

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

Synthèse de la réunion thématique « Sécurité et santé : impacts et mesures envisageables » Valence 26 avril

Accueil et ouverture

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP), rappelle que l'Etat est commanditaire du débat ; il présente la Commission particulière du débat public, son rôle, les moyens d'information et de participation et fait référence aux 3 questions posées par le débat : perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport (qualité de service, impact sur l'environnement) ; orientations souhaitables (en fonction des 3 composantes du développement durable et des projets d'aménagement du territoire) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

Qu'attend l'Etat du débat ?

Pour **Michel BADRE, ministre de l'Ecologie et du Développement durable**, il s'agit de se projeter dans le long terme et de répondre aux questions suivantes : quelle mobilité (des personnes et des marchandises), pour quelles activités, pour quel aménagement du territoire, dans quel cadre de vie ? Sachant que l'Etat prévoit une augmentation de la mobilité de 40 % sur les 20 ans à venir et parallèlement une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (de 10 à 30 %, selon les progrès technologiques), deux contraintes fortes doivent être levées : l'aggravation de la congestion routière et l'impact environnemental global et local.

L'Etat soumet au public 44 mesures, classées en 6 familles, qui concernent le court, moyen et long terme. S'agissant de cette réunion, il s'agit de savoir comment adapter chaque type de mesures par rapport aux méthodes d'atténuation et de compensation des nuisances, en utilisant au mieux la réglementation et son application.

Présentation des enjeux généraux et du questionnement de la réunion

Dominique BOURG, membre de la CPDP, explique que la réunion de ce soir abordera deux volets des transports : le droit de sûreté (aspect de santé publique) et la sécurité. Il fait référence à la réunion qui s'est tenue à Lyon sur les problèmes d'environnement globaux et rappelle qu'en ce qui concerne la disponibilité des réserves d'énergie, le problème n'est pas tant celui des réserves, que celui du prix, de la disponibilité et de la capacité à extraire du pétrole chaque jour. Le pic pétrolier, pour l'ensemble des gisements de la planète, est à une échéance de 20 ans au maximum, d'après lui. Ce paramètre est à prendre en compte dans l'évolution du trafic, mêmes'il existe des alternatives tels que les biocarburants, le gaz, le charbon liquéfié, l'hydrogène. L'autre point important, d'après lui, est le changement d'ère climatique qui va bouleverser les conditions d'habitabilité de la Terre. Les différences de température entre notre ère et ce qui s'annonce, sont les mêmes qu'entre l'ère glaciaire et aujourd'hui : 5°. Ce qui rend le problème d'autant plus grave, c'est son extrême rapidité et l'inertie très importante du phénomène qui fait qu'il est difficile de revenir en arrière.

Questions/réponses

Stéphane CHABERT s'interroge sur la pertinence de la question des impacts des transports sur la santé et plus encore d'un projet routier dans la vallée du Rhône après avoir entendu cet exposé.

Robert PENELON, Mouvement nationale de lutte pour l'Environnement, Drôme-Ardèche espère que la prise de conscience politique de ces phénomènes permettra de prendre les bonnes décisions pour développer le ferroviaire.

Jean-Didier BLANCHET rapporte que le dossier présenté par l'Etat propose beaucoup de choses en matière de report modal marchandises (toute la croissance annoncée devrait être reportée sur le fer et l'eau), mais le problème reste le report des véhicules légers. Ainsi même en réalisant des infrastructures nouvelles (autoroute A 75 et A51...), il restera un supplément de véhicules qui engendreront de la congestion.

Jean-Marie CHOSSON, Conseiller Municipal, Romans-sur-Isère, pense que les contraintes environnementales et spatiales sont atteintes et que la logique doit être inversée. Il déclare ne pas comprendre la logique du déplacement à tout prix et souhaiterait que l'on s'interroge sur les objectifs à atteindre en termes de déplacement pour que la planète puisse continuer à fonctionner correctement.

Michel BADRE rappelle que le but du débat est de se demander comment faire pour que cela n'explose pas et cite des mesures très volontaires proposées par l'Etat, comme la maîtrise de la mobilité routière (taxation et péages) et les changements de comportement.

Monsieur FAUQUE, Président de l'association des élus de la Vallée du Rhône, maire de Saulce sur Rhône, cite le rapport rendu par le Parlement : réduction des émissions de 25% en 2020 et 80% d'ici 2050. Il estime qu'il ne s'agit donc pas de réduire la consommation, mais de la faire stagner. Or, pour ce faire, priorité doit être donnée à tous les moyens autres que ceux consommant des hydrocarbures (notamment l'électrique dans la vallée du Rhône). Mais Monsieur Fauqué ne sent pas de volonté de l'Etat pour ce changement et interpelle Monsieur Perben, via la Commission, et lui demande comment il compte réduire la consommation de 10% dans le secteur des transports, qui va à l'encontre de son désir de toujours vouloir « augmenter les tuyaux ».

Jean-Didier BLANCHET constate que la demande de mobilité des personnes et des marchandises est croissante et que la route restera un élément important. Ce constat étant fait, il préconise une réduction des consommations et cite la famille 4 qui est celle de l'innovation technologique.

Jean-Yves BARNET, de l'atelier citoyen, considère que les propositions tendent à réduire les consommations, mais pas les déplacements et pose la question de l'engorgement et de la production électrique à fournir. Il s'oppose aux transports multiples engendrés par la délocalisation et réclame une relocalisation des entreprises.

Santé et transports : quels impacts ?

La prise en compte des questions de santé publique par les pouvoirs publics dans les transports

Jocelyne BOUDOT, Direction Générale de la Santé, présente le Plan National Santé Environnement qui concrétise l'ensemble des politiques de réduction des risques pour la santé publique liés à l'environnement. Elle précise qu'il s'agit d'un plan interministériel (Environnement Santé, Travail) et indique d'ores et déjà que les impacts de la pollution atmosphérique et ceux notamment des particules fines émises par les transports routiers sont non négligeables. Elle mentionne des risques de deux natures : décès anticipés et morbidité (aggravation de pathologies, comme l'asthme, augmentation des leucémies pour les enfants). Elle cite l'OMS qui estime à 30 000 le nombre de morts prématurés en 1996 en France (348 000 pour l'Europe). En cause notamment, le diesel, l'ozone et des polluants de type hydrocarbure. Aussi les principales priorités du PNSE sont de :

- Réduire les émissions de particules diesel par les sources mobiles (nécessité d'accélérer les normes européennes car pas de valeur limite pour l'instant, mais cela pose des difficultés aux nouveaux entrants) ;
- Promouvoir les modes de déplacement alternatifs (elle cite le manque de coordination entre les différents plans : PDU, Loi sur l'air, plans de protection de l'atmosphère et dit que ces plans vont être évalués pour qualifier leurs pertinences) ;
- Evaluation de l'impact sur la santé des nouvelles infrastructures de transport. Madame BOUDOT explique que pour tout nouveau projet d'infrastructure, une étude d'impact sur la santé doit être faite. Mais les études produites par les maîtres d'ouvrage sont de qualité faible et une méthodologie doit leur être fournie pour les améliorer. Toutefois, ce type d'étude est intéressant pour faire le meilleur tracé.

Emissions polluantes et circulation

Mireille CHIRON, INRETS, rapporte les effets de la pollution de l'air sur la santé : symptômes respiratoires, asthme, bronchite, bronchiolite, pathologies cardio-vasculaires, mortalité prématurée. Selon elle, les résultats ne sont plus matière à controverse grâce à la loi sur l'air qui a généralisé la surveillance sanitaire. Elle explique le travail de l'épidémiologiste, qui fait l'étude des rapports qui existent entre maladies et pollution atmosphérique. Les expertises concluent que l'exposition augmente le risque d'avoir une maladie (il ne s'agit pas d'un automatisme, mais d'une augmentation de la fréquence). Elle rapporte que depuis quelques années, 9 villes sont surveillées en permanence par l'Institut de veille sanitaire. Le constat est, qu'à court terme, chaque fois qu'un polluant augmente de 10 microgrammes/an, la mortalité croît de 1% ; à long terme la mortalité augmente de 4%. Elle ajoute que le fait d'habiter dans des zones polluées augmente les effets cumulatifs. 32 000 morts par an sont attribuables à la pollution atmosphérique dont 18 000 attribués au trafic (24 580 000 jours de restriction d'activité en 1996). Elle ajoute que la mortalité augmente de 50% par le seul fait d'habiter à proximité d'une autoroute ou d'une route à fort trafic.

Les véhicules et leurs limites

Patrick COROLLER, ADEME, constate que 4 défis majeurs doivent être relevés :

- le problème de l'énergie (le transport est le premier consommateur de produits pétroliers et cette situation s'est accentuée ces 30 dernières années : l'étape du transfert modal a été ratée) ,
- le problème des gaz à effet de serre (le plus émetteur : le petit utilitaire ; le moins émetteur, le rail. Il rapporte que de nombreux efforts ont été faits pour la dépollution des véhicules, mais le problème reste le vieillissement et la diésélisation du parc automobile français).

- le problème de la qualité de l'air
- le problème du bruit.

Les solutions, selon lui, sont d'ordre organisationnel (transport collectif et report modal) et technologiques (mode alternatif : véhicule électrique qui ont des problèmes d'autonomie, véhicules hybrides qui posent problème pour se recharger, carburants gazeux qui ont un problème de distribution et enfin biocarburants).

Jacques SARTRE indique que le véhicule de faible consommation dont parle Monsieur Coroller a deux places et fait 1 mètre de large.

Patrick COROLLER cite l'hybride diesel de PSA, modèle C4, qui n'est pas une petite voiture et qui consomme 3,5 l au 100 et émet 100g au kilomètre.

Guy CHATAIGNIER préconise une limitation de la vitesse à 90 km sur l'autoroute pour diminuer les accidents et la consommation d'essence. A propos des chiffres cités pour lutter contre le réchauffement climatique, il se dit sceptique quant à la volonté politique nécessaire. Il préconise lui aussi de relocaliser les entreprises, afin de rapprocher le consommateur du producteur et de faire des autoroutes, des routes de liaison locale gratuites.

Véronique PUGEAT, Adjointe au maire de Valence, s'interroge sur la possibilité de rester crédibles dans une démarche de développement durable prise par la ville alors que dans le même temps l'autoroute déverse sa pollution. Elle souhaiterait que Valence cesse d'assumer les erreurs du passé.

Lionel FRIDRICH, informaticien, fait référence aux propos de Monsieur Coroller qui parle de solutions techniques et de science pour corriger les erreurs. Pour lui, il s'agit d'abord de remettre en cause nos modes de vie (l'empreinte écologique des Français équivaut à 3 planètes) : en effet, la réduction des pollutions sera annihilée par la croissance. Il estime qu'il faut plus de sobriété.

Patrick COROLLER est d'accord sur le fait qu'il y a un problème de comportement.

Laurence PERONI, Vice-présidente de l'association des bords du Rhône, s'oppose à la construction d'une infrastructure supplémentaire et constate que si l'autoroute est pleine, la voie de chemin de fer vide.

Olivier BOURET, Coordination d'associations, cite une étude sur les transports qui recense deux fois plus de morts par les pollutions que par les accidents de la route, or le dossier de l'Etat parle de controverses...

Jean-Pierre CABBILLARD, Direction générale des routes, explique que les controverses ne sont pas sur les impacts, qui sont certains, mais sur les chiffres, différents selon les sources.

Mireille CHIRON indique que les études épidémiologiques sont incontestables.

Sécurité dans les transports : quels impacts ?

Le transport des marchandises dangereuses, état des lieux de la législation et des dispositifs

Claude PFAUVADEL, mission transport des matières dangereuses, DGMT, constate que si le sujet effraie, les chiffres sont rassurants : 192 accidents par an sur la route ; entre 1998 et 2000, 8 morts dûs à des accidents de véhicules de matière dangereuses, dont 3 par la matière dangereuse elle-même. En matière ferroviaire, il rapporte le nombre de 4 accidents par an, avec un trafic nettement moindre (6X moins en quantité). Il ajoute que le transport de matières dangereuses est 4 fois moins accidentogène que les autres transport de marchandises et que le problème particulier de ce type de transport est le risque de catastrophe.

72% du transport de matières dangereuses routier concernent les hydrocarbures, le combustible, le gaz pour le chauffage et sont des transports locaux pour l'essentiel.

Il rapporte que la sécurité des transports de marchandises dangereuses, tous modes confondus, est assurée par des conventions internationales, supérieures à la réglementation nationale, mais que des mesures de sécurité locales peuvent être prises pour le contournement des zones sensibles. Les objectifs de la réglementation sont de protéger les personnes, les biens et l'environnement et de faciliter la libre circulation (pas de discrimination entre transporteurs étrangers et nationaux). Selon lui, le report modal n'offrira pas forcément de gain de sécurité selon les modes.

Le point de vue de la SNCF : précaution, taux d'accidents, risques.

Michel ROBERT, SNCF, explique que le transport de marchandises dangereuses bénéficie du même système général de sécurité que celui des voyageurs. Ce système respecte une réglementation internationale du transport ferroviaire qui impose des obligations à l'expéditeur, l'emballeur et le transporteur. Parallèlement à cela, la SNCF travaille en concertation avec les industriels, les expéditeurs et pratique le retour d'expérience pour améliorer ses procédures. Un réseau d'expert, sur l'ensemble du territoire, apporte formation et appui à tous les acteurs. Présence fret, son interface clientèle, fait un suivi informatique des marchandises, de la formation et de la prévention. Des investissements sont également faits dans les techniques de sécurité, comme le GPS train. Concernant l'autoroute ferroviaire rapide, Monsieur Robert rapporte que 50% du trafic est constitué de marchandises dangereuses. Il constate que lors des dix dernières années, 180 000 000 de tonnes de marchandises dangereuses ont été transportées sans faire aucune victime.

Martine BERTHELOT, experte indépendante, donne la répartition, par mode, pour toute l'Europe, du transport de matières dangereuses : 57% par la route, 37% par le train, 6% par le fleuve. Elle constate que, pour la plupart, les accidents ne se répercutent pas sur le produit, mais interviennent souvent lors du triage. Elle alerte les personnes présentes sur le fait que certaines entreprises, hors la France, ne respectent pas la réglementation, notamment depuis l'arrivée des nouveaux entrants. Elle témoigne du fait que les industriels ont la volonté de développer des modes moins polluants, mais à des prix compétitifs et avec la même qualité et ponctualité que peut leur offrir la route. Elle explique que les entreprises n'ont pas forcément les mêmes échelles de sécurité. L'industrie chimique, par exemple, souhaite maîtriser ses transports jusqu'à la destination finale. Elle reproche au mode ferroviaire d'être cher, non fiable et d'offrir très peu de gares spécifiquement dédiées à ce type de transport de matières. Elle indique qu'en 2005, des plans de sûreté ont rendu obligatoire un schéma de transport de masse.

Questions/réponses

Jean-Marc DELORME, du Réseau Action Transports, met en cause un rapport du ministère de l'Ecologie qui s'intitule « Publication des comptes de l'économie pour l'économie et l'environnement » et qui reprocherait à la Commission que le débat public soit confisqué par des experts et des décideurs. Ce rapport démontrerait aussi que s'il y a réduction des transports, rien ne prouve que cela ait un impact sur l'économie. Monsieur Delorme cite le chiffre de 174 000 milliards de dollars qui serait le chiffre à payer si rien n'est fait pour le réchauffement climatique. En référence à la réunion du jour, il rapporte qu'un citoyen perd 9 mois de vie en respirant les émissions des transports et s'interroge sur la sûreté du parc nucléaire en France.

Michel BADRE réfute les accusations et n'a rien vu de tel dans la synthèse de ce rapport. Il lui rappelle que le débat public est inscrit dans le Code de l'Environnement, que lui-même est ici par conviction et que l'important est de déterminer, ensemble, des décisions concrètes à prendre.

Docteur Michel-Bernard VAN GLABEKE DER MEERSCH constate que notre utilisation des ressources naturelles fait prendre un risque à l'humanité. Il considère que les solutions proposées ne sont pas à la hauteur et prône une décroissance équitable et soutenable. Il attend des hommes politiques, information, pédagogie et une politique claire et cohérente.

Nathalie NIESSON, conseillère régionale Rhône-Alpes, se positionne contre l'augmentation de capacité de l'A7 et appelle de ses vœux un report modal qui doit bénéficier de moyens conséquents. Elle fait part de l'engagement financier de la Région RA et demande que l'Etat participe notamment au financement de la modernisation du sillon alpin.

Jean-Didier BLANCHET l'informe que ces investissements sont au Contrat de plan, mais que des retards ont été pris.

Maurice LEBRUN, RFF, précise qu'une partie des travaux est programmée au titre du contrat de plan en cours pour la partie Voiron-St Marcellin qui sera mise en service fin 2009. La partie St Marcellin-Romans démarrera plus tard (mise en service 2010/2012).

Les accidents de la route, comment réduire les risques sur les grands axes ?

Le point de vue de l'Etat en matière de régulation de vitesse

Marie-Thérèse GOUX, DSCR, Ministère des Transports, rappelle que les autoroutes sont des infrastructures très particulières au point de vue de la sécurité routière. Leur statut est très encadré : caractéristiques techniques, géométries des accès ; la qualité de l'entretien, de l'information et de l'intervention est réglementée... Ainsi, l'autoroute est quatre fois plus sûre que la route nationale, mais les accidents y sont deux fois plus graves. La cause majeure des accidents est le comportement des usagers. 31% des tués n'ont pas leur ceinture de sécurité. Jusqu'en 2002, il y avait 500 morts par an sur les autoroutes françaises. Une baisse conséquente a été constatée de 2002 à 2004 (-45% de tués) ; les infractions ont, elles aussi, beaucoup diminué sur les autoroutes. Les poids lourds représentent 20% de la circulation autoroutière (5% sur l'ensemble des routes), mais ils sont responsables d'1 mort sur 4 : le problème est celui d'une difficulté de cohabitation entre les deux types de véhicules. Elle préconise, pour améliorer la sécurité, de réglementer la circulation, la vitesse, d'assurer le respect des règles, de restreindre le dépassement pour les poids lourds et d'inciter à une conduite apaisée.

Michel PERROUX, Prévention Routière, expose les causes d'accident, dûs majoritairement au comportement du conducteur :

- 35% hypovigilance (fatigue) : cause méconnue et banalisée. Les routiers sont sur-représentés ; une campagne d'information a été menée sur l'autoroute ;
- 35% vitesse et conduite dangereuse : il y a un lien entre vitesse et nombre d'accidentés (le respect des vitesses est un enjeu majeur). La vitesse étant contagieuse par effet d'entraînement, il est nécessaire d'installer sur toutes les voitures des limiteurs de vitesse ;
- 26% alcool, drogues et médicaments. Ce facteur résiste ; l'alcool reste un problème majeur.

Des efforts restent à faire sur le port de la ceinture de sécurité, selon lui, elle est en lien direct avec la gravité de l'accident (68% seulement la portent à l'arrière). Depuis 2002, la Prévention routière constate un changement qui reste fragile et peu ancré dans les esprits. Il pense qu'il faudra encore expliquer, convaincre et améliorer la sécurité.

Martin VIAL, explique comment ASF parvient à réduire les accidents dans un environnement qui se dégrade. Il fait le constat que le nombre d'accidents dans la vallée du Rhône est faible, que la tendance est favorable et qu'ASF a enregistré une forte baisse. Il explique que 3 familles de réponses sont mises en oeuvre pour éviter les accidents : l'équipement de l'autoroute (terre-plein, caméras), la gestion du trafic et des communications (action de sensibilisation) et la régulation des vitesses (adaptées aux conditions de circulation). Cette dernière mesure permet de réduire de 38% l'encombrement et de 30% les accidents. Il rend compte de la difficulté de préserver la sécurité à cause de l'augmentation du trafic et réclame des mesures concrètes.

Didier GUILLAUME, président du Conseil général de la Drôme, considère qu'il est nécessaire de changer de mode de vie et de mode de consommation à l'issue du débat public. Pour lui, l'agrandissement de l'autoroute A7 est inconcevable. Il se fait le témoin des nuisances intolérables subies par les populations, dues notamment au report de la circulation sur les départementales quand l'autoroute est congestionnée.

Pascal PERTUSA, Président du service départemental des incendies et des secours, fait état de 600 interventions en 2005. Il constate que les conditions d'intervention (risques de sur-accidents) sont catastrophiques. Le délestage sur les voies nationales et départementales apporte des difficultés majeures, selon lui, et la situation ne fait qu'empirer. Il ne veut pas entendre parler d'une autoroute plus large.

Didier GUILLAUME pense que c'est aussi à l'Etat d'assurer la sécurité des routes de la Drôme (régulation des débits, modification des vitesses, interdiction de dépasser). Il souhaite que l'Etat apporte de l'aide aux départements pour l'entretien de son réseau et que l'Etat assume ses engagements pris dans le contrat de Plan. Il souhaiterait que les sommes prélevées grâce aux radars soient redistribuées pour la sécurité. Il pense que des plates-formes multimodales doivent être développées et demande une nouvelle gare TGV à Allan.

Questions/Réponses

Domingo DANIEL, citoyen Drômois, doute de l'utilité du débat public qui, comme les consultations électorales et les mouvements sociaux, a peu de chance d'être entendu. Il considère que le programme de la réunion est très chargé et qu'il est difficile de s'exprimer. Il préconise des campagnes d'information sur les risques des transports et pense qu'en encourageant le ferroutage, d'autres tuyaux seront agrandis et la place pourra être prise par d'autres sur la route. Il est donc plus important, selon lui, d'arrêter de déplacer des marchandises inutiles.

Michèle DEPLANCHE, citoyenne de la Drôme, souhaiterait que les vélos puissent se mettre plus facilement dans le train

Roger GRESSE, Drômois, constate que si le ferroviaire a pris du retard, c'est que 70% des crédits du Ministère des Transports vont à la route. RFF, ayant hérité de la dette de la SNCF qui a construit des voies TGV, n'a pas de financement.

Jean-Didier BLANCHET cite d'autres éléments de financement tels que l'AFIT (Agence pour le Financement de l'Infrastructure de Transport) et dit que l'Etat donne à RFF 2 milliards par an.

Jacques SARTRE se demande comment après avoir eu ces informations sur l'effet de serre, la santé, l'on puisse encore parler d'un projet d'autoroute. Selon lui les choix à faire dépendent plus de l'urbanisme que des nouvelles technologies et recommande l'arrêt du système des flux tendus. Pour lui, l'enjeu est de savoir quelles alternatives développer pour se passer des autoroutes. Le changement de comportement, indispensable, sera peut-être imposé par le prix de l'énergie.

Michel BADRE rappelle que ce débat n'est pas celui d'un projet quelconque et que l'Etat l'a décidé sur sa propre initiative. Selon lui, le système économique ne peut être changé d'un revers de main. Une augmentation du prix du litre à 3 euros ne peut se faire du jour au lendemain, les plus pauvres seraient les plus pénalisés. Selon lui, le sens des responsabilités nous oblige à faire une transition : les changements de comportement ne sont pas faciles à obtenir.

Jacques SARTRE demande si l'Etat, par ce débat, veut mettre les citoyens face à leurs responsabilités ou utilise ce moyen pour résister à des pressions européennes.

Jean-Didier BLANCHET cite le cas de la Suisse où les citoyens ont voté pour limiter le nombre de poids lourds et ont mis en place la RPLP. Dans le même temps, la Suisse a négocié avec l'Europe des conditions commerciales et négocié le passage d'un certain nombre de camion. En effet, à l'intérieur de l'Europe, le contrat de Rome assure la liberté de circulation des biens et des services, il est donc nécessaire de prendre des mesures comme le report modal.

Jean-Charles KOHLAAS, conseiller régional Rhône-Alpes, dénonce le désengagement de l'Etat dans le contrat de plan. Nonobstant la libre circulation, il préconise de faire payer le coût réel du transport, notamment les coûts externes, qui sont pour l'instant pris en charge par la collectivité : santé, pollution, accidents...

Gérard PERRIER, FNAUT Drôme, fait référence à l'interdiction des poids lourds sur les autoroutes le dimanche et s'interroge sur la possibilité de sa mise en place alors même que cette mesure contrevient au libre accès. Il rappelle que l'on peut déroger à la libre circulation à condition que les mesures prises soient proportionnées au but à atteindre. D'autres formules pourraient permettre à ASF d'entretenir son réseau d'une manière plus sûre. Il demande à ASF quelles sont les mesures prises pour limiter les émissions de CO2.

Martin VIAL lui répond qu'ASF n'a pas d'objectif de limitation, mais par des mesures concrètes, comme les régulations de trafic l'été dernier, 250 000 heures de bouchon ont été évitées, ce qui représente 500 tonnes de CO2.