Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 novembre 2026

Électrique ou thermique ?



Il y a quelques temps encore, cette question on ne se la posait même pas. Nous étions tous persuadé que l'avenir de l'automobile était électrique. Forcément. Les émissions de CO2, la fin des énergies fossiles… Mais aujourd'hui, cette conviction vacille quelque peu. Les députés européens viennent de reporter sine die le projet de loi interdisant la commercialisation de voitures thermiques. Sommes-nous sur le point de faire marche arrière ?

Est-ce que le bilan carbone des voitures électriques est meilleur que celui des voitures thermiques ? Pas vraiment affirment les spécialises. Pourrons-nous produire autant d'électricité que nécessaire pour faire rouler tous nos véhicules ? Encore moins sûr. Le réseau de distribution sera-t-il à la hauteur pour délivrer tous ces mégawats ? Non, sauf au prix d'importants investissements. Sans parler de la question des métaux rares nécessaire aux batteries (extractions, recyclage…)
Ces derniers temps, le courant passe un peu moins bien pour la voiture électrique.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 novembre 2026

“Des modèles d’automobiles qui ne servent pas uniquement à transporter d’un point A à un point B“

Le 7 mars dernier, le parlement européen devait voter une loi interdisant aux constructeurs automobiles de commercialiser, à partir de 2035, tous types de véhicules équipés de moteur thermique. Ce vote, qui ne devait qu’être une formalité, se heurte, aujourd’hui, à la fronde de 4 pays qui en s’abstenant bloquent la décision. Outre la Pologne et la Bulgarie, on notera que les deux autres pays : l’Allemagne et l’Italie, sont deux nations qui ont en commun la particularité de construire des modèles d’automobiles qui ne servent pas uniquement à transporter d’un point A à un point B.

Ferrari, Lamborghini et Maserati pour l’Italie. Porsche, Audi, BMW et Mercedes pour l’Allemagne. Le poids économique de cette industrie, et en particulier en Allemagne, n’est certainement pas étranger à « la prudence » exprimée par leurs gouvernants. En effet, avec le passage au tout électrique il y a un risque certain que ces constructeurs ne conservent plus les positions qui sont les leurs aujourd’hui, et qu’ils ont chèrement acquises. La plus puissante des Tesla a des performances moteur comparables à celles de biens des super-cars italiennes ou allemandes !

“On néglige peut-être un peu trop l’hydrogène ou les carburants de synthèse“

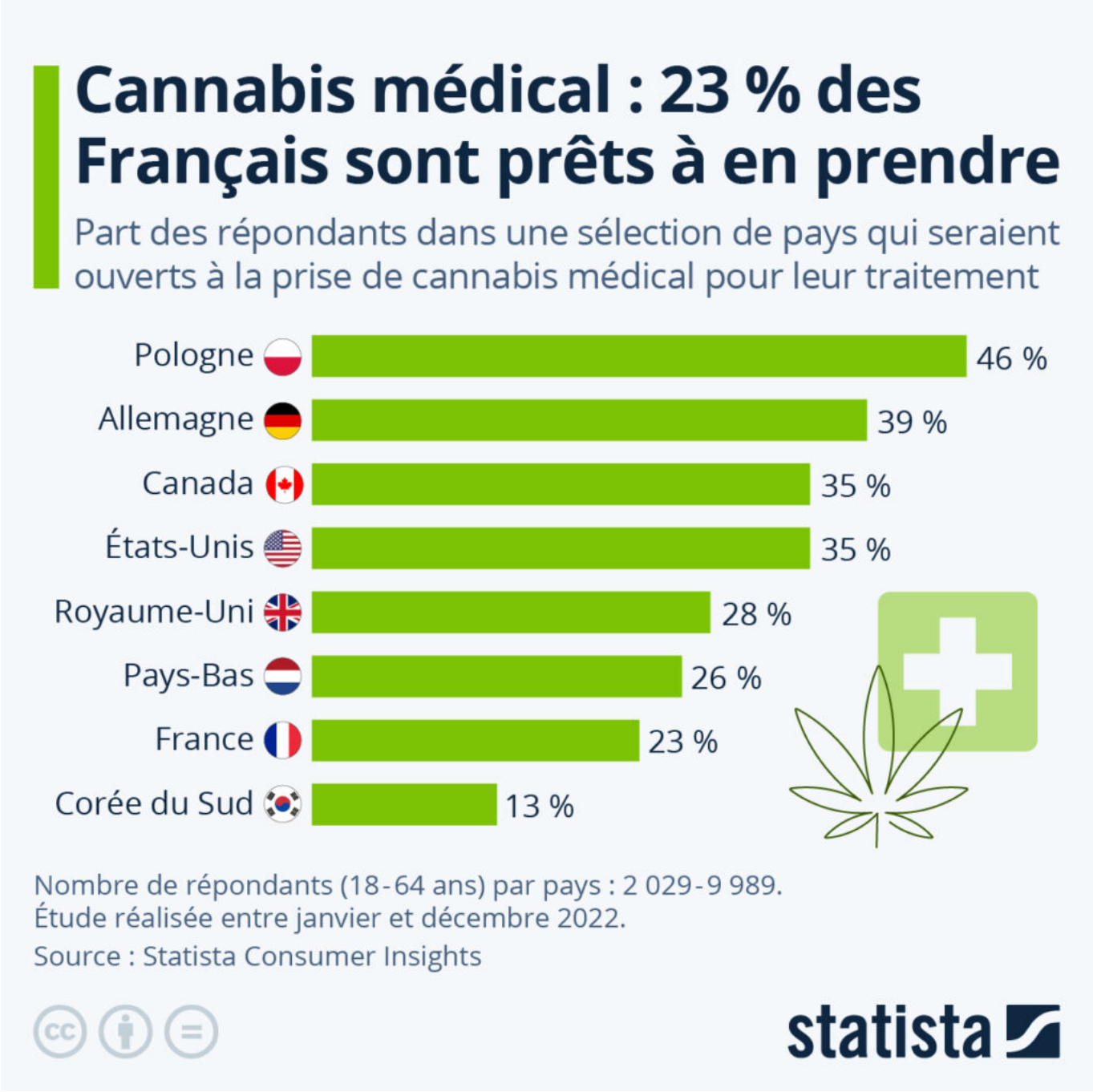
Bien des avis éclairés affirment que le moteur thermique n’est pas mort, mais ce sera sans énergies fossiles polluantes. En effet, on néglige peut-être un peu trop l’hydrogène ou les carburants de synthèse. Porsche (tiens tiens) a annoncé en décembre dernier l’ouverture de son usine de production de carburant synthétique totalement neutre en carbone. Ce nouveau carburant baptisé e-Fuel est créé en utilisant de l’hydrogène et du dioxyde de carbone déjà présent dans l’atmosphère. L’hydrogène, non naturelle, est produite à partir d’électrolyse de l’eau utilisant l’électricité provenant d’éoliennes. Quant aux émissions de CO2 des moteurs, elles sont réduites de 85%. In fine, le bilan carbone est bien meilleur que pour la voiture électrique. Et il n’est pas nécessaire de changer son véhicule. Bon, il faut du vent et de l’eau…

Au-delà de ce débat et sans vouloir apparaître comme un vieux con, je me méfie aujourd’hui de ce qui nous ait présenté comme étant le progrès, nécessaire et inéluctable. Juste un exemple comme cela pris au hasard : l’intrusion et la généralisation du numérique partout dans notre vie n’ont pas fait la démonstration que nous y avons gagné en liberté ou que le monde aillait mieux, alors que c’était quand même un peu la promesse. Je vous laisse juge.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 novembre 2026

Cannabis médical : 1 Français sur 5 est prêt à en prendre



Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 novembre 2026

Les points de vue sur l'utilisation du cannabis médical varient beaucoup d'un pays à l'autre. Selon les enquêtes du Consumer Insight de Statista, l'Allemagne et la Pologne font partie des pays où les habitants sont les plus ouverts à ce sujet. Comme le montre le graphique ci-dessus, respectivement 39 % et 46 % des répondants allemands et polonais sont enclins à y avoir recours dans le cadre d'un traitement.

En Allemagne, le sujet a récemment attiré l'attention du public, étant donné que le gouvernement examine actuellement la possibilité d'autoriser la consommation de cannabis pour les adultes, y compris à usage récréatif. Le pays prévoit d'élaborer son projet de légalisation du cannabis d'ici la fin de l'année 2023. Pour rappel, le cannabis médical est légal en Allemagne depuis 2017 pour les patients gravement malades.

Au Canada, où l'usage du cannabis est légal depuis 2018, les habitants sont également plutôt intéressés par cette forme de traitement : plus du tiers des répondants sont disposés à en prendre. En revanche, en Espagne et en France, seulement 22 % et 23 % des personnes interrogées ont déclaré être ouvertes à la prise de cannabis médical pour se soigner. En Corée du Sud, elles sont encore moins nombreuses : 13 % seulement.

De Claire Villiers pour Statista.

GSE livre un nouveau projet phare à Hambourg

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 novembre 2026



GSE, spécialiste Avignonnais de la construction d'immobilier d'entreprise, vient de délivrer « Mach2 », le premier centre logistique à deux étages d'Allemagne. D'une surface de 123 000 m2, érigé à proximité du port de Hambourg, « Mach2 » est considéré comme le projet phare du secteur de l'immobilier logistique allemand. Il s'agit de l'une des opérations de reconversion de friche industrielle les plus importantes.

Ce nouvel ensemble logistique, développé par GSE, dont le siège social se trouve à Agroparc à Avignon, se distingue par ses dimensions ainsi que ses capacités techniques : d'une surface globale de 123 000 m2 sur deux étages, la plateforme sera équipée de deux rampes d'accès chauffantes, prévues pour être utilisées par des camions allant jusqu'à 45 tonnes.

Le projet a été soumis à une procédure complexe concernant le permis de construire avant de pouvoir démarrer, notamment pour relever le défi constitué par les conditions de sol à proximité du port de Hambourg. En raison de la proximité du port, les conditions géotechniques ont requis une solution de fondation spéciale avec environ 26 000 colonnes à module contrôlé (CMC). Les équipes de GSE, racheté en 2019 par le groupe Allemand Goldbeck pour 127M€, ont pu rendre possible cette construction sur deux niveaux grâce à l'installation de portes plain-pied, ainsi que de quais niveleurs électrohydrauliques.

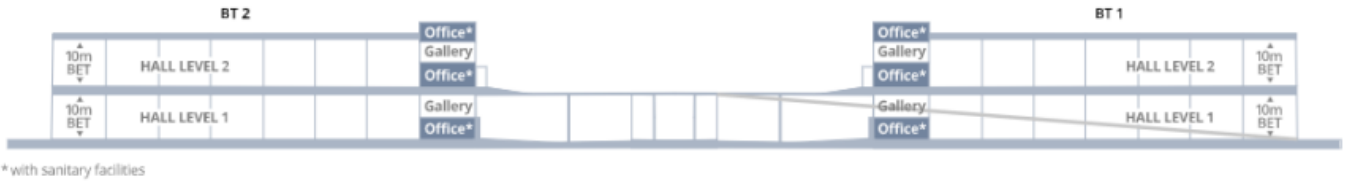
Dimensionné pour accueillir jusqu'à 300 poids lourds par jour, le bâtiment peut supporter une charge utile de 5 tonnes/m2 au rez-de-chaussée et 3 tonnes/m2 au 1er étage. L'ensemble dispose de 100 portes de chargement – 50 portes au niveau du hall inférieur et 50 autres au niveau du hall supérieur. La

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 3 novembre 2026

hauteur sous poutre atteint 10 mètres à l'étage inférieur et 10 mètres à l'étage supérieur.

Le bâtiment se compose de 14 cellules, 7 en rez-de-chaussée et 7 à l'étage supérieur (pour une surface globale de 51 000 m2 chacune). 6 200 m2 sont dédiés à des espaces de bureaux et de locaux sociaux. On y trouve également un niveau de parking d'environ 300 places sous la cour camion du 1er étage ainsi qu'un parking à vélos couvert pouvant accueillir 312 vélos.



Plan de coupe de « Mach2 » © DR

« En l'espace de trois ans, nous avons pu transformer un concept visionnaire en réalité. Nous sommes fiers d'avoir pu contribuer au succès, économique et technique, de ce projet logistique d'envergure à l'échelle européenne » confie Dany Brodhag, directeur général de GSE Allemagne. « Cette réussite a été rendue possible grâce à nos équipes en Allemagne, notre connaissance de l'écosystème économique et administratif et le savoir-faire de nos ingénieurs sur ces projets multiniveaux ».

J.R.