

Dr Véronique Mondain
Présidente
Association *Santé Environnement 06*
357, avenue de Fabron
06 200 Nice
sante.environnement06@gmail.com

Nice, le 16 février 2026

Madame Damienne Provitolo
Présidente du *Haut Conseil local pour
le Climat et la Biodiversité*
Hôtel de ville et de métropole
5, rue de l'Hôtel de ville
06 000 Nice

Objet : fiche d'observations relative au volet Atténuation du plan climat de la
métropole Nice Côte d'Azur

Pièce jointe : fiche d'observations

Madame,

J'ai l'honneur de présider l'association niçoise *Santé Environnement 06*, dont
l'objet est de traiter les enjeux de santé environnementales, dans le sens du *One
Health*.

Ayant appris que le Haut Conseil local travaillait sur un nouveau volet relatif à
l'atténuation des émissions GES, permettez-moi de vous transmettre cette fiche
jointe réalisée par des membres experts de l'association, qui pourrait aider à vos
réflexions, notamment dans le cadre du nouveau PCAET 2026-2032 actuellement
en cours d'élaboration.

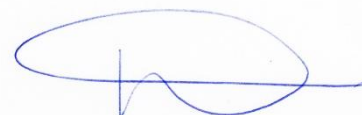
Il paraît important de prendre en considération le fait que la plupart des
chantiers ouverts sur notre territoire ne permettront pas d'atteindre, en l'état, les
objectifs climatiques 2030 et 2050.

Nous appelons à une prise de conscience des grands élus que vous conseillez,
afin d'agir sur les leviers d'atténuation les plus efficaces décrits dans la fiche
jointe, et notamment celui du secteur aérien.

Me tenant à votre disposition,

Cordialement.

Dr Véronique Mondain



Climat - Atténuation des émissions GES

Observations de l'Association Santé Environnement 06



"Pour ce qui est de l'avenir, il ne s'agit pas de le prévoir, mais de le rendre possible."
Antoine de Saint Exupéry, Citadelle, 1948.

Introduction

Le climat est une composante essentielle de l'environnement, en particulier pour les humains. Le réchauffement climatique est ainsi un facteur environnemental majeur, qui impacte dès à présent tous les aspects de nos existences, et pose à terme une menace existentielle à l'humanité. Il s'inscrit dès lors pleinement dans l'approche *One Health* (Une Seule Santé) : la santé humaine est totalement connectée à la santé animale (biodiversité) et environnementale (écosystèmes, climat, eau). Notre territoire maralpin est d'ailleurs situé sur le pourtour méditerranéen, une zone particulièrement vulnérable aux effets du réchauffement climatique (*hotspot*).

Un décret très récent - n° 2026-23 du 23 janvier 2026, relatif au PNACC3 (3^{ème} Plan National d'Adaptation au Changement Climatique) - a d'ailleurs confirmé une TRACC (*Trajectoire de Réchauffement de Référence pour l'Adaptation au Changement Climatique*) à +3°C à l'échelle planétaire, soit +4 °C en France (en 2100, et +2,70°C en 2050). **Cette hausse** (probablement encore supérieure sur notre territoire) **rendra caduque la plupart des mesures d'adaptation climatique.** La réduction des émissions de GES devient donc une priorité absolue, à quelque échelle territoriale que ce soit.

C'est à ce titre que l'association *Santé Environnement 06*, basée à Nice, et composée de nombreux médecins, soignants et citoyens engagés sur ces questions, vous propose des éléments de réflexion sur le volet *Atténuation* de la lutte contre le réchauffement climatique, puisqu'il semble que le *Haut Conseil local pour le Climat et la Biodiversité* ait entrepris des travaux sur cette thématique importante, complémentaire du volet *Adaptation* sur lequel vous avez édité un rapport en décembre 2023, et que **le prochain enjeu est celui de l'élaboration du nouveau plan climat PCAET 2026-2032 de la métropole NCA.**

Constats

Le schéma #1, présenté à la Préfecture des Alpes-Maritimes (COPIL PPA du 2 avril 2025), lors de l'exposé du bilan mi-parcours du PCAET 2019-2025 de la métropole *Nice Côte d'Azur*, résume à lui seul la problématique d'une trajectoire non alignée sur les objectifs de réduction d'émissions GES et de neutralité carbone à l'échéance 2050 : **L'extrapolation du tendanciel observé depuis 2012 permet de constater que les objectifs 2030 et 2050, en l'état actuel des moyens mis en œuvre et des politiques menées jusqu'à ce jour, ne seront jamais atteints. Il devient nécessaire de revoir la stratégie climatique de notre territoire, dans le sens d'une "rupture", notamment sur ses secteurs les plus émetteurs.**

Preuve supplémentaire de l'inadéquation des stratégies mises en place, les émissions de GES de la Métropole NCA ont augmenté entre 2022 et 2023, date des derniers relevés *AtmoSud Cigale* intégrant les sources additionnelles. Nous devons intégrer ces dernières en vue d'obtenir une vision *scopes 1+2+3* de nos émissions GES, puisque les PCAET locaux sont soumis à la prescription du SRADDET PACA qui précise

que les EPCI sont identifiés comme "coordinateurs de la Transition Ecologique et Energétique du territoire", qui concerne donc l'intégralité des secteurs d'activité sur leur territoire.

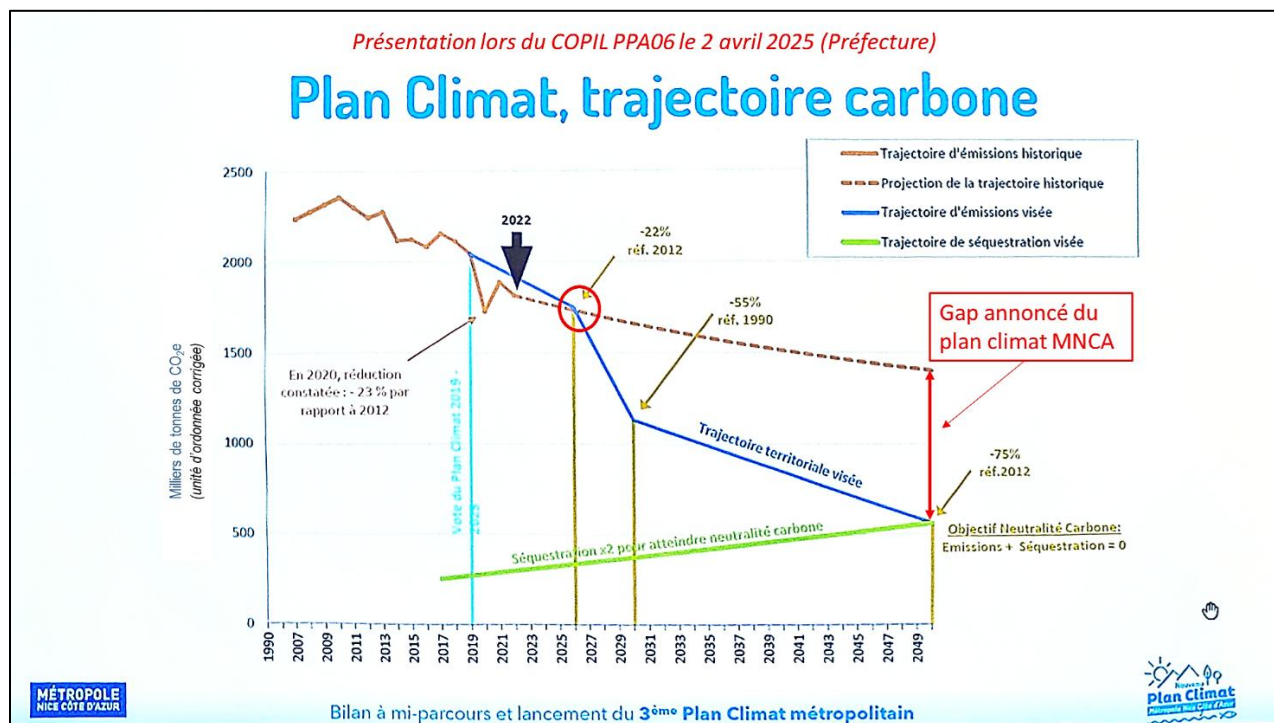


Schéma #1 : Bilan mi-parcours du PCAET 2019-2025 de la Métropole NCA

Le bilan territorial 2023 (avec sources additionnelles) indique une baisse de -10,5% depuis 2012, et de -18,4% (sans sources additionnelles), soit un rythme baissier annuel de seulement -1% (avec) et -1,8% (sans), alors que les engagements pris nécessitent des taux de baisse d'au moins -5% à -8% par an, au vu des retards pris (effet 'falaise de Sénèque').

Dans le schéma #2, nous avons relevé les variations entre 2012 et 2023, puis entre 2022 et 2023 (variation la plus récente), selon les trois formats de rapportage d'*AtmoSud Cigale* : bilan territorial, approche scope 2 et format PCAET, en distinguant les émissions GES réelles, les séquestrations carbone et enfin les émissions nettes, intégrant les deux premiers facteurs.

Emissions GES Métropole NCA 2023 (sources additionnelles incluses)

Format rapportage	Référence	EGES	Séquestration	EGES nettes
Bilan territorial	2012	-6,9%	34,5%	-10,5%
	2022	2,0%	14,8%	0,6%
Approche scope 2	2012	-8,2%	34,5%	-11,7%
	2022	1,6%	14,8%	0,1%
Format PCAET	2012	-8,2%	34,5%	-11,7%
	2022	1,6%	14,8%	0,1%

Schéma #2 : variations des émissions GES de la métropole NCA (source *AtmoSud Cigale*).

Si l'on considère le scope global (sources additionnelles incluses, respectant l'esprit du SRADDET), les conclusions factuelles sont les suivantes :

- Depuis 2012, les émissions GES de la métropole NCA ont été réduites, selon les formats, de -6,9% à -8,2%, soit **un rythme annuel de -0,65% à -0,77%**.
- En intégrant l'effet bénéfique des séquestrations carbone (en hausse), les émissions GES nettes de la métropole NCA ont été réduites de -10,5% à -11,7%, soit un rythme annuel de -1% à -1,12%.

Ces rythmes de réduction (même avec la séquestration carbone) sont particulièrement insuffisants, compte tenu des objectifs fixés de -55% en 2030, et de -75% en 2050, hors séquestration.

Sur la dernière période interannuelle 2022-2023, on note même une hausse des émissions GES allant de +1,6% (formats scope 2 et PCAET) à +2% (bilan territorial). Cette trajectoire n'est pas acceptable.

D'où vient le problème ?

Une analyse rapide permet d'identifier la source principale de l'insuffisance, voire de la dégradation récente, de ces performances de la métropole NCA en matière d'atténuation de ses émissions :

- La hausse (+3,8% depuis 2012) ou la réduction trop faible (sur la dernière année : -3,9%) du premier facteur d'émissions GES : **le transport routier** (autour d'un million de tonnes de CO_{2e} par an),
- **La hausse des sources additionnelles aériennes et maritimes.**

Selon les formats de rapportage *Cigale*, les sources additionnelles correspondent, pour leurs deux principaux facteurs, aux émissions GES des demi-croisières aériennes et maritimes (premières moitiés des trajets au départ de la métropole NCA et deuxièmes moitiés pour les trajets à l'arrivée). 88% des sources additionnelles sont dues au secteur aérien (dont 71% au trafic international) et 12% au secteur maritime.

On voit clairement sur le schéma #3 que les trajectoires divergent, selon que l'on intègre ou non les émetteurs additionnels. **Or, le climat intègre les émissions globales, incluant l'ensemble du périmètre de responsabilité** (sources additionnelles incluses).

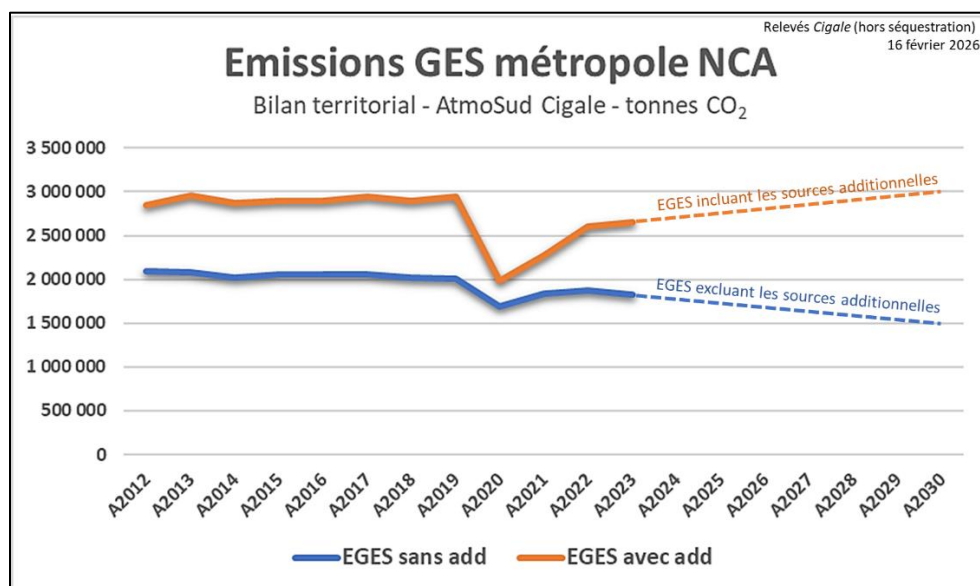


Schéma #3 : divergence des trajectoires liée aux émissions GES additionnelles

Intéressons-nous aux émissions aériennes (bilan territorial). **Entre 2012 et 2023, les émissions totales de l'aérien niçois (locales et demi-croisières) ont augmenté de +14,6%**, décomposées comme suit :

- Les émissions GES locales (LTO décollages et atterrissages) ont augmenté de +8,3%, hausse principalement due à l'international (+12,1%).
- Les émissions GES demi-croisières ont augmenté de +15,9%, hausse principalement due à l'international (+21,1%).

A noter que sur la dernière variation interannuelle 2022-2023, les émissions GES de l'aérien niçois ont augmenté de +20% (+18,2% pour le local et de +20,4% pour les demi-croisières), pour atteindre près de 875 000 tonnes de CO₂e en 2023, ce qui les rapprochent des émissions du secteur routier (985 000 tonnes).

Lorsqu'on extrapole les variations de l'ensemble des secteurs d'émissions GES de la métropole NCA (schéma #4) sur la période 2023-2030, **on voit clairement apparaître le facteur majeur de cette dégradation : la hausse du trafic aérien, notamment international sur l'aéroport Nice Côte d'Azur.**

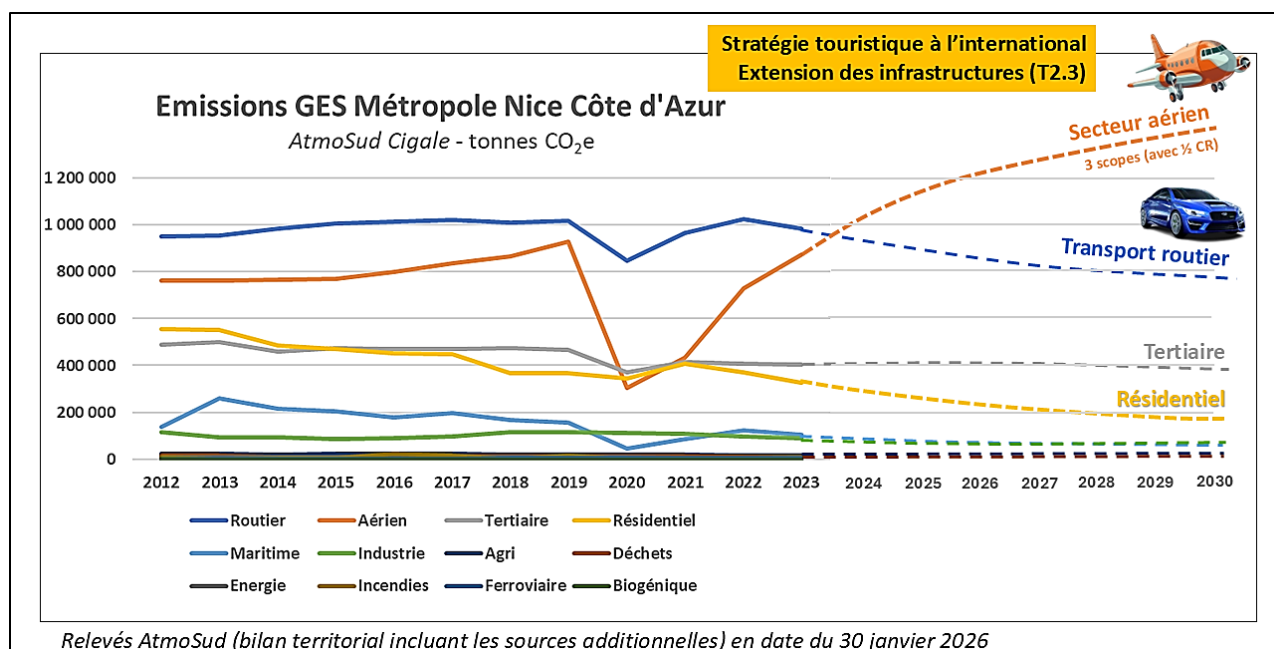


Schéma #4 : extrapolation des tendancielles d'émissions sectorielles à l'horizon 2030

Cette hausse des émissions GES (et des polluants connexes impactant la santé publique) est le fruit d'une politique de promotion du tourisme aérien (notamment international), adossée à une stratégie commerciale extrêmement active et à des capacités aéroportuaires accrues (extension du terminal 2).

- **Stratégie commerciale** : les offices de tourisme dépêchent des délégations niçoises sur l'Amérique du Nord, l'Asie et le Moyen-Orient, qui rencontrent des centaines d'agences et de médias locaux. Ce fait est régulièrement rapporté dans les médias locaux. En 2025 était annoncée la création d'une nouvelle agence touristique en Amérique pour "vendre" les destinations Nice et Côte d'Azur, portée par Côte d'Azur France Tourisme (CAFT) et l'Office de Tourisme métropolitain de Nice (OTm).
- **Capacités aéroportuaires de l'aéroport de Nice** : l'extension T2.3, prochainement inaugurée, permettra d'accueillir +6,4 millions de passagers et +28 000 vols commerciaux par an d'ici 2034 (selon

l'étude d'impact complémentaire (EIC) de la société des *Aéroports de la Côte d'Azur*). Cette hausse capacitaire représente donc le volet technique de cette stratégie globale.

Le résumé non technique de l'EIC T2.3 précise que les émissions 2024 de l'aéroport de Nice ont été de 973 151 tonnes de CO₂, ou encore 1,592 million de tonnes de CO_{2e} (avec l'intégration du pouvoir radiatif des effets non-CO₂ de l'aviation).

Or, la même étude indique une hausse de la consommation de kérosène de +67 000 m³ par an d'ici 2034, soit +54 000 tonnes. Les émissions GES de ce volume représenteront une hausse d'environ +375 000 tonnes de CO_{2e} par an d'ici 2034 (avec le facteur d'émission indiqué dans l'EIC).

Au final, sont officiellement annoncées, à l'échéance 2034, des émissions GES aéroportuaires niçoises atteignant 1,17 million de tonnes de CO₂, et près de 2 millions de tonnes de CO_{2e} en intégrant les effets non-CO₂. A titre comparatif, les émissions de la métropole NCA devraient passer sous la barre du 1,5 million de tonnes de CO₂ à la même échéance (sans la hausse des EGES aéroportuaires).

Dès 2024, le secteur aérien a supplanté le transport routier en tant que premier émetteur de GES de la métropole NCA, l'écart se creusant au fil des années à venir. Cet état de fait, directement lié à la promotion de l'activité touristique aérienne sur le long courrier (permise par l'extension du terminal 2), pourrait ruiner les efforts collectifs d'atténuation de l'ensemble des secteurs de notre territoire.

En conclusion

Outre le travail d'atténuation nécessaire sur l'ensemble des secteurs (dont les rénovations énergétiques du bâti résidentiel et tertiaire), la politique climatique de la métropole NCA ne pourra pas faire l'économie d'une révision globale de sa stratégie concernant :

- **des transferts modaux beaucoup plus dynamiques** du routier vers les mobilités collectives (transports en commun, dont le ferroviaire) ou actives (vélo, marche),
- **et celle relative au tourisme international et au trafic aérien de la plateforme aéroportuaire niçoise**, qu'il est nécessaire de fortement réguler, voire de réduire, comme le recommandent les agences environnementales ainsi que le *Shift Project*. Il convient donc d'anticiper dès à présent ces politiques de rupture dans le but de respecter nos engagements climatiques.

En marge de cette réflexion, il apparaît que le PCAET 2026-2032 aurait grand avantage à réinstaurer la concertation publique au sein de la société civile. Cette dernière n'est en effet plus impliquée depuis la suppression du Conseil de métropole pour le climat en 2023.

Comptant sur votre attention, et restant à votre entière disposition.

Nice, le 16 février 2026

Dr Véronique MONDAIN

Présidente de l'association *Santé Environnement 06*

Copies pour information :

- M. le Préfet des Alpes-Maritimes
- AASQA *AtmoSud*
- Observatoire de la Transition Ecologique et Citoyenne de la Côte d'Azur (*OTECCA*)
- *Shift Project*