MAIRIE DE
MONACIA D'AULLÈNE

Commune de Monacia-d'Aullène
Lieu-dit-Caserne D50
20171 MONACIA-D'AULLENE

DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS – ANNEXES

Octobre 2025 - Indice A



CREATION D'UNE ZONE DE MOUILLAGE ET D'EQUIPEMENTS LEGERS SUR LA COMMUNE DE MONACIA D'AULLENE

Assistance à Maîtrise d'Ouvrage	
Bureau d'études ICTP 254 Corniche Fahnestock 06700 ST-LAURENT DU VAR	ICTP INGÉNIERIE CONSULTANTS TRAVAUX PUBLICS
N° 24/65 – Cas/Cas Annexes – Ind. A	

Annexe 10 – Etude d'insertion paysagère – Composite 2025

MAIRIE DE
MONACIA D'AULLÈNE

PRISE EN COMPTE DE LA DIMENSION PAYSAGÈRE
DANS LA CONCEPTION DE LA ZMEL DE

L'ANSE DE FURNELLU







Monacia d'Aullène

OCTOBRE 2025

composite
{PAYSAGE & TERRITOIRE}

SOMMAIRE

I PRÉSENTATION DU CONTEXTE PATRIMONIAL ET PAYSAGER

A. LE CONTEXTE PATRIMONIAL 4
B. PRÉSENTATION DU SITE 5

II EXAMEN DES PERCEPTIONS ET PRINCIPES D'ORIENTATION DE LA ZMEL

A. LES ORIENTATIONS DE LA STRATÉGIE MÉDITERRANÉENNE DE GESTION DES MOUILLAGES DE LA DIRMED 8
B. PERCEPTIONS DES MOUILLAGES: CAS DE FIGURE DE L'ANSE DE FURNELLU 9
C. PRINCIPES DE PERCEPTION: LE CHAMP VISUEL HORIZONTAL 10
D. PRINCIPES DE PERCEPTION: LE CHAMP VISUEL VERTICAL 11
E. PRINCIPES DE PERCEPTION: DISTANCE ET EMPRISE VISUELLE 12
F. SYNTHÈSE DES PRÉCONISATIONS 13

III PRÉSENTATION DU PROJET DE ZMEL DE L'ANSE DE FURNELLU

A. PRÉSENTATION DU PROJET DE ZMEL DE L'ANSE DE FURNELLU 15
B. ILLUSTRATION DE LA PERCEPTION DU PROJET DE ZMEL DE L'ANSE DE FURNELLU 16

Ont participé à l'élaboration de ce dossier:

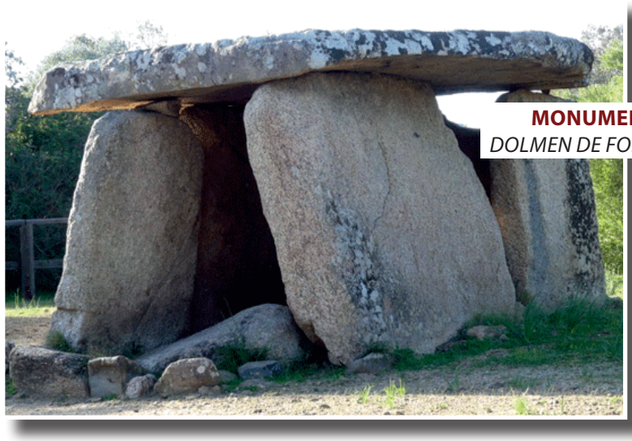
Antoine VOGT, Paysagiste DPLG
Nicolas CASTELLI, Paysagiste Concepteur D.E

PRÉSENTATION DU CONTEXTE

PATRIMONIAL & PAYSAGER



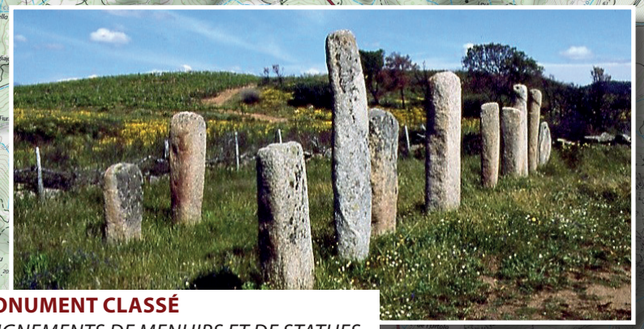
A. LE CONTEXTE PATRIMONIAL



MONUMENT CLASSÉ
DOLMEN DE FONTANACCIA

L'illustration ci-contre présente la cartographie des sites et monuments historiques réglementairement protégés composant le contexte patrimonial du projet de ZMEL de l'anse de Furnellu.

Le tracé ciselé de la côte en association du jeu topographique empêche un quelconque lien visuel entre cette dernière et les monuments, situés à 5km pour les plus proches. Chacune de ces composantes relève d'un contexte paysager totalement distinct.



MONUMENT CLASSÉ
ALIGNEMENTS DE MENHIRS ET DE STATUES MENHIRS DÉNOMMÉS RINAIU ET I STANTARI

MONUMENT INSCRIT
VILLAGE MÉDIÉVAL DE L'ORTOLO

SITE CLASSÉ
ROCCAPINA

8.2 KM

7.8 KM

10.2 KM

5.7 KM

5.6 KM

5.1 KM

MONACIA D'AULLÈNE

RT 40

CALA DI FURNELLU

RÉSERVE NATURELLE DES BOUCHES DE BONIFACIO



MONUMENT INSCRIT
TOUR DE FIGARI

MONUMENT INSCRIT
TOUR DE ROCCAPINA



MONUMENT CLASSÉ
RUINES ARCHÉOLOGIQUES ET LES TERRAINS QUI LES CONTIENNENT

0 2 km N



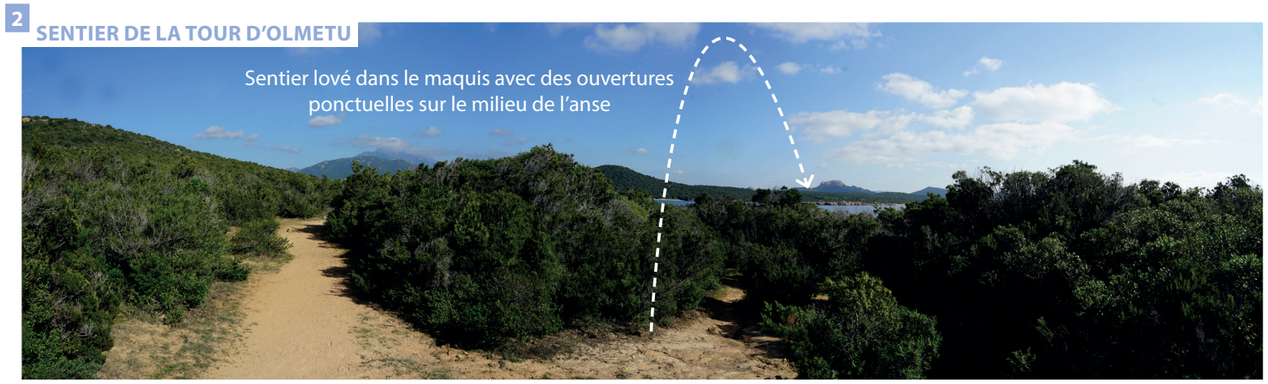
La Cala di Furnellu s'inscrit sur un trait de côte rocheux et dentelé et dont le fond de l'anse est occupée par un étang. Elle est encadrée à l'ouest par la Punta di Caniscione, couronnée par la Tour d'Olmetu à 13.9 m NGF marquant son entrée à 1.5 km de la plage et à l'est par les inflexions du relief aux dimensions plus compactes, venant refermer l'anse avant de s'ouvrir de nouveau sur celle d'Arbitru et les Bruzzi.
Le caractère étroit de l'anse accentue l'effet de perspective cadrée par les reliefs sur une portion délimitée de l'horizon marin (**vue 1**).
Le long du rivage occidental de la Cala di Furnellu, le sentier de la Tour d'Olmetu longe la cote offrant quelques ouvertures ponctuelles sur le centre de l'anse et le rivage opposé. Le sentier se trouve légèrement en retrait et est bordé par du maquis dense masquant le trait côtier (**vue 2**).
La punta di Caniscione, surmontée de la Tour d'Olmetu, offre un panorama dégagé sur l'ensemble de l'anse et notamment sur le trait de cote dentelé dont le micro-relief dissimule la plage (**vue 3**).

0 500 m N

1 PLAGE CALA DI FURNELLU



2 SENTIER DE LA TOUR D'OLMETU



3 TOUR D'OLMETU

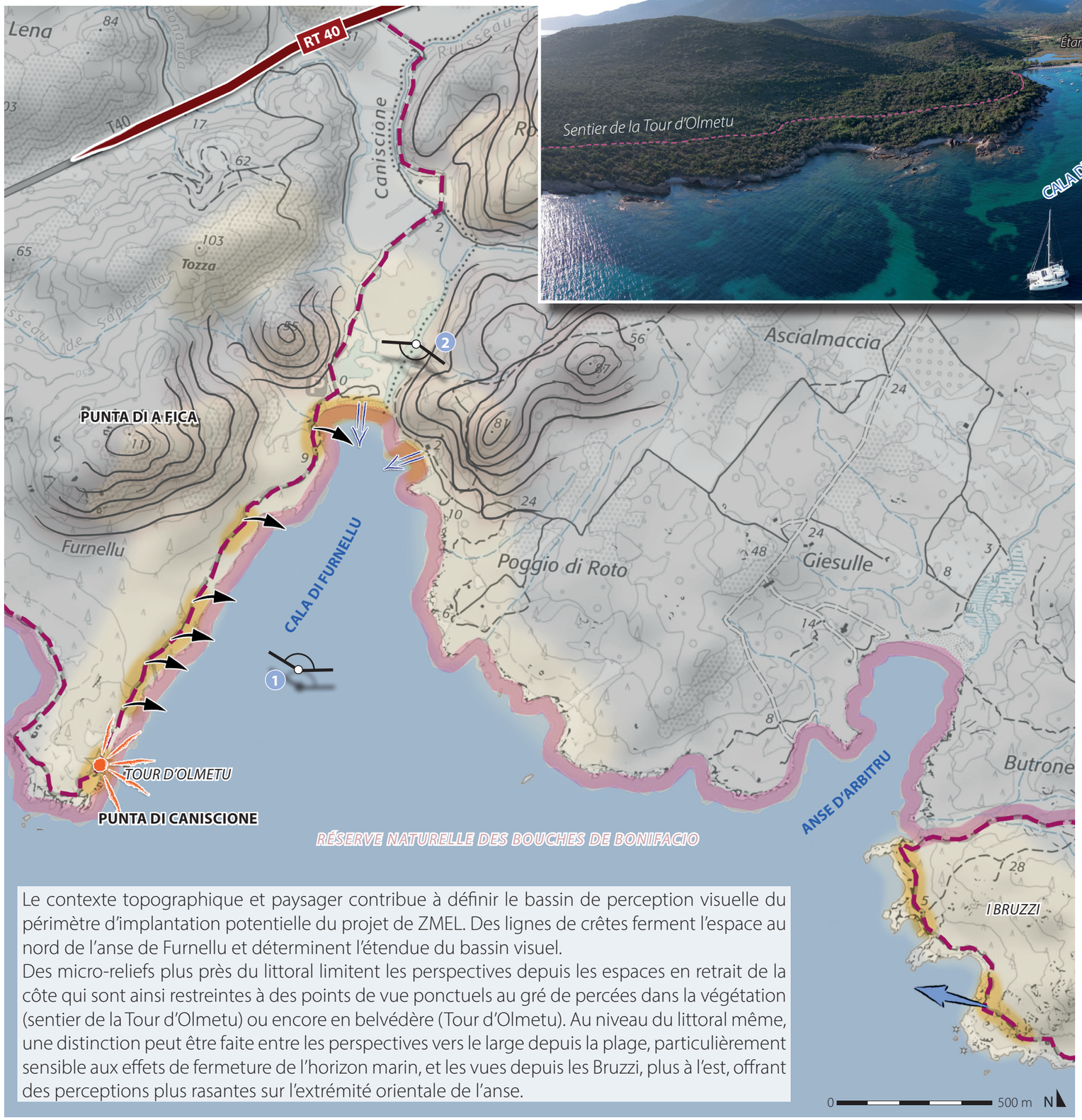


4 SENTIER DES BRUZZI



B. PRÉSENTATION DU SITE

SYNTHÈSE DES PERCEPTIONS



Le contexte topographique et paysager contribue à définir le bassin de perception visuelle du périmètre d'implantation potentielle du projet de ZMEL. Des lignes de crêtes ferment l'espace au nord de l'anse de Furnellu et déterminent l'étendue du bassin visuel.
Des micro-reliefs plus près du littoral limitent les perspectives depuis les espaces en retrait de la côte qui sont ainsi restreintes à des points de vue ponctuels au gré de percées dans la végétation (sentier de la Tour d'Olmetu) ou encore en belvédère (Tour d'Olmetu). Au niveau du littoral même, une distinction peut être faite entre les perspectives vers le large depuis la plage, particulièrement sensible aux effets de fermeture de l'horizon marin, et les vues depuis les Bruzzi, plus à l'est, offrant des perceptions plus rasantes sur l'extrémité orientale de l'anse.

1 VUE AÉRIENNE DE DRONE DE CALA DI FURNELLU DEPUIS LE LARGE



2 VUE AÉRIENNE DE DRONE DE CALA DI FURNELLU DEPUIS LE RIVAGE



- ZONE DE VISIBILITÉ THÉORIQUE
- MICRORELIEFS LIMITANT LES PERSPECTIVES EN RETRAIT DE L'ANSE
- ZONE DE VISIBILITÉ PRATIQUE (USITÉE ET ACCESSIBLE PAR LE PUBLIC)
- RT 40
- SENTIERS PÉDESTRES EN VIS-À-VIS AVEC LES PÉRIMÈTRES DU PROJET
- BELVÉDÈRE
- PERSPECTIVES VERS LE LARGE DEPUIS LES PLAGES
- VUES RAPPROCHÉES EN LÉGER SURPLOMB DEPUIS LES SENTIERS LE LONG DU LITTORAL
- VUES ÉLOIGNÉES RASANTES LE LONG DU LITTORAL

EXAMEN DES PERCEPTIONS ET PRINCIPES D'ORIENTATION DE

LA ZMEL



II A. LES ORIENTATIONS DE LA STRATÉGIE MÉDITERRANÉENNE DE GESTION DES MOUILLAGES DE LA DIRMED

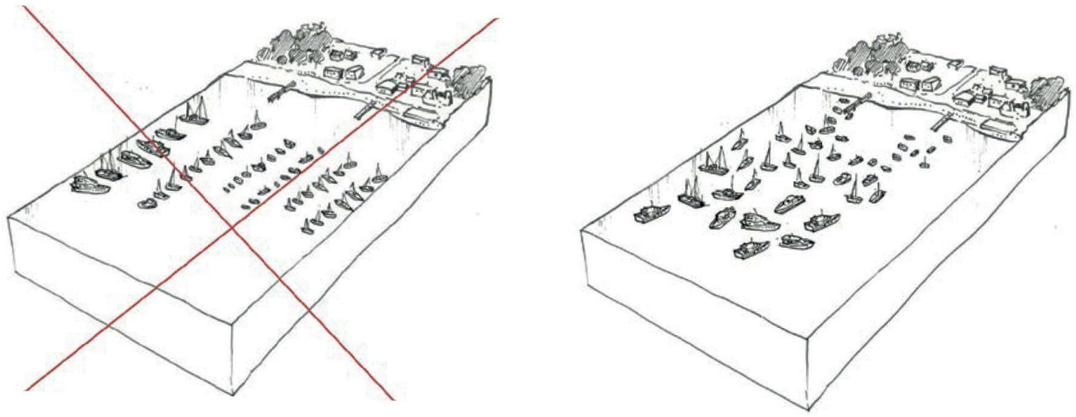
Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages

Dans le cadre du Plan d'action pour le milieu marin, la « Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages petite et grande plaisance » constitue un document de référence pour l'organisation des zones de mouillage et d'équipements légers (ZMEL). Elle comprend notamment un volet opérationnel intégrant des fiches techniques, dont une sur la « prise en compte de l'environnement et du paysage pour l'état initial, l'élaboration, le dimensionnement, l'installation et le suivi d'une ZMEL petite plaisance (< 24 m) » (fiche n°6).

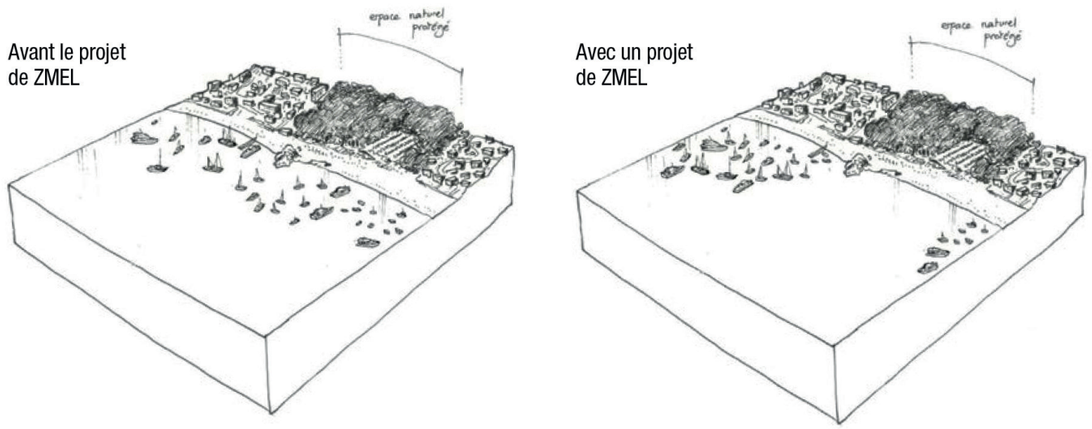
Les schémas ci-dessous sont issus de cette fiche et illustrent des principes pour l'insertion paysagère d'une ZMEL selon différentes configurations (zone naturelle, en zone urbaine en fond de baie, autour d'une île). Ces principes comprennent les approches à la localisation des navires et de leur nombre, l'organisation des navires au sein de la ZMEL et la taille autorisée des navires. Ils proposent notamment à **« ménager des cônes »** par l'organisation de l'occupation de l'espace et à **« imiter artificiellement une zone de mouillage naturelle par un désordre savamment organisé (densité, orientation)»** au sein de la ZMEL. A ce titre, les **« bateaux les plus petits doivent généralement être au plus proche de la côte »** et le **« positionnement des navires de passage doit être aléatoire afin de dédensifier le paysage »**.

PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU PAYSAGE POUR L'ÉTAT INITIAL, L'ÉLABORATION, LE DIMENSIONNEMENT, L'INSTALLATION ET LE SUIVI D'UNE ZMEL PETITE PLAISANCE (<24M)

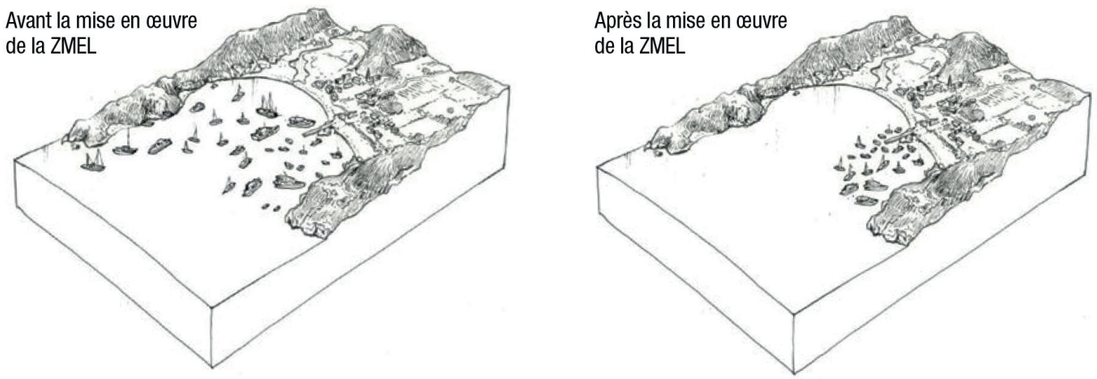
EXEMPLE D'UNE ORGANISATION DES NAVIRES RÉUSSIE AU SEIN D'UN PROJET DE ZMEL



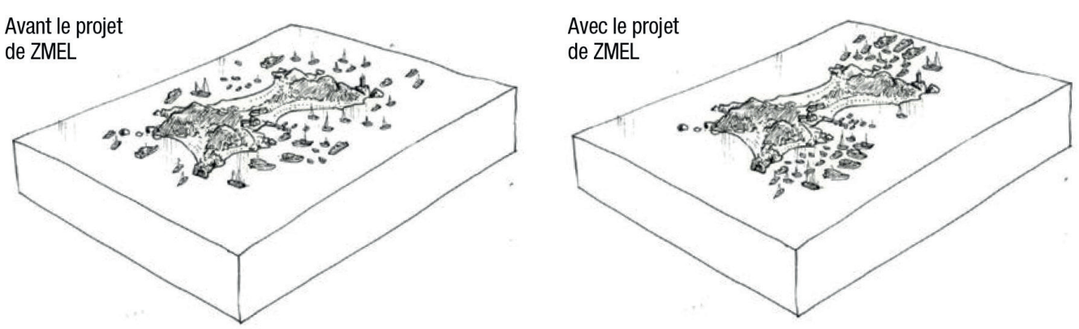
EXEMPLE D'UNE INSERTION PAYSAGÈRE RÉUSSIE D'UNE ZMEL EN ZONE NATURELLE



EXEMPLE D'UNE INSERTION PAYSAGÈRE RÉUSSIE D'UNE ZMEL EN ZONE URBAINE EN FOND DE BAIE



EXEMPLE D'UNE INSERTION PAYSAGÈRE RÉUSSIE D'UNE ZMEL AUTOUR D'UNE ÎLE



II B. PERCEPTIONS DES MOUILLAGES : CAS DE FIGURE DE L'ANSE DE FURNELLU

Au titre de l'analyse de la perception des mouillages, les vues ci-dessous présentent des cas de figure rencontrés au sein de l'anse de Furnellu, permettant d'illustrer l'incidence des distances et de la hauteur de perspective sur la perception des bateaux, les effets de contraste et d'absorption visuelle selon la présence d'un arrière-plan terrestre ou composé de l'horizon marin ainsi que le rapport entre l'occupation de l'espace et le cadre paysager.

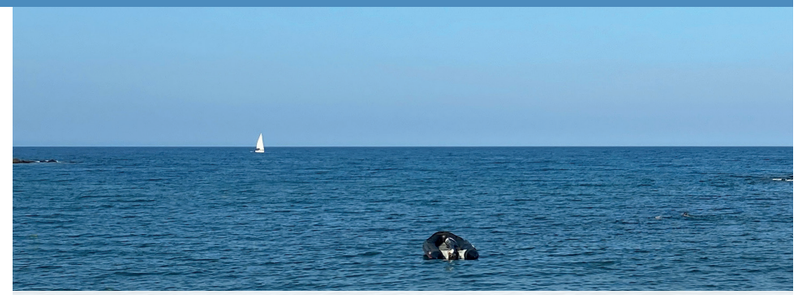
INCIDENCE DES DISTANCES ET DE LA HAUTEUR DE PERSPECTIVE SUR LA PERCEPTION DES BATEAUX



Vue avec légère surélévation ouverte au large : le bateau (hors mat) se situe juste sous la ligne d'horizon.



Perception à hauteur d'homme sur la plage : les bateaux se trouvent sur la ligne d'horizon.

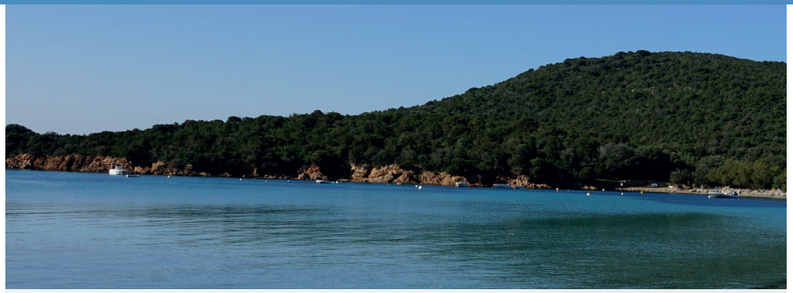


Perception d'un bateau éloigné sur la ligne d'horizon

EFFETS DE CONTRASTE ET D'ABSORPTION VISUELLE



Des bateaux occupent la partie centrale d'une perspective cadrée par les cotes rocheuses de part et d'autre de la vue.



Perception de bateaux contre un fond visuel terrestre, visuellement plus discrets que des bateaux sur l'horizon marin

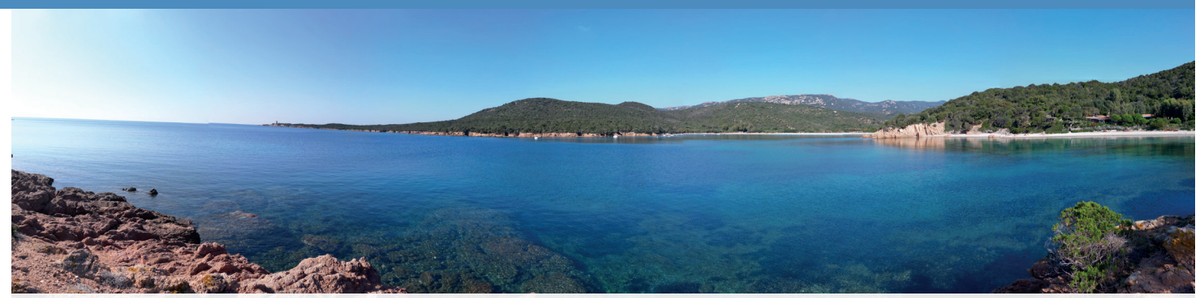


Effet de contre jour accentuant la perception des bateaux sans arrière-plan terrestre

RAPPORT ENTRE L'OCCUPATION DE L'ESPACE ET LE CADRE PAYSAGER



Effet de cadrage par les deux reliefs formant l'anse donnant l'impression d'une jonction par la ligne d'horizon



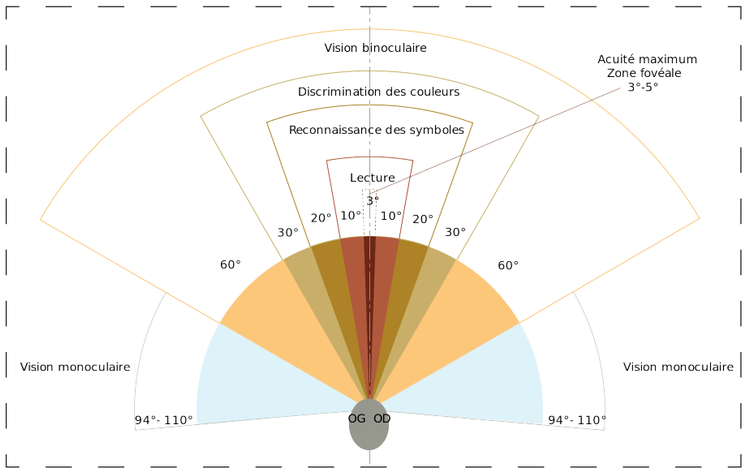
Vue sur la côte en direction de la plage

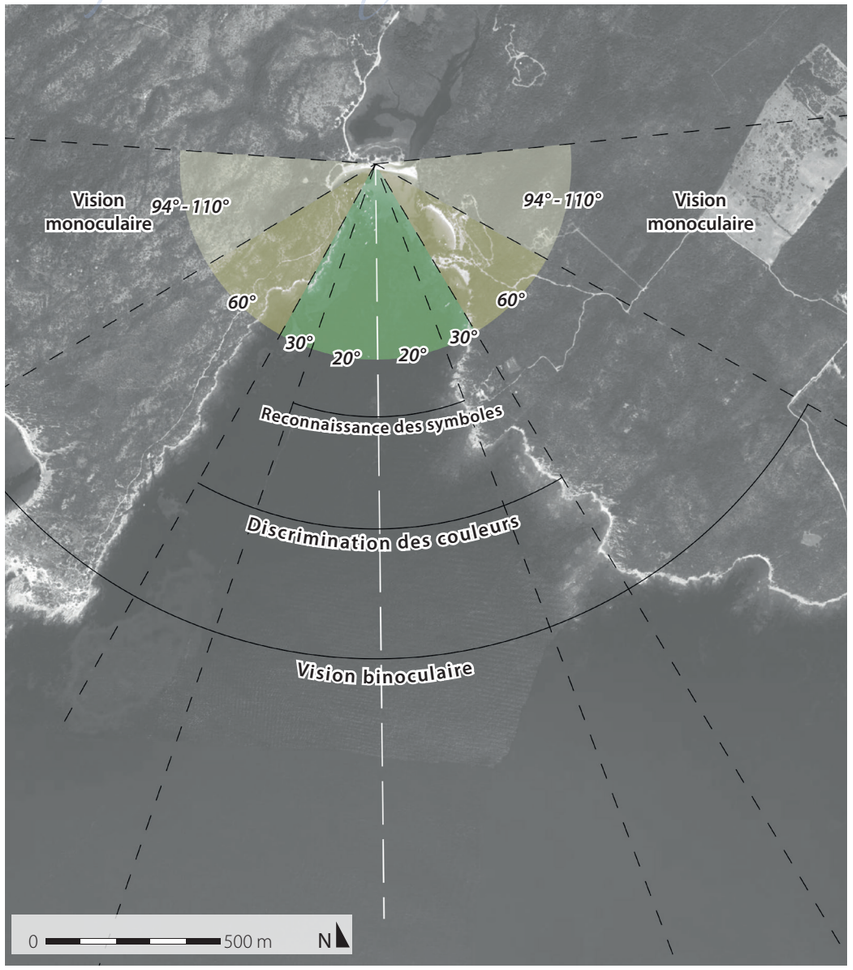
II C. PRINCIPES DE PERCEPTION : LE CHAMP VISUEL HORIZONTAL

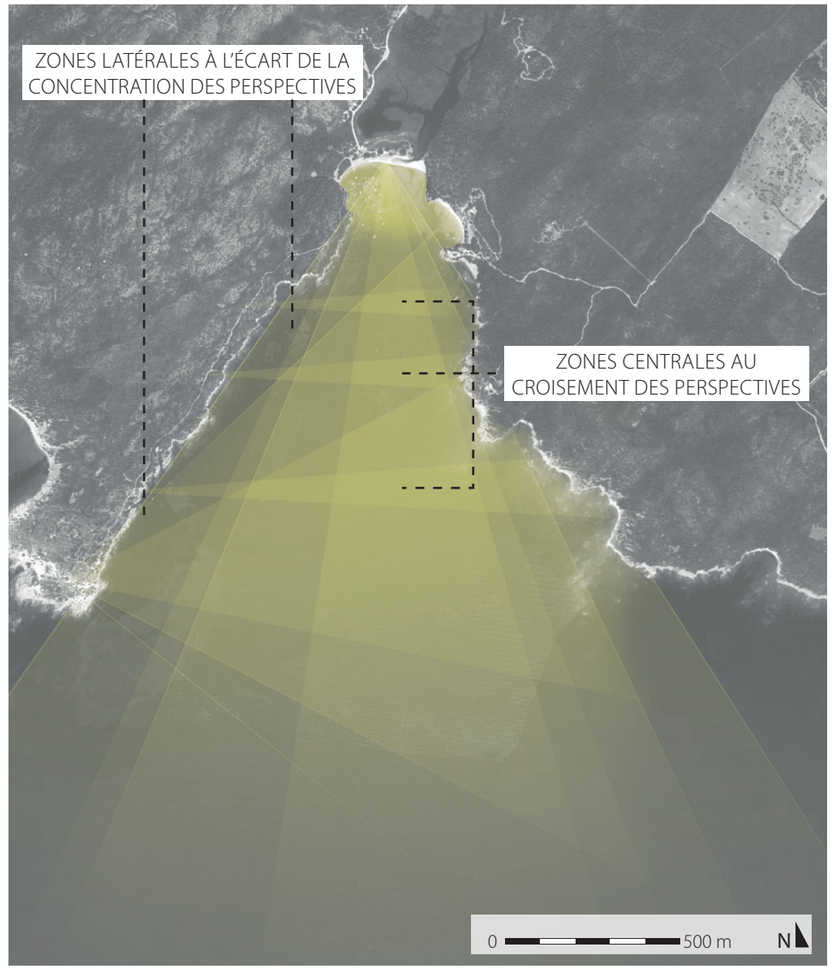
le champ visuel horizontal

Le champ visuel binoculaire de l'être humain s'étend sur 120° (60° de part et d'autre de l'axe centrale de vision). Cette zone de vision binoculaire peut être divisée selon la capacité à discriminer les couleurs (demi-angle de 30°) ou la zone « réellement nette » où la reconnaissance des symboles est possible (demi-angle de 20°) (cf schéma ci-dessous). La carte ci-contre et le panorama ci-dessous illustrent la correspondance entre le champ de vision et une vue depuis la plage de Furnellu. Depuis ce point de vue, la portion ouverte de l'horizon marin correspond à peu près à l'angle de vision centrale (zone de discrimination des couleurs). L'espace au-delà des ces limites entre dans le champ de vision périphérique.

Selon ce principe, la figure ci-contre à droite représente schématiquement la densité de la perception concernée par des cônes de vue en direction du large depuis plusieurs points sur la plage de Furnellu, illustrant notamment une zone centrale particulièrement dense au croisement des perspectives.





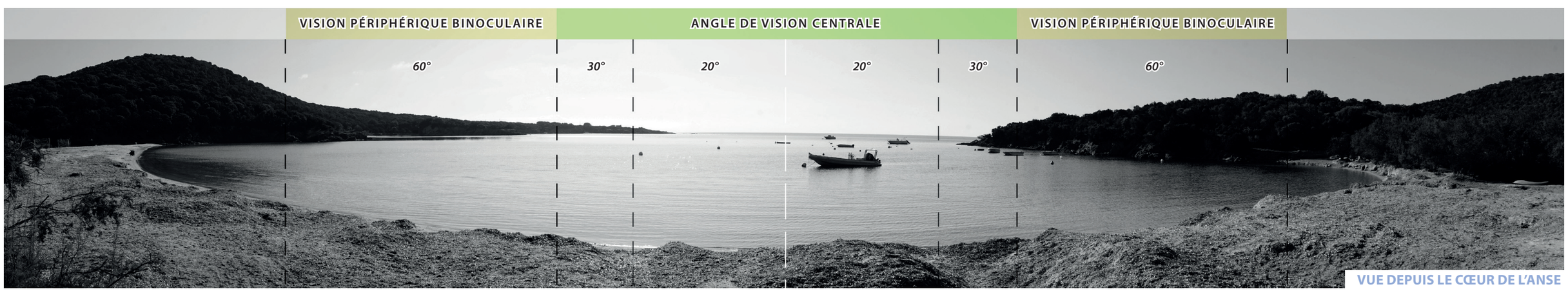


ANGLE DE VISION CENTRALE (ENVIRON 60° POUR UN OBSERVATEUR STATIQUE)

VISION PÉRIPHÉRIQUE BINOCULAIRE

VISION PÉRIPHÉRIQUE MONOCULAIRE

CÔNES DE VUE SUPERPOSÉS



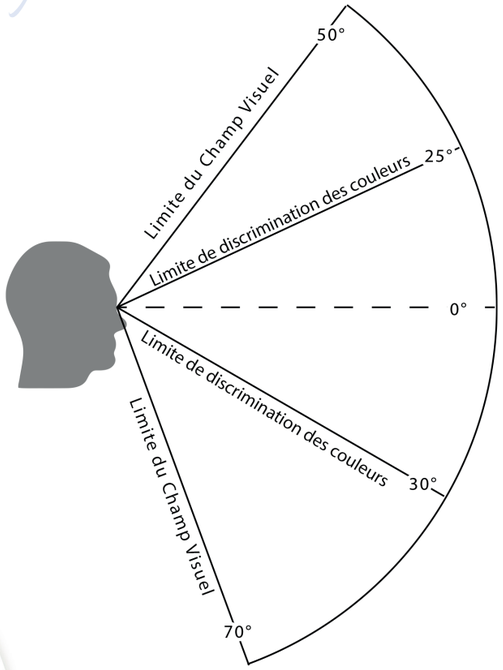
VUE DEPUIS LE CŒUR DE L'ANSE

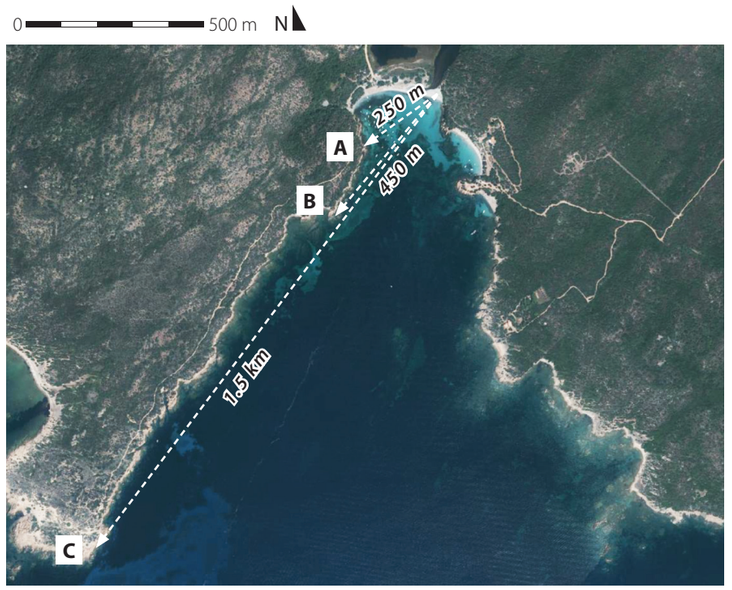
II D. PRINCIPES DE PERCEPTION : LE CHAMP VISUEL VERTICAL

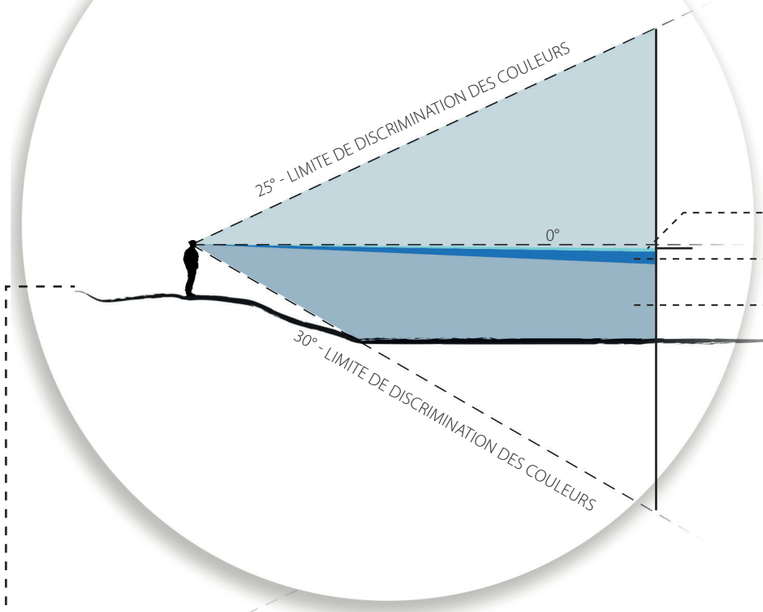
le champ visuel vertical

Dans la conception de la zone de mouillage et d'équipements légers, la pertinence de la notion du champ visuel vertical relève notamment de la relation entre la distance entre l'observateur, un objet et l'emprise visuelle de ce dernier. Ce concept peut utilement être appliqué à l'emprise des plans visuels composant le paysage perçu. Les schémas ci-contre illustrent, à titre d'exemple, ce rapport sur une perspective depuis l'extrémité est de la plage de Furnellu en regardant en direction de la Punta di Caniscione.

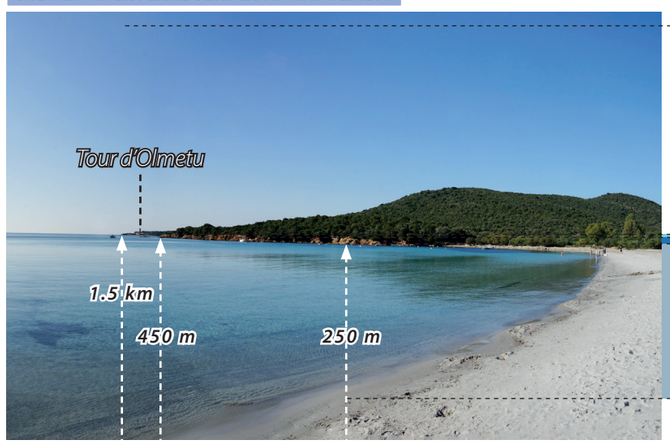
Dans cet exemple, l'anse est divisée en trois plans visuels, délimités par les avancées rocheuses découpant l'espace jusqu'à la Punta di Caniscione, à des distances respectives de 250m (limite du premier plan, 450 m (limite du deuxième plan) et 1500 m (limite du troisième plan). Ces distances sont reportées sur la vue en profil et la photo ci-contre pour illustrer l'emprise visuelle que représente chaque plan.

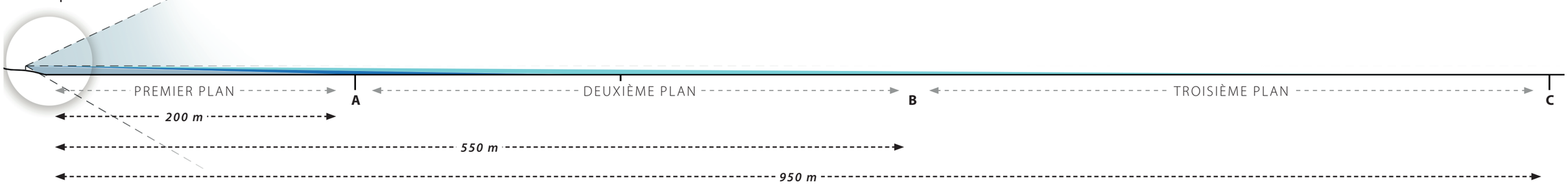






VUE DEPUIS LA PLAGE VERS LA TOUR D'OLMETU





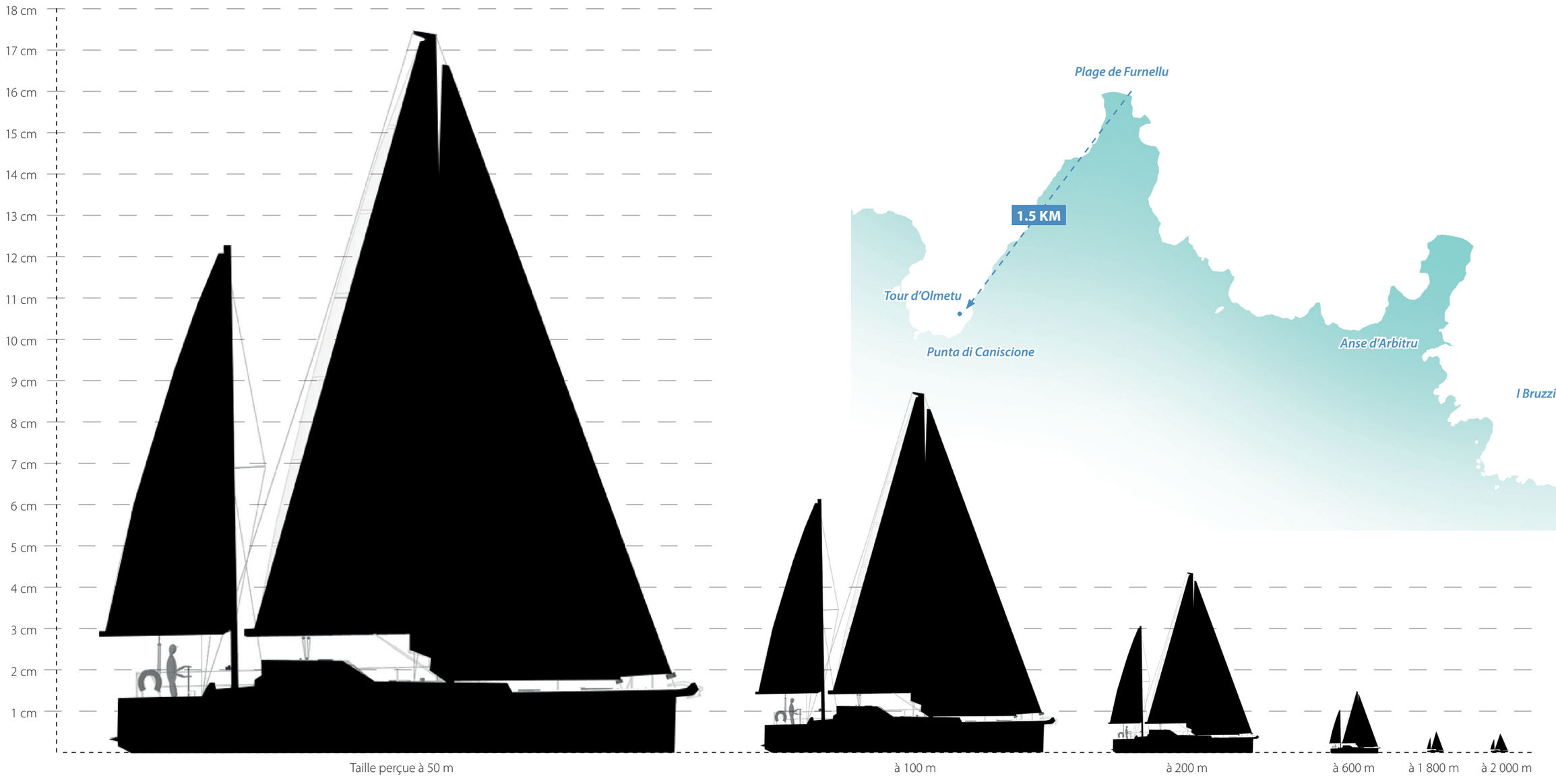
II E. PRINCIPES DE PERCEPTION : DISTANCE ET EMPRISE VISUELLE

distance et emprise visuelle

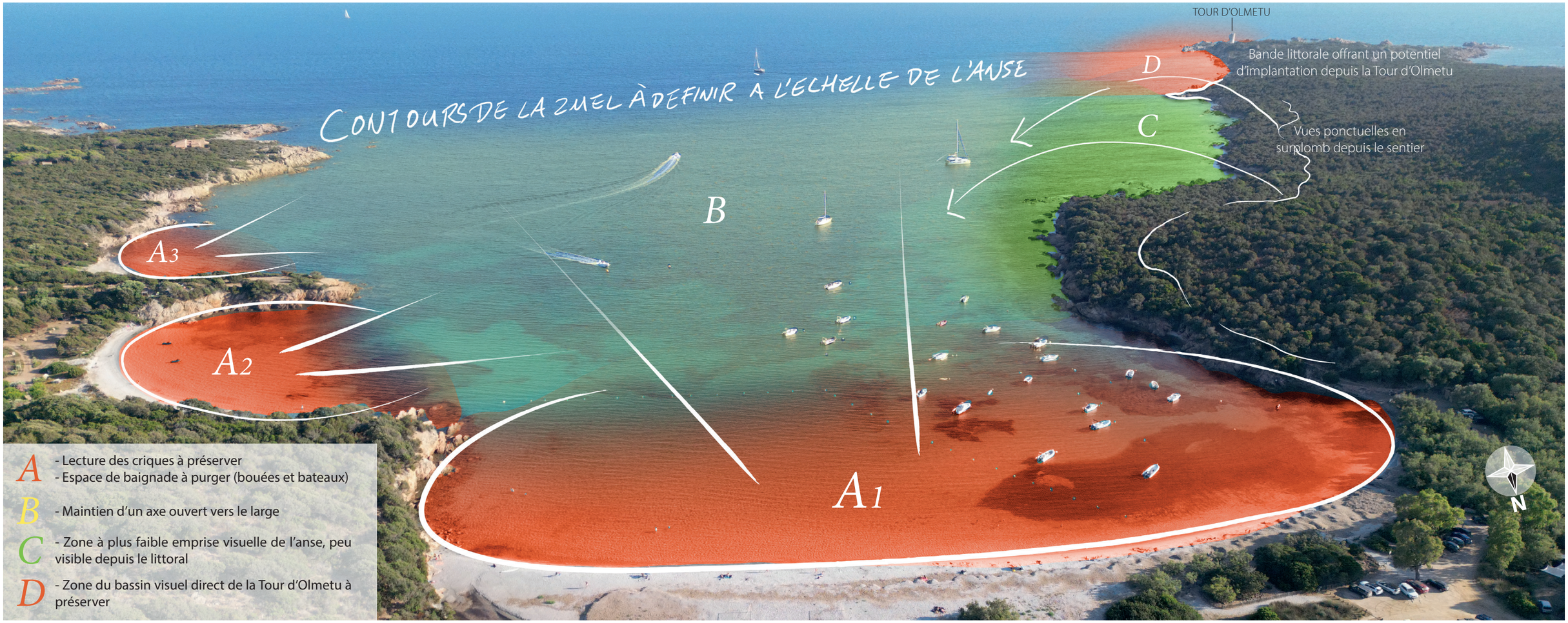
Les figures ci-dessous représentent la perception à taille réelle d'un bateau en fonction du niveau d'éloignement de l'observateur selon une distance orthoscopique de 50 cm pour une impression en A3 (c'est-à-dire pour une feuille tenue à bout de bras, la taille du bateau imprimée correspond à la hauteur réelle perçue aux distances indiquées). L'exemple présenté correspond à un voilier de 14m de long avec un hauteur de mat de 17,5 m.

La hauteur perçue peut être calculée selon le formule suivant : d/D = h/H
d = la distance orthoscopique entre l'observateur et l'impression
D = la distance entre l'observateur et le bateau
h = la hauteur de l'éolienne sur le support papier (la hauteur perçue)
H = la hauteur réelle du bateau

Distance orthoscopique (m)	Hauteur du bateau (m)	Distance entre l'observateur et le bateau (m)	Hauteur perçue du bateau (cm)
0,5	17,5	50	17,5
		100	8,75
		200	4,38
		600	1,49
		1 800	0,49
		2 000	0,44



II F. SYNTHÈSE DES PRÉCONISATIONS



A - Lecture des criques à préserver
- Espace de baignade à purger (bouées et bateaux)

B - Maintien d'un axe ouvert vers le large

C - Zone à plus faible emprise visuelle de l'anse, peu visible depuis le littoral

D - Zone du bassin visuel direct de la Tour d'Olmetu à préserver

PLAGE CALA DI FURNELLU



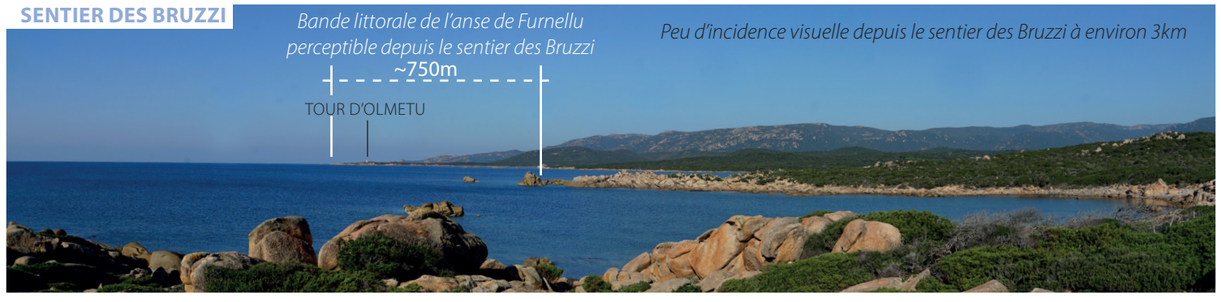
SENTIER DE LA TOUR D'OLMETU



TOUR D'OLMETU



SENTIER DES BRUZZI



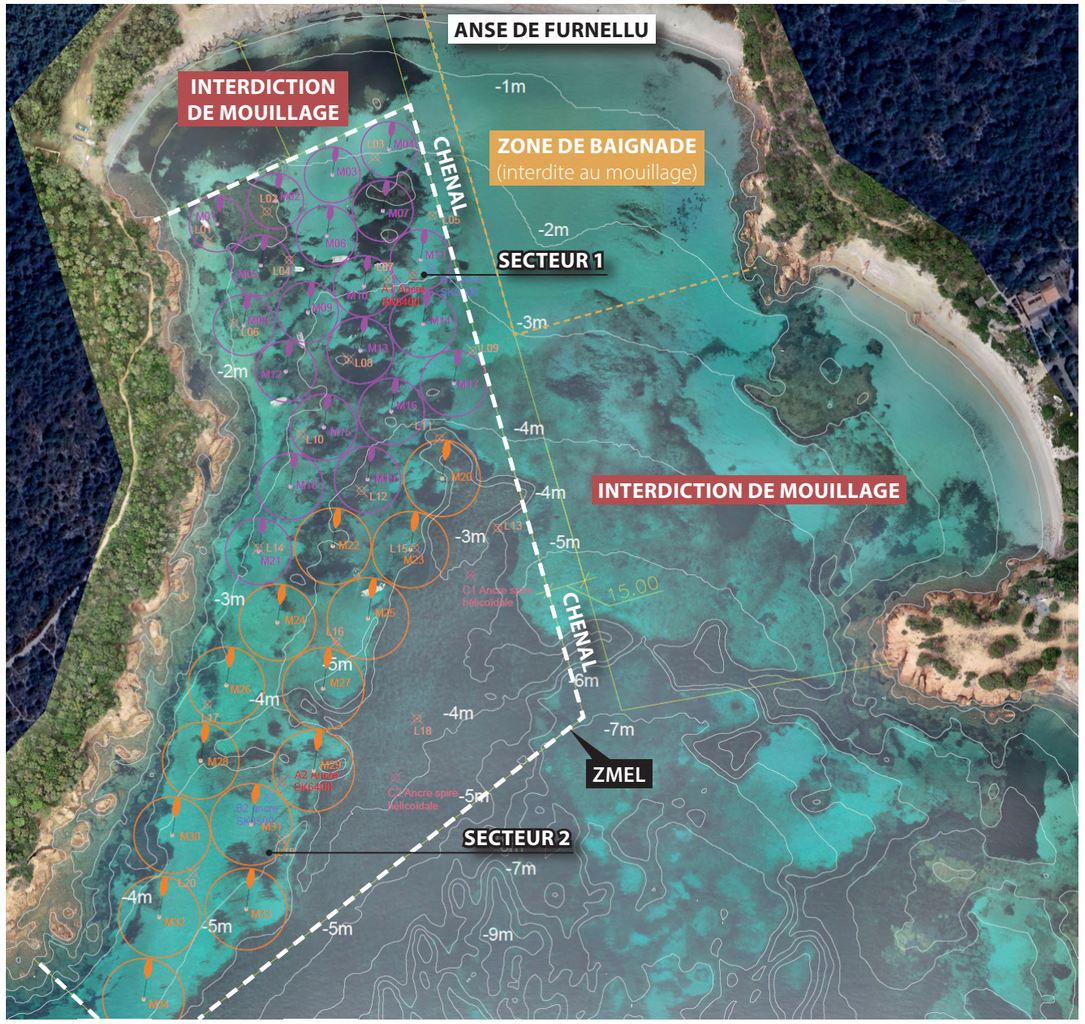
PRÉSENTATION DU PROJET DE ZMEL DE

L'ANSE DE FURNELLU



III. A. PRÉSENTATION DU PROJET DE ZMEL DE L'ANSE DE FURNELLU

Présentation du projet retenu



Le projet consiste en l'aménagement et la gestion d'une zone de mouillages et d'équipements légers (ZMEL) dans la baie de Furnellu, sur la commune de Monacia d'Aullène dans le département de la Corse du Sud.

La ZMEL sera **mise en place et exploitée durant 6 mois de la saison estivale, du 1er mai au 31 octobre**. En dehors de cette période, les installations flottantes seront démontées et stockées à terre. **Aucun autre équipement que les dispositifs d'amarrage et leurs ancrages ne seront prévus dans le cadre du projet (sur terre comme en mer).**
La surface totale du projet de ZMEL de Furnellu est d'environ **43 ha** et peut être divisée en **2 secteurs** de mouillage :

- **Secteur 1** : en fond de baie, au droit de la plage accueillera les plus petits bateaux de longueur inférieure ou égale à 6m (emprise d'envrion 15 ha),
- **Secteur 2** : en partie Sud de la baie, sera occupé par les bateaux plus grands (emprise d'environ 28 ha),

La Baie de Furnellu peut être soumise aux vents de secteur Ouest à Ouest Nord-Ouest, associés à des vitesses moyennes de l'ordre de 6 à 8m/s environ et de manière secondaire à des vents de secteur Est (vitesse moyenne similaire) ainsi qu'à une houle en provenance du Sud à Sud-Ouest.

Les bouées de mouillage sont dédiées à une taille maximale de bateaux, répartis selon le tableau ci-dessous. La ZMEL disposera de **34 mouillages pour navires de plaisance de taille maximale de 8 m**. Les bouées pour **petites unités sont localisées préférentiellement près du littoral** (secteur 1) et les bouées pour **grandes unités généralement vers le large** (secteur 2).

La répartition des mouillages a notamment été conçue en prenant en compte les vents de type marin et thermique ainsi qu'au regard de la profondeur des fonds et de la position des herbiers.

		BAIE DE FURNELLU	
Type de Mouillage	**Type de bateau**	**Secteur 1**	**Secteur 2**
Mouillage plaisance	< 6 m	20	0
	< 8 m	0	14
Total		**20**	**14**
		34	

La création de la ZMEL sera associée à une **zone d'interdiction de mouillage (ZIM)** du rivage à la limite des 300m, en dehors des espaces balisés (chenal d'accès central de 15m de large, une zone de baignade de 140m de profondeur depuis le rivage) pour protéger les herbiers à posidonies et de cymodocées et préserver l'ouverture visuelle de l'espace au croisement des perspectives paysagères. Des zones de baignade sont également présentes en fond de baie, interdisant le mouillage en bordure de rivage. En cas de dépassement de la capacité d'accueil de la ZMEL, un effet de report pourra être observé principalement vers la ZMEL de Roccapina ainsi que vers le port de Pianottoli, situés à proximité et susceptibles d'absorber une partie de la fréquentation excédentaire.

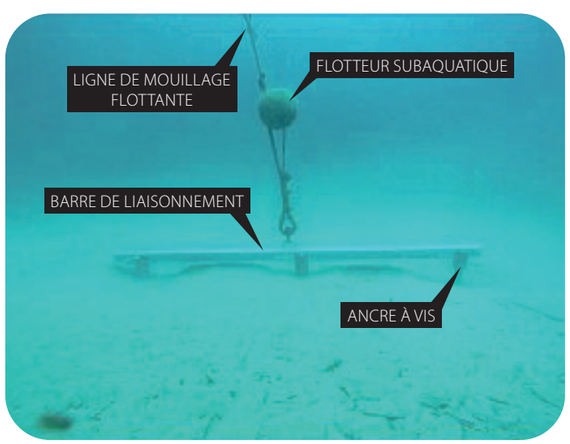
La surface totale du projet de ZMEL de Furnellu est de 43 ha. A noter que cette superficie ne correspond pas à une surface d'aménagement ou d'artificialisation qui seraient réalisés sur le fond sous-marin puisqu'il s'agira **d'ancrages ponctuels et adaptés au substrat**. L'emprise des cercles d'évitage n'occupent pas la totalité de la ZMEL afin de procurer une faible densité de mouillage, conserver des zones sans mouillage et préserver au maximum les fonds d'herbier.
Les **bouées d'amarrage seront de couleur neutre** : bouée blanche (Ø entre 60 et 80cm, h 70cm)

Le projet de ZMEL privilégie, par ailleurs, **des ancrages à vis** :

- **31 mouillages** étant positionnés **hors des herbiers de posidonies** ou mattes mortes, ils seront composés de **2 ancres-à-vis avec barre de liaisonnement**.

- **3 mouillages** à l'évitage seront situés **sur de la roche** ou à proximité immédiate (inférieure à 1.5m) nécessitant le mise en place en place d'un **scellement chimique.**

La ligne de mouillage relie l'ancrage au bateau et sera munie d'un flotteur intermédiaire, qui dans n'importe quelles conditions reste en pleine eau sans contact avec le fond, évitant le ragage sur les fonds marins et la dégradation des herbiers de cymodocées ou encore de posidonies.



EXEMPLE D'ANCRE À VIS AVEC BARRE DE LIAISONNEMENT

III. B. ILLUSTRATION DE LA PERCEPTION DU PROJET DE ZMEL DE L'ANSE DE FURNELLU

LOCALISATION DES POINTS DE VUE

Illustration de la perception du projet

Afin d'évaluer l'impact du projet de ZMEL de Furnellu, différents cas de figure d'occupation ont été **modélisés en 3D et simulés** depuis plusieurs points de vue représentatifs des principaux enjeux de perception, comprenant les perspectives depuis :

- le fond de l'anse et sa plage **(vue 1) ;**
- le sentier de la Tour d'Olmetu **(vue 2) ;**
- la Tour d'Olmetu **(vue 3) ;**
- la perception en mer **(vue 4).**

Les planches suivantes présentent 2 cas de figure de **l'évolution entre l'état actuel, la situation la plus courante pendant la période d'exploitation de la ZMEL** (taux moyen d'exploitation)**, l'occupation complète des mouillages et le retrait des équipements** (période hivernale).



III. B. ILLUSTRATION DE LA PERCEPTION DU PROJET DE ZMEL DE L'ANSE DE FURNELLU

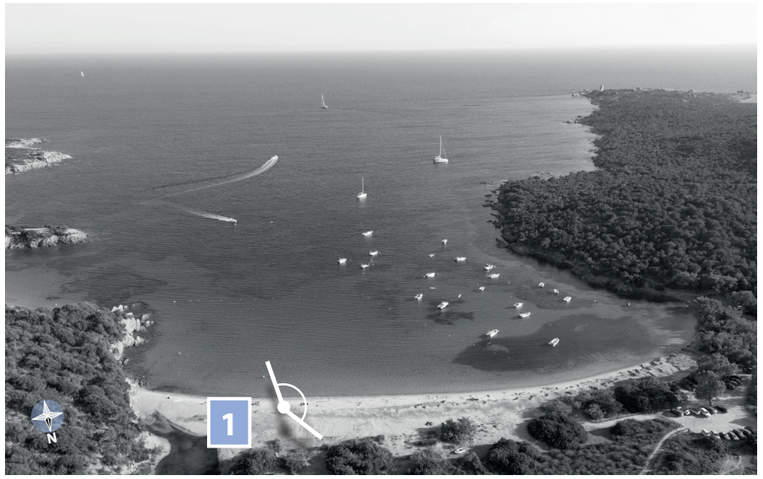
I. VUE DEPUIS LE FOND D'ANSE ET SA PLAGE

Les cas de figure du projet

ÉTAT ACTUEL

En hors saison





SCÉNARIO 1 : OCCUPATION COMPLÈTE

34 bateaux dans la ZMEL



SCÉNARIO 2 : PÉRIODE HIVERNALE

Retrait des bouées



Depuis le fond de l'anse et sa plage, la perception paysagère varie selon les périodes d'occupation de la ZMEL.

Le projet occupe l'ensemble de la partie ouest du fond d'anse dont l'organisation des mouillages permet cependant de réduire la densité de bateaux par rapport à la situation existante, tout en préservant une ouverture sur la gauche de l'horizon marin.

La disposition des bateaux le long du trait de cote, en partie ouest de la baie, contribue à l'atténuation du marqueur visuel des embarcations.

III B. ILLUSTRATION DE LA PERCEPTION DU PROJET DE ZMEL DE L'ANSE DE FURNELLU

2. VUE DEPUIS LE SENTIER DE LA TOUR D'OLMETU

Les cas de figure du projet

ÉTAT ACTUEL

En hors saison



SCÉNARIO 1 : OCCUPATION COMPLÈTE

34 bateaux dans la ZMEL



SCÉNARIO 2 : TAUX MOYEN D'OCCUPATION

22 bateaux dans la ZMEL





La perception de la baie depuis le sentier menant à la tour d'Olmetu offre plusieurs points de vue dégagés en léger surplomb sur le centre de la baie.

L'organisation des bateaux au sein de la ZMEL introduit une occupation visible de la baie. Le regroupement des embarcations dans un secteur défini (en bord de côte) permet toutefois de limiter l'effet de dispersion.

Dans l'ensemble, la rationalisation du mouillage par la ZMEL contribue à encadrer et maîtriser l'impact visuel des embarcations,.

III. B. ILLUSTRATION DE LA PERCEPTION DU PROJET DE ZMEL DE L'ANSE DE FURNELLU

3. VUE DEPUIS LA TOUR D'OLMETU

Les cas de figure du projet

ÉTAT ACTUEL

En hors saison





SCÉNARIO 1 : OCCUPATION COMPLÈTE

34 bateaux dans la ZMEL



SCÉNARIO 2 : TAUX MOYEN D'OCCUPATION

22 bateaux dans la ZMEL



Les simulations des différents taux d'occupation depuis le point de vue de la tour d'Olmetu présentent une évolution modérée par rapport à l'état existant. Les mouillages se confondent avec le trait de côte rocheux dans l'arrière-plan de la baie.

III. B. ILLUSTRATION DE LA PERCEPTION DU PROJET DE ZMEL DE L'ANSE DE FURNELLU

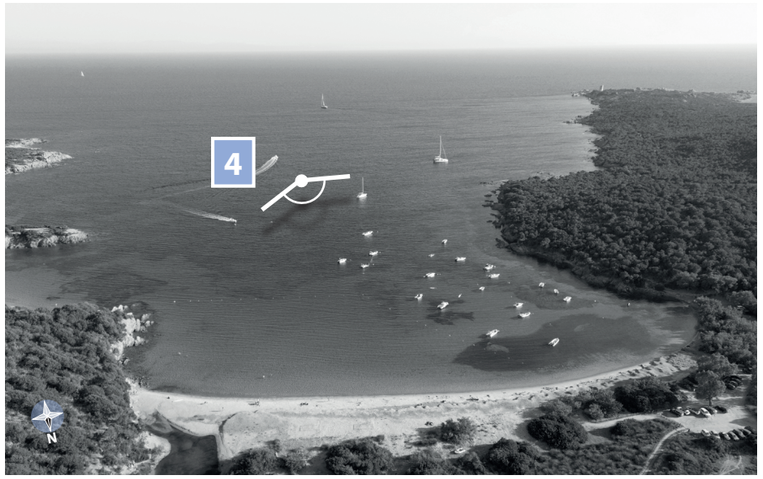
4. PERCEPTION EN MER

Les cas de figure du projet

ÉTAT ACTUEL

En hors saison





SCÉNARIO 1 : OCCUPATION COMPLÈTE

34 bateaux dans la ZMEL



SCÉNARIO 2 : PÉRIODE HIVERNALE

Retrait des bouées



La simulation depuis le centre de la baie, à hauteur d'embarcation, met en évidence l'évolution de la perception visuelle liée à la mise en place de la ZMEL.

La présence des bateaux se traduit par une occupation ponctuelle et relativement homogène de l'espace marin. La perception d'ensemble demeure lisible, le mouillage organisé limitant l'effet de désordre. La plan d'eau apparaît néanmoins plus densément occupé en période estivale, modifiant temporairement la lecture naturelle du site en comparaison avec le scénario 2, sans marque visuelle permanente (retrait complet des bouées).

Si l'occupation estivale induit une modification sensible de la perception en mer, celle-ci reste limitée dans le temps et contrôlée dans l'espace, avec un impact visuel réversible.