



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Conseil de gestion du 25 avril 2022

Délibération n° 2022-CG-04

E Ville di Pietrabugnu, le 25 avril 2022

Avis simple – AOT SMEL – Installation de coffres - commune de San Fiorenzu.

- VU** le code de l'environnement, notamment ses articles L. 334-4 et R. 334-1, R. 334-2, R. 334-3 et R.334-31 ;
- VU** le décret n°2016-963 du 15 juillet 2016 portant création du Parc naturel marin du cap Corse et de l'Agriate ;
- VU** l'arrêté inter préfectoral du 08 décembre 2016 portant nomination au conseil de gestion du Parc naturel marin du cap Corse et de l'Agriate ;
- VU** l'arrêté inter préfectoral du 28 Juin 2019 modifiant l'arrêté inter préfectoral du 08 décembre 2016 portant nomination au conseil de gestion du Parc naturel marin du cap Corse et de l'Agriate ;
- VU** les propositions formulées par les organes délibérants des collectivités territoriales ou groupements de collectivités et par les personnes morales composant le conseil de gestion du Parc naturel marin du cap Corse et de l'Agriate, suite aux modifications intervenues dans la composition de leur représentation ;
- VU** le règlement intérieur du Parc naturel marin du Cap Corse et de l'Agriate,

Considérant que le quorum est atteint et que le conseil de gestion peut valablement délibérer,

Après en avoir délibéré:

Article 1 :

Le conseil de gestion émet un avis favorable à la demande d'AOT pour l'installation de :

- Quatre coffres pour l'amarrage d'unité de 70m

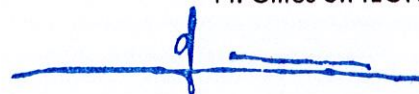
- Un coffre pour une unité de 50m

Le conseil de gestion s'est prononcé en faveur d'une interdiction de pose de coffre sur les zones du Lotu et de Fiume Santu.

Article 2 :

Le directeur de l'Office Français de la Biodiversité est chargé de l'application de la présente délibération qui fera l'objet des mesures de publicité prévues par l'article R. 334-15 du code de l'environnement et notamment de la publication au recueil des actes administratifs de l'Office.

U Presidente di u Parcu naturale marinu
di u Capicorsu è di l'Agriate
M. Gilles SIMEONI.



Éléments techniques en vue de l'instruction d'un avis simple relatif à la demande d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime par la commune de Saint Florent (Article L131-9, code de l'environnement).

Visa personne référente	Kevin Da Cunha De Freitas Leal (Chargé de mission « Life Marha » – PNMCCA)
Objet	Demande d'autorisation d'occupation temporaire par la commune de Saint-Florent pour l'installation de coffres et d'une bouée météo d'amarrage
Service instructeur	DMLC-service gestion intégrée de la mer et du littoral-unité domaine public de la Haute-Corse-Henri RETALI
Référence dossier	DPM 2022/43
Date de réception	07/04/2022
Date de rédaction	11/04/2022

I – Instruction de la demande

Présentation

La DMLC, service gestion intégrée de la mer et du littoral, unité domaine public de la Haute-Corse, sollicite l'avis du Parc concernant l'installation de coffres d'amarrage et d'une bouée météo dans le golfe de San Fiurenu. La période d'occupation n'est pas mentionnée, elle s'étalera sur une durée de 15 ans, 3 ans d'AOT « expérimentale » puis 12 ans d'AOT ZMEL.

La demande porte sur l'installation de 7 coffres destinés à accueillir des unités de grande plaisance de 50 mètres à 190 mètres de longueur ainsi que sur l'installation d'une bouée météorologique.

Les caractéristiques de ces installations sont les suivantes :

- Nombre de Coffres : 6
- Nombre de bouée météo : 1
- Superficie impactée par le projet sur le fond marin (surface nivelée pour accueillir les corps morts) : **308,89 m² (scenario sans coffre à Fiume Santu, 2 coffres au Lotu, 4 coffres dans le golfe dont 1 coffre 190m) ; 295,49 m² (scenario avec 1 coffre à Fiume Santu, 1 coffre au Lotu, 4 coffres dans le golfe dont 1 coffre 190m)**
- Superficie de l'emprise des corps morts sur les fonds marins : **203,51 m²(scenario sans coffre à Fiume Santu, 2 coffres au Lotu, 4 coffres dans le golfe dont 1 coffre 190m) ; 192,47 m² (scenario avec 1 coffre à Fiume Santu, 1 coffre au Lotu, 4 coffres dans le golfe dont 1 coffre 190m)**
- Superficie occupée en mer à la surface (rayon d'évitage plus bouée) : **291 318,54 m² (scenario sans coffre à Fiume Santu, 2 coffres au Lotu, 4 coffres dans le golfe dont 1 coffre 190m) ; 284776,45 m² (scenario avec 1 coffre à Fiume Santu, 1 coffre au Lotu, 4 coffres dans le golfe dont 1 coffre 190m)**

La demande d'AOT est située au sein d'une zone Natura 2000, le site mixte Agriate « FR9400570 - ZSC Agriates » ainsi qu'au sein du sanctuaire Pelagos.

Rappel du cadre juridique

La demande d'autorisation d'occupation temporaire concernant les zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL) sur le domaine public maritime est soumise pour avis « à l'organe délibérant de l'Office français de la biodiversité ou, par délégation, au conseil de gestion du parc, lorsque la demande d'autorisation concerne un parc naturel marin, au sens de l'article L 334-4 du code de l'environnement, et pour avis conforme lorsque cette demande est susceptible d'altérer de façon notable le milieu marin conformément à l'article L 334-5 du même code ».

En l'espèce, il est demandé de rendre un avis simple car l'impact notable sur le milieu ne peut être démontré.

II – Préconisations et recommandations

Préambule

Le Parc souhaite accompagner les acteurs sur son territoire en guidant les porteurs de projet vers des pratiques respectueuses de l'environnement et vers un respect des diverses réglementations qui coexistent dans son périmètre, comme cela est mentionné dans son Plan de gestion.

Ainsi, il est rappelé que le projet est localisé au sein du sanctuaire PELAGOS (ASPIM), qui a pour objet de protéger les mammifères marins, ainsi que leur habitat, contre toutes les causes de perturbation : pollution, bruit, course d'engins rapides à moteur, capture accidentelle, dérangement touristique, etc. Par conséquent, le pétitionnaire veillera à informer et sensibiliser les plaisanciers sur le respect de règles de bonnes conduites visant à préserver ces espèces. Il est rappelé que la distance de 300 mètres définit la limite extérieure de la zone d'observation, à l'intérieur de laquelle toute activité humaine obéit à des règles strictes.

Remarques générales

Il est indiqué dans les objectifs que les zones de mouillage et d'équipements légers permettent de ne pas avoir « recours à la construction de ports en dur ».

Or, il est indiqué au sein de la stratégie mouillage de Méditerranée qu'une ZMEL n'est pas installée dans le but de constituer l'extension d'un port mais dans le but de répondre à la nécessité de gérer la fréquentation d'un site.

Il est indiqué qu'aucune AOT n'est présente sur le plan d'eau de San Fiorenzu, cette information devra être vérifiée car lors d'un recensement en 2020, 2 AOT en mer étaient présentes sur le plan d'eau de la commune.

Il est indiqué en page 11 que « Le Golfe de Saint-Florent n'est pas listé dans les secteurs et zone de mouillages autorisés car celui-ci est situé dans le périmètre du Parc Naturel Marin du Cap Corse et de

l'Agriate, dont les eaux intérieures et territoriales sont interdites au mouillage et à l'arrêt par l'arrêté préfectoral précédemment cité. ».

Il conviendrait d'indiquer que dans le golfe de San Fiorenzu et dans le Parc naturel marin du Cap corse et de l'Agriate, le mouillage est règlementé pour les unités de navigations supérieures à 24 mètres et qu'au sein de cette zone règlementée, se trouvent 5 zones dérogoires transitoires permettant le mouillage des unités de 24 à 30 mètres. Parmi ces 5 zones, une se trouve sur la plage du Lotu, précisément à l'emplacement pressentie pour les 2 coffres.

Recommandations

Sur le caractère expérimental de la démarche :

Il apparaît que de nombreuses immersions de récifs artificiels ont été opérées depuis au moins 1983. La démarche ne semble donc pas pouvoir prétendre à un quelconque caractère expérimental étant donné le recul et les expériences qu'il existe déjà dans le domaine.

Le porteur de projet devrait être en mesure de présenter les résultats attendus concernant la colonisation des lests « éco-conçus » en fournissant une préanalyse spatio-temporelle des modalités de colonisation des lests.

Sur l'emprise du projet sur la zone :

Le dossier ne semble pas contenir d'étude paysagère, volet indispensable pour apprécier l'impact paysager du positionnement d'un tel projet. Il est simplement indiqué que *« La nouvelle ZMEL ne va pas être suffisamment importante pour entraîner une forte perturbation visuelle. Elle permettra d'éloigner les bateaux du rivage et de les disposer de façon que leur mouillage ne constitue pas d'écran vers le large. L'organisation visuelle du site a été prise en compte et il n'y aura aucune nouvelle activité qui sera mise en place. Hors saison, les coffres et chaînes seront retirés, les sites seront exempts de systèmes d'amarrage, les ancres restant en place seront non visibles ».*

L'éloignement des bateaux du rivage est déjà mis en place grâce à la réglementation existante (cf. arrêté préfectoral n° 95/2021 du 18 mai 2021 réglementant le mouillage et l'arrêt des navires de 24 mètres et plus au droit du département de la Haute-Corse dans le périmètre du parc naturel marin du cap Corse et de l'Agriate) concernant la grande plaisance.

Le projet ne va donc pas générer un éloignement de ces unités mais plutôt l'inverse, un rapprochement de ces unités vers le rivage. Ainsi, le porteur de projet devra impérativement fournir cette étude notamment au vu des richesses culturelle et naturelle de la zone. Cette étude a pour but d'apprécier l'intégration du projet dans cette zone particulièrement sauvage, ceci concerne principalement l'implantation des coffres au Lotu.

Il est proposé de demander au porteur de projet de ne pas prêter des vertus à ses dispositifs, qu'il ne saurait justifier. Notamment au travers des termes « favoriser la biodiversité » ; « protection du littoral » ou en indiquant que le projet est *« sans impact pour la qualité des eaux et les espèces sous-marines protégées ».*

En effet, l'AP 95/2021 permet une protection totale des écosystèmes situés dans la zone interdite aux mouillages des unités de plus de 24mètres. La mise en place de coffre engendrera, même s'il est minimisé par « l'éco-conception » des dispositifs, un impact.

De plus, le porteur de projet n'ayant pas fourni d'analyse écologique de la colonisation prévue des coffres, il est également impossible de dire que le projet sera sans impact pour les espèces marines protégées.

De la même manière, il est affirmé que le projet « *satisfait ainsi aux principes énoncés à l'article L.321-1 du code de l'Environnement : la protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages et du patrimoine* ». Or, comme indiqué précédemment, aucune information n'a été fournie dans ce sens.

D'une manière générale, il est nécessaire de revoir certains termes qui ne sont pas justifier au regard des pièces fournies.

Tout au long du dossier, le porteur de projet fait référence à des interdictions de pêche. Il conviendrait de préciser les modalités de ces interdictions et d'indiquer s'il s'agit de l'interdiction de la pêche plaisance/la pêche professionnelle ou des deux ? L'un des buts qui est avancé au sein de ce projet est de permettre aux espèces de coloniser les corps morts « éco-conçues ». Afin d'apporter de la cohérence à son projet, le porteur de projet semble indiquer qu'il souhaite interdire toutes les activités de pêche (professionnelle et plaisance) autour des ouvrages, afin de ne pas abîmer les ouvrages, mais également afin d'atteindre l'objectif présenté dans le projet de production halieutique. Il convient donc de demander au porteur de projet de bien vouloir préciser les autorisations et interdictions qui prendront effet sur les zones d'implantation du projet.

Sur la méthode de mouillage :

Il est indiqué dans le dossier que «*Vu la configuration du site, le mouillage à l'évitage pour 1 seul navire se composera des éléments suivants :*

- *Un système d'ancrage sur le fond marin : corps-mort éco-conçu*
- *Une chaîne-mère d'amarrage avec accessoires : manilles, émerillons, plaques d'affourche, (cosses), ... reliant l'ancrage sur le fond marin et la chaîne fille au niveau de la bouée de subsurface,*
- *Une bouée de subsurface positionnée à une certaine profondeur permettant de tendre la chaîne-mère et d'éviter que les chaînes-mères et filles ne raguent le fond*
- *Une chaîne-fille d'amarrage avec accessoires : manilles, émerillons, plaques d'affourche, (cosses), ... reliant la chaîne-mère au niveau de la bouée de subsurface jusqu'à la bouée d'amarrage en surface,*
- *Un coffre en surface permettant l'amarrage du bateau à l'avant. »*

Il est précisé que les ouvrages sont dimensionnés pour des navires de 50m à 190 mètres pouvant s'amarrer jusqu'à beaufort 4.

Pour le dimensionnement des structures, aucune étude de sol n'a été réalisée. Ainsi le risque de ripage des ouvrages est potentiellement possible. Le dimensionnement semble s'appuyer sur des calculs à partir de données générales et non à partir de données in situ.

Comme cela avait été demandé par le Parc lors de la sollicitation de la DREAL, il est indispensable de fournir une telle étude et de dimensionner les lests au regard des résultats qui seront obtenus.

Le ripage des lests pourrait avoir des conséquences sur les biocénoses alentours.

Il est indiqué par ailleurs, que « *L'utilisation de corps-morts éco-conçus, déposés sur fonds sableux à plus de 25m des premiers herbiers de phanérogames et la pose de bouées intermédiaires aura un effet positif sur la conservation du milieu marin car ces techniques permettent de réduire la surface de contact avec le fond et de minimiser les perturbations hydrodynamiques autour des systèmes d'ancrages (les corps-morts étant conçus de façon à permettre la circulation de l'eau en leur sein)* ».

Il est également précisé que « *Le dimensionnement des corps-morts a été optimisé pour recouvrir le moins possible l'habitat Sableux* ».

Lors d'une réunion technique préparatoire le parc avait demandé au bureau d'étude ICTP de bien vouloir verser à son dossier un comparatif entre la plus-value en termes de réduction de surface, apporté par ces corps-morts « éco-conçus » vis-à-vis des corps morts traditionnels. Cette comparaison n'apparaît pas dans le dossier, ainsi certaines informations citées précédemment ne peuvent pas être vérifiées.

Sur la bouée météo :

Il n'est pas indiqué si celle-ci sera équipée du même type de mouillage ou sera mise en place via un corps-mort traditionnel.

Sur le positionnement des coffres :

Il est indiqué qu'ils seront positionnés selon les modalités suivantes : « *La proposition d'implantation s'est portée sur 6 coffres d'amarrage répartis selon 7 implantations comme suit :*

- *1 ou 2 coffres de capacité 70m dans la zone du Lotu ;*
- *Aucun coffre ou 1 coffre de capacité 50m dans la zone de l'Arinella di Fiume Santu ;*
- *1 coffre de capacité 190m dans la zone du fond du Golfe.*
- *2 coffres de capacité 70m dans la zone fond du Golfe ;*
- *1 coffre de capacité 50m dans la zone du fond du Golfe ;*

Selon le scénario choisi, le positionnement du 6ème coffre pourra être amené à évoluer comme suit :

- *2 coffres au Lotu et aucun à Fiume Santu,*
- *1 coffre au Lotu et 1 coffre à Fiume Santu, expliquant 7 positionnements envisagés dans la conception du projet. »*

Au vu du dossier, certains points ne sont pas encore définis, notamment la pose des coffres, soit à Fiume Santu, soit au Lotu, soit les 2.

Il serait préférable que le porteur de projet présente un scénario défini pour pouvoir émettre l'avis correspondant.

Pendant en considérant les différents scénarii, celui qui semble être le moins impactant vis-à-vis des biocénoses benthiques, est celui qui consiste à positionner 2 coffres au Lotu et aucun à Fiume Santu.

Cette préconisation a déjà été proposée au porteur de projet avant l'envoi du présent dossier.

En effet, plusieurs problèmes ont été relevés quant au positionnement d'un coffre à Fiume Santu :

- **L'inadéquation avec les enjeux définies dans le PADDUC** : le positionnement du CM03 se situe à 240 mètres de la côte, le plaçant ainsi sous le coup de la vocation de la plage de Fiume Santu, identifié dans le PADDUC comme naturelle. **Ceci rend donc impossible l'installation d'un coffre à l'emplacement défini dans le dossier ;**
- De plus, il apparaît, après vérification par les équipes du Parc, que les herbiers de **posidonies** autour du site d'implantation **se situent à au moins 15 mètres ;**
- La fréquentation de la zone par les grandes unités montre que 5 % des grandes unités mouillent aux abords de l'Arinella di Fiume Santu. Soit :
 - o 4 bateaux de 24-40 m (mouillés à l'intérieur de l'AP 95/2021),
 - o 2 bateaux de 40-60m,
 - o 3 bateaux de 60-80m.

Ces mouillages ont pour la plupart lieu au-delà de la limite de l'AP 95/2021, dans le respect des règles en vigueur. En effet, nous attirons l'attention sur le fait que l'équipe du parc, en lien avec les services de l'ex-DDTM 2B, avait réalisé un travail sur mesure en délimitant la limite de l'arrêté, qui consistait à mettre en place des zones d'incursion afin de permettre aux grandes unités d'être plus prêt du rivage lorsque cela serait possible. Il existe une zone d'incursion qui suit une langue de sable en face de l'Arinella di Fiume Santu.

La mise en place d'un coffre pour les navires de 190 mètres avait également été discuté avec le porteur de projet. La mise en place d'un tel coffre ne semble pas en adéquation avec les dispositifs réglementaires déjà présents sur la zone.

L'Arrêté Préfectoral n° 155/2016 réglementant le mouillage des navires dans les eaux intérieures et territoriales françaises de méditerranée vise à proposer une zone de mouillage sur fond sableux pour les navires marchand de plus de 45 mètres et les yachts de plus de 80 mètres.

La fréquentation de la zone de l'AP n° 155/2016 est de 3 bateaux de plus de 80 mètres en 2021 (du 1^{er} mai au 1 septembre 2021), pour un total de 5 bateaux dans la zone considérée par le présent projet.

Il n'apparaît donc pas opportun d'installer un coffre supplémentaire pour les navires de 190 mètres

Dans ce cas, il est préconisé d'éviter la pose du coffre, qui a priori, ne répond pas à la fréquentation existante dans le golfe pour les unités de 190 mètres.

L'installation pourrait dès lors, engendrer l'augmentation de la fréquentation dans le Golfe par des unités de très grandes tailles, ce qui n'est pas en accord avec les principes édictés dans la stratégie mouillage de méditerranée et du Parc.

Pour mémoire, ces 2 stratégies découlent du PAMM qui met en œuvre la DCSMM¹ sur le territoire national.

Le porteur de projet indique pourtant, qu'il souhaite procéder à la pose de ce coffre malgré sa proximité avec l'AP 155/2016 (900 mètres), ce qui, d'un point de vue purement économique, ne sera pas rentable, les bateaux préférant mouiller au sein d'une zone libre et gratuite.

Sur la phase de travaux :

Il est simplement indiqué au paragraphe 7.2.1 que « *Les entreprises de travaux seront soumises au respect de contraintes relatives à l'environnement préconisées dans leur Cahier des Charges pour mener « un chantier respectueux de l'environnement ». Les travaux seront préparés et exécutés en concertation avec les différents intervenants en vue d'apporter le minimum de gêne et de réduire les risques d'accident. Les interventions seront réalisées en dehors de la période estivale pour limiter les risques.* ».

Aucun détail n'est donc apporté afin d'apprécier les mesures de réduction des impacts du chantier sur l'environnement marin. Certaines opérations pourraient, sans mesures de réduction, avoir un impact négatif sur les biocénoses marines et les peuplements qui y sont inféodés.

Parmi les opérations potentiellement génératrices de perturbation, voire de dégradation, on peut citer les opérations de nivelages, potentiellement impactante du fait de la remise en suspension de sédiments marins qui vont générer des nuages turbides. Cette turbidité en fonction de la durée de la phase de nivelage peut avoir un impact sur les biocénoses alentours. Certaines précisions ont cependant été apportées, notamment le fait que durant les travaux aucun corps mort ne sera positionné sur les herbiers marins.

Il est proposé de demander au porteur de projet de bien vouloir indiquer la nature précise des opérations, leurs durée et les mesures de réductions associées.

Sur la phase d'exploitation :

Le porteur de projet va mettre en place un suivi scientifique programmé pour les 3 ans d'AOT expérimentale. Or, il est important que ce suivi soit continu durant toute la phase d'exploitation des coffres.

Concernant les modalités d'amarrage des différentes unités de navigation, il est indiqué « *Si la demande est faite pour un bateau habitable mais non habité → le stationnement est autorisé et non limité dans le temps* ».

Cette définition veut-elle dire qu'un bateau de plus de 24 mètres désireux de s'amarrer sur un coffre peut bénéficier d'une place « privé », dans le sens où il pourrait, moyennant paiement rester amarrer au coffre sans limite de temps ?

¹ DCSMM : Directive-cadre stratégie pour le milieu marin (2008/56/CE) prise le 17 juin 2008.

Si la réponse est positive, il est rappelé que la mise en place d'une ZMEL n'a pas vocation à palier un dimensionnement trop faible de l'enceinte portuaire. La ZMEL doit permettre la rotation des unités de plaisance, car celle-ci est dimensionnée en fonction de la fréquentation existante dans le Golfe.

Il est donc proposé de demander au porteur de projet de bien vouloir préciser ce point.

Il est également indiqué que le gestionnaire de la ZMEL ne procèdera pas au ramassage des déchets auprès des utilisateurs.

Ainsi, le porteur de projet semble contrevenir à certaines prescriptions.

En effet, conformément à l'article R. 2124-52 du Code général de la propriété des personnes publiques (CG3P), le bénéficiaire de la convention ZMEL aura l'obligation de maintenir les dispositifs de mouillages et d'équipements légers en bon état de fonctionnement et de veiller à ce qu'ils n'entraînent pas de gêne à la navigation dans les chenaux ou aux mouillages voisins autorisés. Il devra également respecter les prescriptions du règlement de police prévu à l'article R. 341-4 du Code du tourisme. Il doit enfin, « *assurer par des moyens appropriés la sécurité et la salubrité des lieux et notamment l'évacuation des déchets et des effluents de toute nature, conformément à la législation en vigueur* ».

Il avait aussi été proposé au porteur de projet de bien vouloir intégrer le futur règlement de police de la ZMEL dans le dossier de présentation.

Conclusions

Compte tenu de ces éléments et des réserves émises, il est proposé au Conseil de gestion de rendre un avis favorable à la condition que le pétitionnaire suive les préconisations édictées dans le présent document, notamment :

- **Ne pas positionner de coffre sur la zone de l'Arinella di Fiume Santu au regard des détails cités dans le corps du présent avis.**
- **Ne pas positionner de coffre pour les bateaux de 190 mètres, les dispositifs règlementaires en place étant suffisants pour pouvoir accueillir la très grande plaisance.**
- **Présenter un plan de prévention des risques environnementaux liés aux travaux le plus complet possible. On y trouvera notamment les mesures de protection en fonction du détail des phases de travaux. Il s'agit d'un document indispensable concernant notamment les opérations de nivelage des fonds.**
- **Présenter les résultats complets de l'étude de sols (absente du présent dossier) et des dimensionnements des lests retenus en conséquence.**
- **Présenter le règlement de police en spécifiant les activités interdites/autorisées au sein des zones d'implantation des coffres. Ceci est d'autant plus important que de nombreuses grandes unités, disposent de jeux aquatiques (jet-ski, jeux gonflables, surf électrique etc.). Ce point concerne également les activités de pêche.**
- **S'assurer de la bonne distance des ouvrages vis-à-vis des herbiers de posidonie et des cymodocée avant leur installation.**

- Intégrer une étude paysagère, indispensable pour ce type de projet et au vu du caractère naturel et sauvage de l'implantation de certains coffres. Celle-ci est absente du présent dossier.
- Faire le point sur les AOT présentes sur le plan d'eau de la commune de San Fiorenzu et reformuler, en cas de présence d'AOT les paragraphes qui traitent de ces informations.
- Adapter son discours concernant les effets de l'immersion des structures sur l'environnement marin. En effet aucune analyse écologique n'est jointe au dossier, permettant d'apprécier les différentes étapes de colonisations des infrastructures.
- De préciser les dispositions réglementaires déjà en place au sein de l'aire d'emprise du projet, notamment ce qui concerne l'arrêté 95/2021.
- Respecter les prescriptions du « Guide des zones de mouillage et d'équipements légers » (https://mer.gouv.fr/sites/default/files/202012/Guide_zone_mouillage_equipements_legers_0.pdf) notamment en ce qui concerne l'évacuation des déchets des utilisateurs de la ZMEL.