



www.anqaev.fr



Brèves de Lympia

Novembre-Décembre 2025

N° 2025 – 07

Sommaire : AtmoSud et le projet européen Air Labo ; La défense du monde marin par l'apnéiste Guillaume Néry – Nice le 18 novembre au CUM ; Quai des Etats-Unis, la Justice et la voie en double sens ; La saga juridique et administrative de l'extension de l'aéroport de Nice continue ; Projets commerciaux de forages et raréfaction des ressources hydriques ; Le transport routier national selon l'ADEME (Agence de la transition écologique) ; L'expansion contrariée de l'énergie éolienne dans le monde ; Une victoire – la ratification du traité de protection de la haute mer ; La prochaine Assemblée Générale de l'ANQAEV aura lieu le 21 janvier 2026.

AtmoSud et le projet européen Air Labo

Nice, son port et Villefranche dans le viseur d'AtmoSud. Le mercredi 12 novembre nous avons été conviés à une réunion sur le port de Nice par les responsables d'AtmoSud. Le sujet était la mise en place du projet européen franco-italien interrégional Marittimo. Air Labo permettra d'étudier la qualité de l'air dans les ports méditerranéens de la Provence Alpes Côte d'Azur et de notre voisine transalpine la Ligurie. Outre les capteurs déjà existants sur le port de Nice, d'autres seront ajoutés sur les façades ouest du port de Nice et près de la Darse à Villefranche. C'est aussi la prise en compte des **sciences citoyennes** puisque nombre de capteurs connectés de citoyens participent à la collecte des données.



Ainsi les panaches des navires seront étudiés et modélisés de façon à prévenir les pollutions. Dans ce cadre, l'emploi du diesel marin à 0,1% de teneur en soufre et l'électrification des quais deviennent des dispositifs majeurs. Financièrement, 29 millions d'euros sont alloués à ces actions. Évidemment, reste à savoir si la production

énergétique de notre pays pourra répondre à l'électrification des quais de l'ensemble de nos ports et si l'emploi des laveurs de fumées (scrubbers) qui renvoient directement sous la surface de la mer les suies toxiques des navires ne sera pas pire pour l'environnement marin que les fumées d'aujourd'hui.

La défense du monde marin par l'apnéiste Guillaume Néry – Nice le 18 novembre au CUM

Toujours à Nice, AtmoSud a coorganisé en partenariat avec Sans Transition, le 18 novembre une manifestation au Centre Universitaire Méditerranée en invitant Guillaume Néry, champion du monde de plongée en apnée.

Association Niçoise pour la Qualité de l'Air, de l'Environnement et de la Vie

Le Neptune, 8 Quai des Docks, Boite 272, 06300 NICE

www.anqaev.fr ----- SIRET : 829 521 806 00010 ----- contact@anqaev.fr



www.anqaev.fr



Brèves de Lympia



Comment un homme peut-il descendre à plus de 100 mètres de profondeur sans aucun appareil respiratoire ? C'est impressionnant de pouvoir discuter avec une telle personne qui explique comment ces plongées lui permettent de penser « harmonie avec le monde » comment maîtriser son souffle. Il nous a effectué une démonstration gonflant ses poumons au maximum et compressant de façon inouïe son abdomen... C'est une grande leçon de dépassement de soi.

Notre président a discuté avec lui et expliqué, à ce grand défenseur du monde marin, comment le respect de la législation européenne et internationale mettait en danger le monde marin. Certes l'imposition de diesel marin à 0,5% et 0,1% de teneur en soufre est un immense progrès, mais les armateurs sont autorisés à utiliser des fiouls lourds à 3,5% de teneur en soufre en utilisant des laveurs de fumées qui renvoient directement en mer une partie fumées, en particulier le soufre... Donc la pollution atmosphérique produite par les navires se transforme peu à peu en une terrible pollution pour le monde marin et ses habitants, donc pour l'humanité qui absorbe une énorme quantité de coquillages, de poissons et crustacés.

Quai des Etats-Unis, la Justice et la voie en double sens

La Cour Administrative d'Appel par son arrêt du 14 novembre 2025 a rétabli la circulation à double sens du Quai des Etats-Unis. Le conflit durait depuis 2020. Il est certain que pour les vélocipédistes et les randonneurs, pour les amoureux des espaces calmes, pour les défenseurs de la nature, c'est un véritable recul. Toutefois, il faut remarquer que le trafic routier était déporté sur la place Max Barel et la rue Barla déjà très encombrées aux heures de pointe. Nice, enserrée entre la mer et les montagnes a bien du mal à absorber le trafic routier d'est en ouest et d'ouest en est car seules trois voies permettent de traverser la ville, le Quai des Etats-Unis via la promenade des Anglais, la voie rapide, Mathis, et l'autoroute. Supprimer l'une d'entre elles crée un déséquilibre.

Toutefois des aménagements demandés par nos adhérents sont possibles :

- Une séparation matérialisée entre piétons et cyclistes ;
- La piétonisation (avec vélos possibles), les dimanches toute la journée ;
- La pose de capteurs de pollution sur ce tronçon, des radars de vitesse pour les véhicules et des radars de contrôle sonores pour les deux roues et les voitures de sport avec verbalisation.

La saga juridique et administrative de l'extension de l'aéroport de Nice continue

Par les arrêts en date des 14 décembre 2023 et 18 septembre 2025 la Cour Administrative d'Appel de Marseille a successivement rejeté les requêtes en annulation de l'extension de l'aéroport de Nice. Toutefois, les opposants ne baissent pas la garde et l'un d'entre eux a effectué, le 18 novembre 2025, un recours en cassation devant le Conseil d'État, la plus haute juridiction administrative de notre pays. Le mardi 9 décembre prochain à partir de 19h30, Salle Laure Ecard - 50 bd St Roch, les opposants se retrouveront autour de la projection du documentaire d'Olivier Eschapasse (15mn), suivie d'un débat animé par des experts santé et environnement autour de l'extension de l'aéroport de Nice. Entre temps le 21 septembre, une quasi-collision a failli avoir lieu sur le tarmac de l'aéroport de Nice, mettant en jeu deux avions de ligne et la vie de plusieurs centaines de passagers ce qui a justifié une demande de vérification de la faisabilité technique de cette extension auprès de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne...



www.anqaev.fr



Projets commerciaux de forages et raréfaction des ressources hydriques

L'eau devient rare, c'est un constat général qui impose des restrictions donc des conflits d'usages. Ainsi dans les régions du sud (Aquitaine, Occitanie, PACA) ces questions deviennent des sources de conflits d'usages entre l'agriculture, l'industrie, les citoyens et le monde vivant. C'est ainsi que le Cabinet d'Avocats Seban, analyse des décisions de la Cour Administrative d'Appel de Marseille où des arrêtés préfectoraux avaient été contestés par des associations de défense de l'environnement.

La conclusion de la CAA montre toute la complexité du problème : La Cour administrative d'appel considère que, en application des articles L. 214-18 et L 211-1 du Code de l'environnement, les dispositions que « *l'administration est tenue de prendre en compte pour déterminer le débit à maintenir dans le lit du cours d'eau concerné peuvent conduire à fixer un débit supérieur au débit minimal prévu par l'article L. 214-18 du code de l'environnement pour assurer en permanence la vie, la circulation et la reproduction des espèces peuplant les eaux en cause. Cet objectif peut, lui-même, conduire à fixer un débit supérieur au débit minimal en fonction des particularités du cours d'eau. Toutefois, l'administration ne peut prendre en compte les autres exigences prévues à l'article L. 211-1 du même code et notamment les besoins de l'activité agricole lorsque ce débit minimal n'est pas atteint* ».

La Cour Administrative d'Appel termine par cette remarque s'appuyant sur l'article L 211- 1 du Code de l'environnement prévoyant « *La gestion équilibrée doit permettre en priorité de satisfaire les exigences de la santé, de la salubrité publique, de la sécurité civile et de l'alimentation en eau potable de la population* ». ([CAA de Marseille, 6 mars 2020, ASA du canal de Céret, Reynès, Maureillas et Saint-Jean Pla-de-Corts, n° 18MA00509](#))



Photo Florence Le Van- Moatti – étangs de Villepey - décembre 2011

Cette complexité réapparaît devant un projet d'usine d'embouteillage d'eau à Montagnac dans l'Hérault où une forte mobilisation citoyenne a eu lieu le 23 novembre 2025... Elus, associations, industriels s'opposent entre eux. La question reste posée comment conjuguer harmonieusement les besoins en eau de la population, de l'agriculture, de l'industrie et de l'environnement alors que cette ressource diminue ? L'Espagne, le Portugal et en France, le département des Pyrénées orientales, subissent une longue sécheresse depuis trois ans, entrecoupée de violents et meurtriers épisodes orageux. (article de Léa Sanchez, *Le Monde* du 26/11/2025)



www.anqaev.fr



Le transport routier national selon l'ADEME (Agence de la transition écologique)

Le transport routier français dépasse le niveau atteint avant la pandémie de la Covid...Le tableau édité par l'ADEME en rend compte.

Transport intérieur routier de marchandises du pavillon français par type de véhicules

En milliards de tonnes-kilomètres intérieures

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Transport routier intérieur du pavillon français (*)	167,9	162,2	168,1	168,3	164,1	168,2
Tracteur routiers (*)	144,7	140,1	143,8	145,1	141,6	146,0
Tracteurs routiers de moins de 6 ans	125,0	120,9	123,0	121,9	118,0	121,0
Tracteurs routiers de 6 à moins de 15 ans	19,7	19,3	20,8	23,2	23,6	25,1
Camions (*)	23,2	22,1	24,3	23,3	22,6	22,1

© SDES

Champs : véhicules de moins de 15 ans du pavillon français, camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRA ou plus (*). Transport intérieur routier hors transit en France métropolitaine.

Source : SDES, enquête TRM



Les transporteurs routiers français assurent 93% du transport en France et sont en 4eme position au niveau européen...

Le transport ferroviaire de marchandise, bien moins polluant, n'a pas l'air de se développer dans notre pays. Nos voisins Suisses avaient imposé le ferrouillage, les camions de marchandises devant emprunter sur son territoire des plates-formes ferroviaires. Des difficultés techniques et les retards obligent les Suisses à revoir cette politique. (*article d'Helios STEPALAKIS, dans Révolution énergétique du 09/05/2025*)

Autoroute saturée par les transports routiers (camions et semi-remorques) – photomontage

L'expansion contrariée de l'énergie éolienne dans le monde

Selon l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) les projets de développement des grands parcs d'éoliennes en mer dites « offshore » se ralentit fortement. Les prévisions internationales sont en baisse, - 27% d'ici

2030. Toutefois au niveau mondial, cette croissance passera de 9 gigawatts en 2024 à 37 gigawatts en 2030. La Chine à elle seule assurera 50% de cette croissance (*article d'Adrien Pécout, Le Monde du 01/12/2025*)



Parc éolien maritime photomontage

Association Niçoise pour la Qualité de l'Air, de l'Environnement et de la Vie

Le Neptune, 8 Quai des Docks, Boite 272, 06300 NICE

www.anqaev.fr ----- SIRET : 829 521 806 00010 ----- contact@anqaev.fr



www.anqaev.fr



Une victoire – la ratification du traité de protection de la haute mer



La 3^e conférence des Nations Unies sur l’Océan qui s’est tenue à Nice portait l’espérance de la ratification de six traités pour la protection du monde marin. Après bien des déceptions durant cet automne 2025, une bonne nouvelle arrive avec la ratification, le 19 septembre, du traité » de protection de la haute mer par 60 pays. Ce traité entrera en vigueur le 17 janvier 2026. Cette protection s’étend en dehors des eaux territoriales et des zones économiques exclusives.

C’est une belle victoire que ce traité adopté en dépit de l’opposition des Etats-Unis qui souhaitent que ses entreprises puissent exploiter les fonds marins.

- Toute intervention humaine dans cette immense zone protégée devra faire l’objet d’études préalables ;
- De nouvelles aires marines protégées pourront voir le jour pour protéger la biodiversité. Actuellement, elles représentent 1% de la haute mer, en 2030, elles devraient atteindre 30% ;
- Les ressources seront mieux gérées par un transfert de technologie des pays dits « riches » vers les États en voie de développement ;
- Le plus difficile est à venir. Comment et qui contrôlera le monde marin pour l’application de ce traité ?

⇒ **La prochaine Assemblée Générale de l’ANQAEV aura lieu le mercredi 21 janvier 2026**

Le bureau de l’ANQAEV

Cotisation 2025 :

Nous remercions vivement les adhérents qui ont renouvelé leur cotisation pour 2025.

Rappel : le montant est de **25 €** pour la cotisation de base par adhérent et au-delà selon votre générosité ... D'avance merci.

Nous vous rappelons de régulariser la cotisation 2025, à votre meilleure convenance.

- en ligne : <https://www.payassociation.fr/ANQAEV/Adhesion/Contribution>
- ou bien par chèque à l’ordre de l’ANQAEV à l’adresse ci-dessous :

Association Niçoise pour la Qualité de l’Air, de l’Environnement et de la Vie

Le Neptune, 8 Quai des Docks, Boite 272, 06300 NICE

www.anqaev.fr ----- SIRET : 829 521 806 00010 ----- contact@anqaev.fr