



Les 24 membres du Réseau Air 74 :

ACPAT – AMAPlace sur la Terre – ARSMB – Association Citoyenne de Passy – Cellule Verte Haute-Savoie – Club Alpin Français de Passy – Club Alpin Français de Sallanches – Chloro'Fill – Colibris Arve et Giffre – Collectif Médical de la Vallée de l'Arve – Cyclamen – Écolibristes – FRAPNA Haute-Savoie – Inspire – L'Abeille – Ligue contre le cancer 74 – Ligue pour la Protection des Oiseaux Haute-Savoie – Nature et Environnement en Pays Rochois – Non au Gaz de Schiste – ProMontBlanc – Les Amis de la Terre Haute-Savoie – Sallanches Autrement – Vivre en Montagnes du Giffre – Vivre en Vallée Verte

FEUILLE DE ROUTE - QUALITÉ DE L'AIR, VALLÉE DE L'ARVE

PROPOSITIONS ASSOCIATIVES

Monsieur le Ministre,

À votre demande et suite à des mois de réflexion et de travail, les associations réunies au sein du Réseau Air 74, ont le plaisir de vous proposer leur « Feuille de Route » afin d'améliorer de la qualité de l'air dans la vallée de l'Arve et dans le département de la Haute-Savoie.

De nombreuses initiatives doivent être mises en place localement, mais concernant la réglementation et la fiscalité, nous avons besoin que l'État s'engage et fixe un cadre afin d'accompagner le changement vers des solutions et comportements moins générateurs d'émissions atmosphériques. Sans cet accompagnement de l'État, notre action sera fortement entravée et ne pourra être probante. Ceci est particulièrement vrai concernant le transport de marchandise et l'industrie.

Certaines propositions sont novatrices et expérimentales. Si leur efficacité et mise en oeuvre s'avèrent probantes, elles pourront être dupliquées sur d'autres territoires français.

Deux préalables essentiels s'imposent, pour une action efficace :

L'objectif d'amélioration de la santé doit être la priorité affichée. Santé Publique France a démontré qu'une diminution de 30% de la pollution de l'air chronique sauverait 50% vies, actuellement perdues en raison de la pollution de l'air dans la vallée de l'Arve. Dans le cadre de l'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère 2, l'objectif annoncé est le simple respect des normes européennes pour les particules PM₁₀ et le dioxyde d'azote NO₂. Or, ceci sera pratiquement sans effet sur l'impact sanitaire de la pollution de l'air. L'ambition doit être plus grande et les médecins locaux demandent qu'une réduction de 30% de la pollution de l'air aux PM_{2,5} dans la vallée de l'Arve soit l'objectif fixé par le PPA. Les associations signataires soutiennent pleinement cette demande et rappellent que les habitants de la vallée, ainsi que de l'ensemble du département, attendent des réductions rapides de l'impact de la pollution de l'air sur leur santé.

La prise en compte de l'ensemble des polluants et des sources d'émissions à leur juste valeur. Le discours d'une partie des élus de la vallée de l'Arve est volontairement focalisé sur les particules PM10, or les habitants sont conscients que l'industrie émet de nombreux autres polluants et métaux lourds, qu'un incinérateur émet 2 000 molécules et le transport routier près de 400 polluants. Le besoin, pour les citoyens, d'avoir une image plus complète de l'air qu'ils respirent est grand. La surveillance d'un échantillon plus large de polluants est devenue essentielle localement. De plus, la mesure actuelle de la qualité de l'air est faite en un point fixe et donne une importance prépondérante aux sources d'émissions fixes ou locales. Ainsi, l'apport d'un poids lourd longue distance, qui traverse la vallée de bout en bout, ne pèse pas plus dans ses conclusions que celui d'un artisan local qui effectue un trajet de quelques kilomètres.

Les données les plus récentes montrent que les poids lourds effectuant des trajets de plus de 150 km sont en réalité responsables de 73% des t/km voyagées en France. Ces camions sont minoritaires sur nos routes et aisément classés au même titre qu'un simple transport local. Pourtant, le transfert de certains de ces poids lourds vers le rail, électrifié, permettrait une réduction conséquente des émissions, si l'ensemble du territoire est réellement pris en compte.

Nous vous remercions d'avoir associé la société civile à votre réflexion et à votre travail afin d'améliorer la qualité localement et dans l'ensemble du pays et vous prions, Monsieur le Ministre, de croire en l'expression de notre plus haute considération.

Pour le Réseau Air 74

Anne Lassman-Trappier
Inspire

Alain Nahmias
ARSMB

Thierry Decurninge
FRAPNA Haute-Savoie

Jacqueline Marzio
Nature & Environnement
en Pays Rochois



reseauair74@gmail.com

<https://reseauairhautesavoie.wixsite.com/reseau-air-74>

25 propositions pour améliorer la qualité de l'air dans la vallée de l'Arve

	Efficacité à court / moyen terme	Démarrage rapide pour résultats à moyen / long terme	Qui	Annexe numéro
NE PAS AGGRAVER LA SITUATION				
Évaluer l'impact sur la qualité de l'air et le climat des projets d'infrastructure en cours et à venir en Haute-Savoie.	√		État / Préfet	1
GÉNÉRAL / TRANSVERSAL				
Se donner comme objectif de diminuer de 30% la pollution chronique, afin de réduire de 50% les décès liés à la pollution de l'air dans la vallée de l'Arve (Étude EQIS).		√	État / Préfet	
Déclarer la vallée de l'Arve « Territoire fragile expérimental et innovant » et permettre la mise en place de dispositifs spécifiques pour lutter contre la pollution de l'air sur ce territoire atypique.		√	État / Préfet	2
Gouvernance, suivi, dialogue et communication : condition indispensable pour une action efficace.	√		Tous acteurs et collègues	3
Appel à projets citoyens « Chacun fait sa part pour l'air », pour faire participer la société civile et concrétiser des projets pilotes.		√	Tous acteurs et collègues	4
TRANSPORTS DE MARCHANDISES				
Fiscalité et réglementation des transports de marchandises.	√		État	5
Contrôler les poids lourds (fraude AdBlue, poids, chargement, réglementation).	√		État / Préfet	

	Efficacité à court / moyen terme	Démarrage rapide pour résultats à moyen / long terme	Qui	Annexe numéro
Relancer le fret ferroviaire sur la ligne existante du Mont-Cenis (combiné rail-route, fret classique).		√	État	
Développer les capacités de l'Autoroute Ferroviaire Alpine.	√		État	
MOBILITÉ DES PERSONNES				
Fiscalité et réglementation de la mobilité des personnes	√		État	6
Déployer le Léman Express au maximum de ses capacités et développer une nouvelle offre de transports en commun, en complément du Léman Express. Identifier et réaliser les travaux ferroviaires nécessaires.		√	Tous acteurs et collègues	
Développer le vélo comme mode de déplacement.		√	Département / Communes	
Harmoniser l'offre de covoiturage.	√		Tous acteurs et collègues	
Déployer l'autostop sécurisé (RezoPouce) sur tout le territoire.	√		Communes	
Limitation à 110 km/h sur autoroute, dans tout le département, toute l'année.	√		État / Préfet	
INDUSTRIE ET ENTREPRISES				
Contrôle des émissions totales, dont diffuses et en continu, avec communication transparente.		√	État / Préfet	
Fonds Air Industrie et aides aux PME, conditionnés à l'atteinte des résultats escomptés et en toute transparence.	√		État / Région / Collectivités / Entreprises	

	Efficacité à court / moyen terme	Démarrage rapide pour résultats à moyen / long terme	Qui	Annexe numéro
Aides à l'acquisition de véhicules utilitaires légers au gaz (GNV), pour les artisans et entreprises locales.		√	État / Région / Collectivités / Entreprises	
RÉSIDENTIEL / TERTIAIRE				
Interdire les foyers ouverts dans les nouvelles constructions et la vente d'appareils de chauffage au bois non-performants.	√		État	
Créer un contrôle technique pour tous les appareils de chauffage à combustion (sur l'exemple de la Suisse).	√		État / Préfet	
Étendre le Fonds Air Bois aux Énergies Renouvelables : solaire thermique, pompes à chaleur, avec service de conseil aux particuliers.		√	Tous acteurs et collègues	
Favoriser la rénovation énergétique en étendant et harmonisant les nombreux fonds et plate-formes actuelles.		√	Tous acteurs et collègues	
DÉCHETS				
Déchets en circuit local : limiter l'incinération des déchets à ceux qui sont produits sur le territoire du PPA et non-recyclables ou valorisables.	√		État / Préfet	
Réduction des déchets : zéro déchets, zéro gaspillage.		√	Tous acteurs et collègues	
Prévoir un dépôt de déchets inertes dans chaque communauté de communes.	√		État / Préfet / Communes	
Créer des unités de méthanisation pour les déchets locaux (biogaz), en économie circulaire et circuits courts.		√	État / Région / Collectivités / Entreprises	

ANNEXE 1 - ÉVALUER L'IMPACT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR ET LE CLIMAT DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES EN COURS ET À VENIR EN HAUTE-SAVOIE

Il est essentiel de cesser d'aggraver la situation face à la pollution de l'air localement et de revoir avec un « filtre à air » chacun de ces projets avant leur lancement.

De nombreux projets :

- routiers,

- ou de nouvelles zones commerciales, résidentielles ou touristiques, sans accès en transports en commun, existent encore en Haute-Savoie et vont contribuer à l'augmentation des émissions polluantes, liée principalement à une augmentation de la circulation routière. Ceci est en opposition avec les travaux engagés par tous les secteurs pour réduire la pollution de l'air dans la vallée de l'Arve.

Description

Tout projet d'infrastructure, en cours ou à venir, quel que soit le porteur de projet (État, Département, Collectivités), devra être réévalué pour intégrer son impact véritable sur la qualité de l'air, la santé publique et le climat, dans un territoire sensible de montagne, tel que la Haute-Savoie. Parmi ce projets à évaluer et prioriser :

- Le tunnel sous le Semnoz et la dizaine d'autres projets routiers du Grand Annecy, l'autoroute Machilly-Thonon, la phase 2 du Contournement de Marignier, les projets de Bus à Haut Niveau de Service, les projets d'infrastructures cyclables et de transports ferroviaires et par le câble.
- Les projets d'extension ou de création de zones commerciales sans accès efficace en transports en commun (tel que le projet d'extension de la zone commerciale à la sortie de Sallanches), ou les projets de nouvelles infrastructures de tourisme majeures (tels que le projet Club Méditerranée à Saint Gervais).

Ce territoire, davantage que d'autres, doit maîtriser son développement, qui doit devenir raisonné, innovant et exemplaire, face à la double menace de l'impact de la pollution de l'air et du réchauffement climatique.

Malgré cette fragilité, le développement actuel reste principalement axé sur la voiture individuelle comme seule solution pour répondre aux besoins croissants de déplacements des habitants et des vacanciers, et la sur-consommation et exploitation des réserves foncières naturelles.

ANNEXE 2 - DÉCLARER LA VALLÉE DE L'ARVE "TERRITOIRE FRAGILE EXPÉRIMENTAL ET INNOVANT"

Reconnaître les spécificités météorologiques et topographiques de la vallée de l'Arve, en particulier le puissant phénomène d'inversion des températures, qui rendent la vallée vulnérable à l'accumulation des polluants, émis par plusieurs sources d'activité (industrie, transports, habitat, tourisme).

Permettre par conséquent la mise en place de dispositifs spécifiques pour lutter contre la pollution de l'air sur ce territoire atypique, afin de protéger la santé publique.

Description

Permettre des dispositions spécifiques pour le territoire fragile de la vallée de l'Arve, afin de réduire les émissions polluantes, protéger la santé et faire émerger des pratiques innovantes pour réduire la pollution de l'air. Parmi ces dispositions spécifiques :

- Donner à ATMO Auvergne Rhône-Alpes une mission et des moyens plus larges d'exploration et de mesures des polluants dans l'air, y compris les métaux lourds et composés chimiques industriels spécifiques à l'activité du territoire. Donner à ATMO une mission et des moyens pour informer de façon complète et périodique les élus et la population.
- Abaisser progressivement au cours de la durée du PPA les seuils-cible pour les polluants ci-dessus pour inciter les opérateurs industriels à adopter des mesures concrètes rapides afin de réduire leurs émissions.
- Permettre à la DREAL de procéder à davantage de contrôles inopinés en particulier de nuit sur les émissions « à la cheminée », mais aussi les émissions diffuses.
- Donner des pouvoirs réglementaires au Préfet afin de permettre la remise en cause de Délégations de Services Publics contraires à la réduction des émissions de polluants (incinérateur de Passy).
- Traiter les déchets en circuit court local (territoire PPA), sans en importer d'autres territoires afin de les incinérer. Imposer à chaque Communauté de Communes la présence d'un dépôt de déchets inertes et la gestion de ceux-ci en circuit courts au sein de chaque intercommunalité.
- Obtenir des financements prioritaires, notamment pour le ferroviaire, dans le cadre des Contrats de Plans État-Région (CPER).
- Rendre le versement transport obligatoire dans les Communautés de Communes du territoire du PPA non couvertes par des systèmes de transports urbains adaptés à la demande. Étendre l'utilisation des ces fonds afin de développer les modes de déplacements actifs, très pertinents sur le territoire, surtout depuis l'arrivée des Vélos à Assistance Électrique (VAE).
- Demander à toutes les parties prenantes de s'engager collectivement dans un travail de gouvernance effectif et par thématique, afin d'obtenir des résultats, particulièrement concernant le besoin d'aménagement cyclables en continu et les besoins de transports collectifs efficaces en lien avec le réseau ferroviaire.
- Procéder à des contrôles de vitesse pour des raisons environnementales et de santé publique et pas uniquement pour des raisons de sécurité routière, y compris concernant les poids lourds.
- Donner au Préfet le pouvoir de diminuer la vitesse sur autoroute à 110 km/h de façon permanente en Haute-Savoie, pour diminuer la pollution chronique.
- Demander à toutes les entreprises du territoire PPA de proposer l'Indemnité Kilométrique Vélo à leurs salariés (plafonnée aujourd'hui à 200 € par an).
- Donner au Préfet le pouvoir d'interdire l'installation d'appareils de chauffage au bois non-performants dans toute nouvelle construction.

Le territoire a besoin de se donner l'ambition collective de devenir une vallée exemplaire et novatrice afin que tourisme et industrie ne deviennent pas incompatibles.

Le pays du Mont-Blanc en particulier, vit majoritairement du tourisme pour son activité économique et ses emplois. La pollution de l'air du territoire risque de nuire fortement à l'activité et à l'emploi local.

La mise en place, en cours et à venir, d'aides publiques uniques et exceptionnelles, pour le financement d'équipements de filtration des polluants, tels que le Fonds Air Industrie, doit être accompagnée d'exigences plus strictes. À la carotte, doit être associé le bâton.

ANNEXE 3 - GOUVERNANCE, SUIVI, DIALOGUE ET COMMUNICATION

Afin d'atteindre les objectifs fixés par le Plan de Protection de l'Atmosphère en cours d'élaboration, une gouvernance structurée, un véritable dialogue entre les parties prenantes et un suivi régulier des avancées doivent être instaurés.

La méthode de travail et le fonctionnement des groupes de travail du PPA ont initié un dialogue entre l'ensemble des parties prenantes et permis de trouver de nombreux points de convergence et des positions de compromis souvent consensuelles. Cette dynamique positive et efficace doit être prolongée pendant toute la durée du PPA.

Description

Un espace de dialogue, d'évaluation et de travail, calqué sur les Groupes de Travail du PPA, doit être pérennisé. Une gouvernance spécifique pour chacun des domaines d'action doit être mise en place de manière à ce que les acteurs soient représentés, participent aux prises de décisions et soient informés des avancées.

1. Sous l'autorité du Préfet, plusieurs « Conseils de Surveillance » du PPA doivent être constitués :
2. Transports de marchandises : État, secteur des transports, associations, services techniques.
3. Mobilité des personnes : Région, Département, Autorités Organisatrices de la Mobilité, opérateurs des transports publics, associations, usagers, services techniques, experts.
4. Résidentiel et Tertiaire (mode de chauffage, isolation, rénovation énergétique) : Collectivités locales, professionnels, associations, experts.
5. Activités économiques et chauffage des établissements : secteur économique, collectivités, professionnels, associations, services techniques, experts.
6. Agriculture et activités forestières : secteur économique, collectivités, professionnels, associations, services techniques, experts.
7. Déchets domestiques et BTP : secteur économique, collectivités, professionnels, associations, services techniques, experts.
8. Santé : ARS, Éducation Nationale, DRDJSCS, associations, élus.
9. Infrastructures nouvelles en projet (routiers, ou de nouvelles zones commerciales, résidentielles ou touristiques, sans accès en transports en commun) : État, secteur économique, collectivités, professionnels, associations, services techniques, experts.

De plus, un retour régulier des avancées du PPA doit être fait par la Préfecture et les parties prenantes auprès des habitants du territoire, par le biais de :

- 2 réunions publiques par an.
- Des communications régulières et transparentes sur les avancées ou les difficultés rencontrées, pour l'ensemble des thématiques du PPA.
- La publication des résultats des inspections effectuées par la DREAL auprès des établissements classés.

Le premier PPA, une fois adopté n'a pas fait l'objet de suivi et a engendré très peu de dialogue entre les acteurs du territoire et n'a pas bénéficié d'évaluation au cours de la période couverte. Dans ce contexte, la trajectoire n'a pas pu être corrigée et les objectifs fixés n'ont pas pu être atteints. Ces écueils doivent être évités et il convient d'établir une méthode de gouvernance, une évaluation régulière de la mise en place des actions et un lieu de dialogue pour favoriser la mise en place cohérente, rapide et efficace des mesures qui seront préconisées par le PPA.

De plus, les habitants de la vallée de l'Arve sont mobilisés et inquiets face au sujet de l'impact sur leur santé de la pollution de l'air locale. Les attentes sont fortes et le besoin d'information est grand. Le manque de transparence et de suivi du précédent PPA ont engendré une forte défiance des habitants face aux autorités, élus et décideurs politiques et économiques. Ce climat ne pourra être amélioré qu'avec la restauration du dialogue et une communication transparente avec les citoyens, sur la durée du nouveau PPA.

ANNEXE 4 - APPEL À PROJETS CITOYENS "CHACUN FAIT SA PART"

Offrir aux citoyens et associations les moyens de concrétiser les initiatives qui pourraient être bénéfiques pour la qualité de l'air et la protection du climat. Impliquer davantage les citoyens dans la recherche et la mise en œuvre de solutions. Tester l'intérêt et l'efficacité des idées provenant des citoyens dans un format « incubateur ». Créer un meilleur climat de confiance entre les citoyens et les décideurs du territoire. Mettre en valeur des initiatives positives et non perçues comme des contraintes imposées par les pouvoirs publics.

Description

Lancer un appel à projets citoyens, afin de sélectionner, financer et soutenir plusieurs projets, qui auront pour effet de réduire les émissions polluantes ou de valoriser des initiatives ou comportements vertueux. Cet appel pourra être lancé annuellement pendant la durée du PPA.

Valoriser les initiatives existantes : des citoyens agissent à leur échelle et des associations proposent déjà des initiatives qui doivent être valorisées et amplifiées.

Développer, financer et systématiser des actions de sensibilisation des citoyens et d'éducation à l'environnement et au développement durable dans les établissements scolaires.

Aider les citoyens ou associations à mettre en place des projets concrets pour améliorer la qualité de l'air. Faire émerger des projets en matière de gouvernance, d'appui aux actions ou encore d'améliorations technologiques.

S'inscrire dans une démarche laboratoire et d'incubateur d'initiatives. Cet appel à projet pourrait permettre de lancer des actions auxquelles personne n'a pensé puis de les développer sur d'autres territoires.

Concrètement :

- Un cahier des charges devra être précisément défini par les financeurs et les acteurs du PPA.
- Plusieurs catégories et plusieurs niveaux de prix pourraient être attribués pour favoriser divers types d'actions.
- Un jury, qui pourrait regrouper des représentants des services de l'État, des collectivités territoriales, du monde économique, des associations non-candidates, attribuera les prix en fonction du mérite et de l'intérêt des projets. Le jury sera appelé également à évaluer les résultats de chaque appel à projet. Un accompagnement des projets, sous forme de parrainage logistique et de compétence par exemple devra être proposé par certains acteurs.
- Une enveloppe de 100 000€ par an pourrait permettre d'incuber plusieurs projets (1^{er} prix 25 000€, 2^e prix 20 000€, 3^e , 4^e et 5^e prix 10 000€, 6^e au 10^e prix 5 000€).
- Les candidats à ces aides pourront être des groupements de citoyens (au minimum 3 ou 4 personnes par exemple), des associations loi 1901 ou des collectifs.

ANNEXE 5 - FISCALITÉ ET RÉGLEMENTATIONS DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Supprimer une partie des avantages fiscaux accordés aux modes de transports les plus polluants. Instaurer davantage d'équité fiscale envers les modes de transports moins émetteurs de polluants et gaz à effet de serre. Favoriser le report du transport de marchandises vers des modes moins polluants.

1. Supprimer les niches fiscales accordées au gazole routier

A) Supprimer l'exonération du Transport Routier de Marchandises de l'augmentation de la Composante Carbone de la TICPE. La loi de finances 2018 a amplifié les exonérations fiscales accordées aux transporteurs routiers. Pour la 3^e année consécutive, le transport de marchandises sera exempté de l'augmentation de la composante carbone de la taxe sur les carburants (TICPE), destinée à financer la transition énergétique. Ceci correspond à un cadeau fiscal supplémentaire de 2 cts par an, soit 6 cts par litre de carburant en 3 ans seulement.

B) Supprimer les remboursements sur le gazole professionnel. En 2017, le secteur des transports de marchandises a bénéficié de remboursements sur le gazole de plus de 700 millions d'€.

2. Incorporer rapidement certaines externalités dans les péages poids lourds autoroutiers

La Directive Eurovignette donne dès à présent la possibilité aux Etats membres d'incorporer dans les péages routiers poids lourds une partie du coût de certaines externalités (pollution et bruit) : article 7 quater. Sa mise en place sur le réseau concédé aurait un impact en moyenne d'environ 1 ct par véhicule/kilomètre. Contrairement à ce qui est affirmé, sa mise en œuvre n'est pas compliquée, car elle utiliserait le dispositif de péage autoroutier existant.

3. Péage inversé

La ville de Lille vient d'instaurer un péage inversé pour encourager les habitants à moins utiliser leur voiture pour se rendre à leur travail. Un péage inversé pourrait être mis en place pour inciter les transporteurs à ne pas traverser les Alpes par la route, mais à utiliser le mode ferroviaire, beaucoup moins impactant pour la qualité de l'air et la santé publique.

ANNEXE 6 : FISCALITÉ ET RÉGLEMENTATION DE LA MOBILITÉ DES PERSONNES

Favoriser l'utilisation de solutions de mobilité alternatives à la « voiture-solo » et le développement de modes de déplacement moins polluants.

Description

1. Baisser la TVA sur les transports collectifs

Revenir à un taux de TVA pour les transports collectifs de voyageurs à 5,5% (au lieu de 10% aujourd'hui).

2. Versement Transport obligatoire

Le Versement Transport (VT) devrait être rendu obligatoire dans les Communautés de Communes du territoire du PPA non-couvertes par des systèmes de transports urbains adaptés à la demande. Étendre l'utilisation des ces fonds afin de développer les modes de déplacements actifs.

3. Rendre obligatoire la couverture de tout territoire par une Autorité Organisatrice de la Mobilité

Trop peu de communes du PPA sont couvertes par une desserte en transports collectifs fréquente et efficace. L'absence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur certains territoires contribue à ce manque de transports urbains ou collectifs. Chaque commune doit obligatoirement être couverte par une AOM, pour que les transports collectifs soient examinés et planifiés.

4. Revoir les barèmes et indemnités kilométriques

Le barème kilométrique forfaitaire de l'administration fiscale doit être revu, pour tenir compte des motorisations et éviter un encouragement à habiter toujours plus loin de son lieu de travail. Le barème actuel, avec ses 5 classes de puissance, encourage en réalité les fortes cylindrées. Il pourrait être lié plutôt aux émissions (réelles) des véhicules et son montant doit être revu fortement à la baisse. Pour développer l'utilisation du vélo, il est indispensable de généraliser l'indemnité kilométrique vélo et d'augmenter son plafond (actuellement seulement 200€/an).

5. Autoriser le passage de la vitesse maximale sur autoroute à 110 km/h de façon permanente

Dans un territoire sensible comme la Haute-Savoie, la vitesse maximale sur autoroute doit être abaissée à 110 km/h toute l'année afin de réduire la pollution chronique et son impact sur la santé des habitants du département.