiétude de l'avifaune</li> </ul> <p><i>Difficultés de mise en œuvre de la proposition</i> <span style="float: right; border: 1px solid red; padding: 2px;">DIFFICILE</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessite la modification du tracé de la SPPL par enquête publique car le tracé a été suspendu par l'arrêt relatif à la SPPL</li> </ul>				
 <p><i>Aujourd'hui, même sans aménagement, le cheminement peut se faire assez facilement sur les parcelles</i></p>	 <p><i>Nécessité d'un platelage sur pieux pour franchir le fossé au lieu-dit Le Prey</i></p>				
Tronçon	Principe	Domanialité	Longueur	Détails des travaux	Budget
AB	Instauration du sentier, derrière la levée de terre, dans les parcelles ZA 2 à 15, 17, 20, 248, 252 et 253	Privé	1 610 m	Platelage de 3 mètres pour le fossé 4 emmarchements pour monter sur la parcelle 20 Débroussaillage + ramassage 3 passages d'homme Comblement de trous	3 630 €
BC	Passage dans les prés-salés	DPM	100 m	-	0 €
<b>Total</b>			<b>1 710 m</b>		<b>3 630 €</b>

Descriptif et caractéristiques de la proposition

**Intérêt de la proposition,** indicateur prenant en compte :

- la sensibilité écologique
- la diversité des paysages
- le confort des randonneurs
- l'accessibilité du cheminement (aux familles, aux PMR...)
- la pérennité du tracé
- la longueur du tracé

**Niveau de difficulté de mise en œuvre,** indicateur prenant en compte :

- la domanialité
- la nécessité de la mise en œuvre et/ou la modification du tracé de la SPPL
- la difficulté technique des aménagements à prévoir

Différentes illustrations de la difficulté et de la proposition

Propositions découpées en plusieurs tronçons

**Domanialité pour chaque tronçon :** privé, Domaine Public Maritime, Conservatoire du Littoral...

**Détails des travaux :** comprend tous les travaux nécessaires avant l'ouverture du sentier au public hors balisage et entretien futur

**Chiffrage estimatif :** principalement à partir du Bordereau des Prix Unitaires (BPU) établi pour le SyMEL + quelques devis et contacts à des fournisseurs

## 2. LES DIFFÉRENTS TYPES DE POINTS NOIRS IDENTIFIÉS

On peut globalement classer les points noirs en cinq grandes catégories selon la cause ou la nature de la difficulté identifiée.

- L'absence de *sentier littoral* ou de GR en bord de mer

Cette difficulté correspond à un secteur où il n'y a **ni *sentier littoral*, ni GR®223 proche du littoral**. Près de 110 km de littoral ne disposent pas de *sentier littoral* dans la Manche. Mais bien souvent, il existe un cheminement sur des terrains publics qui permet d'assurer de manière satisfaisante la continuité en bord de mer, via le GR®223.

Ce point noir représente finalement près de **40 km** de côtes. À noter que ce linéaire ne prend pas en compte les zones où le cheminement s'écarte en bord de mer en raison de maisons situées à moins de 15 m de la côte et pour lesquelles il n'existe pas de solution.

Plusieurs solutions peuvent être apportées :

- La mise en application de la SPPL par un arrêté préfectoral ou par un simple aménagement lorsque la SPPL a déjà fait l'objet d'un arrêté ;
- La déviation par des chemins publics existants mais cette solution n'est pas toujours possible et pas toujours satisfaisante, le GR® apportant souvent la meilleure alternative ;
- La mise en application de la servitude de marchepied sur la côte de la baie des Veys, celle-ci relevant du Domaine Public Fluvial.

- L'érosion du sentier

Deux cas peuvent se présenter :

Dans environ la moitié des cas, le sentier a **complètement disparu** et n'est donc plus praticable (fermé par la DDTM et/ou non balisé).

Dans l'autre moitié des cas, le cheminement est toujours balisé mais sa **durée de vie est courte**. La randonnée y est compliquée, voir dangereuse, et contribue à accélérer l'érosion de la côte.



Plusieurs solutions peuvent être apportées :

- Net recul du sentier dans les parcelles riveraines du DPM (nécessite parfois une modification du tracé de la SPPL par arrêté préfectoral) ;
- Travaux de réfection ou changement d'ouvrages ;
- Déviation du cheminement sur des chemins en arrière lorsque l'érosion est trop rapide.

- Points de danger avec des grandes routes

Lorsque les routes sont riveraines du DPM ou lorsqu'aucun autre cheminement n'existe, il arrive que le GR® et/ou le *sentier littoral* empruntent l'accotement de grandes routes. Au-delà de l'**insécurité** que la randonnée peut engendrer, le passage sur des routes est toujours **inconfortable** pour les randonneurs et n'est pas satisfaisant pour la **qualité de l'itinéraire**.



Plusieurs solutions peuvent être apportées :

- Création d'un sentier ne passant plus sur la route ou la longeant sur une distance plus faible ;
- Reprise de l'accotement, déplacement ou ajout d'une glissière de sécurité ;
- Aménagement routier comme une Chaussée à Voie Centrale Banalisée.

- Passages humides ou inondés à marée haute

Les passages concernés sont **submersibles par grande marée** (à partir d'un coefficient de 95 environ ce qui représente une dizaine de jours par an). En plus de la submersion au moment de la marée haute, le sentier peut rester mouillé pendant plusieurs jours. Cette difficulté concerne surtout le cheminement instauré sur le DPM des havres de la côte Ouest.

Pour continuer à profiter du charme du cheminement dans les prés-salés, plusieurs solutions peuvent être apportées :

- Informer à minima les randonneurs du risque de montée des eaux par grande marée grâce à des pictogrammes sur le modèle ci-contre ;
- Mettre en place des variantes marée haute / marée basse ;
- Décaler le sentier hors de la montée des eaux lorsque ceci ne nécessite pas de travaux conséquents.



- Impact négatif sur les milieux naturels fragiles

Le cheminement littoral emprunte de nombreux espaces naturels fragiles que sont principalement les **dunes et les cordons de galets**. Ces milieux abritent une faune et une flore spécifique, parfois rare, dont la protection est essentielle. De plus, le piétinement en crête de dune dégrade la végétation, favorisant ainsi l'érosion de la dune.

Pour diminuer l'impact de la fréquentation sur ces sites, plusieurs solutions peuvent être apportées :

- Une déviation lorsque la qualité paysagère du cheminement n'en est pas altérée ;
- Un balisage plus soutenu qu'actuellement permettant davantage de guider les randonneurs sur le sentier dont l'impact sur les milieux naturels est le plus faible ;
- Une sensibilisation des randonneurs à l'entrée des sites les plus fragiles par des panneaux mentionnant les règles de bonne conduite adaptées aux sensibilités des sites (exemples ci-dessous).

