

REVUE DE PRESSE

service communication



AGENDA

DEMAIN

Le Petit-Quevilly

Les petites séances

Projection de films pour enfants à 10 h 30 à la médiathèque François-Truffaut. Gratuit sur inscription : bibliotheque.petit-quevilly.fr, 02 35 72 58 00.

Permanence avocat

Une permanence avocat gratuite se déroule de 10 h à 12 h à la médiathèque François-Truffaut, sur inscription au 02 35 72 58 00.

Paris-Normandie

Football – National : entre un QRM plus solide mais peu dangereux et un FCR qui va mieux, quels enjeux ?

Engagé dans la course au maintien, QRM devra trouver les clés sur le plan offensif pour mettre à mal un FC Rouen qui n'a plus grand-chose à craindre d'ici la fin de saison grâce au redressement qu'il a enclenché dernièrement.



Moins perméable mais très frileux sur le plan offensif, QRM devra réussir à faire déjouer un FC Rouen qui va mieux depuis que Régis Brouard est revenu aux basiques en recomposant un milieu à trois avec les « anciens » (Benzia, Bezzekhami, Abdelmoula). Car au-delà de la rivalité qui sera en jeu, les Léopards auront davantage besoin de points que les Diables rouges, qui sont quasiment maintenus et qui lorgnent sur les places d'honneur.

Plus solide, QRM peine encore trop à marquer

Dans le dur sur la phase retour ([plus mauvais bilan de la division avec 9 points en 11 matches](#)), Quevilly-Rouen Métropole ne sait que trop bien à quel point il n'y a pas de vérité dans le football. Au moment d'aborder le match aller face au voisin rouennais, l'équipe de David Carré venait d'enchaîner quatre victoires de suite (Coupe et championnat) et elle a perdu la manche 1 du derby, avant de gagner les trois rencontres suivantes. C'est que les questions de dynamique ne rentrent pas toujours en compte dans ce genre de rendez-vous particulier. *« Je pense que c'est la motivation supplémentaire qu'il nous faut au bon moment, explique l'entraîneur de QRM. On a fait une mauvaise prestation à domicile contre Nîmes (0-1), les garçons ont très bien réagi dans la foulée à Valenciennes (0-0). Et puis là, on a encore des choses à se faire racheter auprès de nos supporters. Tous les ingrédients sont présents pour avoir une équipe bien réveillée au coup d'envoi. »*

« Il y a des membres dans le staff ou l'administration qui sont là depuis longtemps et qui nous font comprendre que c'est un match important, que le derby est vraiment quelque chose qui peut nous pousser à surmonter nos limites », appuie l'attaquant Noah Adekalom, qui pourrait connaître une deuxième titularisation de suite puisque Tshipamba et Jarju étaient incertains ce vendredi (QRM n'a pas communiqué son groupe). Alors que la défense des Léopards a retrouvé de la solidité ces derniers temps (un seul but encaissé lors des quatre dernières rencontres), les limites en question sont facilement identifiables : elles sont offensives. Lors de ses dix dernières sorties, le club métropolitain a inscrit six petites réalisations, sans jamais en mettre plus d'une au cours d'une même rencontre. « On a clairement envie d'aller chercher le maintien le plus vite possible. Il nous faut des points. Si on est concentré et discipliné, le reste viendra sur le terrain. »

Le FC Rouen a trouvé la bonne formule

Il y a encore un mois, au soir d'une défaite face à Sochaux (2-1, 26e j.), nombreux sont ceux qui pensaient que les Diables rouges ne pourraient jouer autre chose que le maintien. Pas du tout. Dès la semaine suivante, ils ont stoppé l'hémorragie contre Dijon (0-0, 27e j.) puis ont enchaîné [en allant s'imposer à Boulogne-sur-Mer \(2-1, 28e j.\)](#) avant de dominer Bourg-Péronnas (2-1, 29e j.) à Diochon. Résultat, à l'aube du rendez-vous avec QRM, c'est vers le haut du classement que lorgne désormais le FC Rouen (Dijon, 4e, n'est qu'à trois points devant). « *Les deux dernières victoires ont fait du bien, il faut qu'on s'appuie là-dessus pour terminer le plus haut possible, confirme Clément Bassin, le capitaine du FCR. On veut continuer la série en cours.* »

Une série qui a commencé contre le DFCO et qui trouve assurément sa source dans le changement de système opéré par Régis Brouard. Le technicien a en effet décidé de troquer son schéma avec deux milieux à plat (Benzia, Haimoud) pour revenir à un plan à trois, avec une sentinelle (Benzia) et deux relayeurs (Bezzekhami, Abdelmoula). « *Les joueurs qui ont été remis au milieu se connaissent depuis pas mal de temps, il y a des automatismes* », souligne Bassin. « *On a retrouvé de la cohésion, un bloc solide, estime Malik Abdelmoula. On n'a pas pris de but contre Dijon alors qu'on en avait encaissé une dizaine, je crois, lors des matches précédents. On a stoppé la spirale puis gagné contre Boulogne, un prétendant au titre, et Bourg. Du coup, on aborde le derby avec la même énergie, on veut finir en beauté.* »

Quevilly-Rouen Métropole – FC Rouen, vendredi 18 avril 2025 à 19 h 30 au stade Diochon

Arbitre : M. Leprodhomme.

Absences à QRM : K. Sylva (suspendu), N. Diallo, Tré (blessés) ; **à Rouen :** Maraval (genou), Ouadah (ischio), Lehoux, Gomis, Touré, Deschamps, Haimoud, Bensoula, Ndeke et Faye (choix).

Entrées à QRM : Dali-Amar (retour de suspension) ; **à Rouen :** Sanson et Bassin (retour de suspension).

QRM : Bonnevie – Owusu, Soilihi, N. Cissé – Y. Fortuné, Njiké (cap.), Bouekou, Dede-Lhomme – Dali-Amar – Adekalom, Tshipamba.

Remplaçants (à choisir parmi) : Patron (g), Pionnier, Leborgne, Vandenbossche, Pirringuel ou Jarju.

Entraîneur : David Carré.

FC ROUEN : Royes – Bouzamoucha, Sanson, Bassin (cap.) – Goprou, Bezzekhami, Benzia, Abdelmoula, Mion – Benkaid – Abi.

Remplaçants (à choisir parmi) : Temperton (g), Ait Moujane, Kabongo, Allée, Ferrah, Mbock, Letono.

Entraîneur : Régis Brouard.

Paris-Normandie

Incendie de Lubrizol à Rouen : les préconisations des scientifiques ont-elles été suivies d'effet ?

Les chercheurs rouennais du programme Cop HERL s'intéressant aux conséquences de l'incendie de Lubrizol ont émis en septembre 2024 des préconisations aux pouvoirs publics après avoir identifié plusieurs molécules dangereuses pour la santé. Sept mois plus tard, où en est-on ?

Après plusieurs années de recherches, les experts du Cop HERL avaient enfin réussi à retrouver « la signature » de l'incendie de Lubrizol et de Normandie Logistique. L'identification de trente molécules issues de l'immense panache long de 22 km, le 26 septembre 2019, avait permis de différencier la pollution générée par l'incendie du bruit de fond, c'est-à-dire les traces de pollution antérieure.

Les chercheurs de l'Université de Rouen, travaillant au sein de ce programme pour comprendre les conséquences de l'incendie, avaient retrouvé ces marqueurs dans des eaux souterraines et de surface. Mais ils n'ont pas été recherchés dans les nappes phréatiques alimentant en eau potable la Métropole de Rouen. Dans leur rapport, rendu public à l'occasion des 5 ans de l'incendie, [les scientifiques rouennais du Cop HERL](#) enjoignaient les pouvoirs publics de s'emparer du sujet. Bientôt sept mois se sont écoulés, qu'est-ce qui a été entrepris ?

« Ces molécules n'ont pas de normes »

Au lendemain de [la publication du rapport](#), l'Agence régionale de santé (ARS) s'est plongée dans ses récentes archives. Les molécules citées par le Cop HERL avaient-elles été détectées lors de la campagne de surveillance qui avait débuté le 26 septembre 2019 pour un an ? « On a demandé à notre laboratoire Labéo [situé près de Caen, NDLR] s'ils avaient détecté ces molécules dans leurs screenings », explique Jérôme Le Bouard, directeur adjoint du service santé-environnement de l'ARS Normandie. Les « screenings » permettent de rechercher des familles de molécules, pour atteindre des niveaux de détection faibles.

Verdict ? 18 molécules sur trente faisaient partie des éléments recherchés mais n'ont pas été retrouvées par le laboratoire. Pour aller plus loin, « nous avons demandé un temps d'échange avec les chercheurs du Cop HERL pour qu'ils nous présentent leurs travaux et leur méthode analytique pour comparer avec notre laboratoire Labéo. »

Pour rappel, sur les trente molécules, huit posaient problème. Il s'agit de molécules mutagènes, cancérigènes, perturbateurs endocriniens, reprotoxiques... Toute la difficulté est de pouvoir les quantifier. « Ces molécules sont tellement exotiques qu'elles n'ont pas de normes. Dans tous les cas, in fine, il n'y aura pas de pollution déclarée », commente Matthieu Fournier, co-directeur du programme Cop HERL.

La darse aux bois attend toujours d'être curée

Autre préconisation des scientifiques dans leur rapport : procéder à un curage de la darse aux bois, ce petit bassin compris entre les quais rive gauche et la presqu'île Rollet, sacrifié le jour de l'incendie pour éviter une contamination plus large de la Seine. Des substances toxiques pour l'environnement y ont été retrouvées en très grandes quantités dans les sédiments. Sollicitée pour savoir si des opérations étaient programmées, la préfecture de Seine-Maritime répond : « *à notre connaissance, aucun curage de la darse n'est programmé* ». « *Le jour où le curage interviendra, il faudra veiller à traiter ces sédiments comme des déchets dangereux* », rappelle Matthieu Fournier. Des déchets ultimes qui devront être envoyés dans des centres d'enfouissement spécialisés.

Enquête « Ils tombent en lambeaux » : nos révélations sur l'état préoccupant des bus à Rouen

Depuis des mois, le réseau de bus Astuce à Rouen connaît de grosses difficultés matérielles. On a demandé à des chauffeurs de bus quelle était l'origine de ces dysfonctionnements.

Cet article est réservé aux abonnés



Parmi les griefs de certains chauffeurs d'Astuce, le scotch présent partout pour faire tenir les bus à Rouen (Seine-Maritime). (© Documents transmis)

Par [Thomas Rideau](#) Publié le 16 avr. 2025 à 7h30

« On est **la risée** des parcs de bus en France. » Le monde des transports en commun à [Rouen \(Seine-Maritime\)](#) traverse une période compliquée. Les pannes se multiplient et le matériel vieillissant fait « criser » de **nombreux conducteurs de bus** qui se retrouvent souvent en première ligne face à des passagers mécontents. On a essayé de comprendre d'où venait cette vague de pannes et comment on peut l'expliquer. Le tout **sur fond de changement de délégataire**.

Le nombre de courses annulées multiplié par 4

Derrière [le réseau de bus Astuce](#), qui est la marque commerciale connue de tous les Rouennais, se trouve un opérateur : **Transdev Rouen**. Transdev est le gestionnaire depuis 30 ans du réseau rouennais, [anciennement connu sous le nom de TCAR](#). Et dans quelques semaines, [la Métropole de Rouen](#), l'autorité organisatrice, va renouveler ce marché. « **Un gros marché** équivalent à celui de Rennes », nous indique un spécialiste des transports en commun qui préfère rester anonyme pour des raisons professionnelles.

Nous sommes d'ailleurs dans la dernière ligne droite de ce changement de délégataire. Nous connaissons – officiellement – **au mois de juin** lequel des candidats va gérer les bus dans la capitale normande. Transdev va-t-il être renouvelé ? Ou bien Keolis et la RATP vont-ils décrocher le marché ?

Justement, lorsqu'un changement de délégataire intervient, des problèmes peuvent commencer à apparaître sur un réseau de transports. « **C'est très mécanique** », explique notre expert. « Une société peut décider de **décaler des investissements** dans l'attente du renouvellement et voir s'ils ont bien le marché. »

D'ailleurs, la société Transdev a déjà été pointée du doigt [pour cette raison lors d'un renouvellement de DSP](#) (délégation de service public) dans la commune de **Chelles**, en Île-de-France. Même chose à **Saclay**, en Essonne, où la transition s'est faite [« de manière exécrationnelle »](#) entre Transdev et la RATP, selon un article des *Échos*.

Dans cette ville, « des encadrants qui devaient rester en place sont partis au dernier moment, le matériel était mal entretenu, l'infrastructure d'informations voyageurs a été laissée sans mode d'emploi, **même les clefs des vestiaires ont disparu** », indique un spécialiste du dossier de Saclay auprès de nos confrères des *Échos*.



Captures d'écran récentes du compte Twitter du réseau Astuce montrant des pannes de bus. (©Captures d'écran)

« Bouts de scotch, des voussoirs sur le point de se décrocher, des climatisations hors service, des portes dysfonctionnelles », nos interlocuteurs ont **une longue liste de doléances** concernant l'état des bus à Rouen « qui tombent en lambeaux » selon des conducteurs interrogés. Sommes-nous dans une situation similaire à Saclay et Chelles ?

« En aucun cas le changement de délégataire n'a une influence [sur l'état des bus] », tranche **Guillaume Aribaud**, le directeur général de Transdev à Rouen. « Nous poursuivons nos efforts de maintenance et ça n'a pas de rapport avec le changement de délégataire. Il faut savoir raison garder. »

« On a la peur au ventre »

Malgré tout, d'après des conducteurs interrogés par *76actu*, l'état des bus à Rouen est « **une honte** », les pannes et les problèmes techniques se multiplient ces derniers mois. Et dans des proportions conséquentes.

Pour résumer la situation en un chiffre : selon les données fournies par la Métropole, en l'espace d'un an, **les courses annulées** (c'est-à-dire quand un bus ne peut pas terminer son circuit habituel) par les bus Astuce ont été multipliés... **par 4**. Nous sommes sur un changement d'échelle. Cyrille Moreau, le vice-président aux transports de la Métropole rouennaise, préfère présenter les choses autrement en relativisant : « **On passe de 99,5 % à**

98 % de taux moyen de réalisation des courses » (voir plus bas). À titre de comparaison, à Caen, les bus Twisto, sur la même période, affichent un taux de 99,1% et le tram de 99,8%.

Ces chiffres collent à la réalité et aux ressentis des différents acteurs. « Comme on dit à Rouen, il faut que ça roule », soupire Marie* une conductrice de bus du réseau Astuce. « En un an, on a vu la différence, l'état du parc est catastrophique », assure-t-elle.

« Ce ne sont plus des bus, mais des bétailières »

« On a **la peur au ventre** avant de voir quel bus on va avoir pour notre course. D'ailleurs, ce ne sont plus des bus, mais **des bétailières**. Les passagers sont les uns sur les autres et doivent parfois laisser passer deux ou trois bus avant de monter », se désole celle qui est le premier rempart face à des passagers pas franchement satisfaits du service. Marie a des centaines d'exemples en tête. De pannes, de portes dysfonctionnelles, de rétroviseurs pas adaptés à la taille du bus, des consoles qui ne fonctionnent plus...

« On est la risée des parcs de bus en France. J'ai honte. Ils doivent **bien rigoler à Nice** de nous avoir [vendu leurs épaves](#) », tacle-t-elle. « Parfois, on se retrouve à 10, 20 et même 30 conducteurs au dépôt en même temps à attendre qu'un bus fonctionnel arrive », lâche-t-elle, affligée. Certains bus ont, en effet, plus de 15 ans. Et le kilométrage qui va avec (plus de 600 000 kilomètres pour certains).



« Le parc n’a jamais été parfait », explique Stéphane*, un autre conducteur. « Mais le mauvais état s’est amplifié ces deux dernières années. » Lui aussi, conducteur, il est le premier témoin de la dégradation des bus. « On a souvent des voyants allumés, **l’anti-pollution bien sûr**, mais aussi le liquide de refroidissement, les plaquettes des freins... Le mobilier claque dans le bus, on a des bouts de scotch qui tiennent des morceaux de carrosserie (voire galerie plus haut), des joints de porte abîmés. Quand je découvre le bus que je vais sortir, je me dis que ça va encore être un bus à emmerde. **Il faut avoir de la chance** pour tomber sur un en bon état. »

Le problème, pour Stéphane, se trouve au niveau de la maintenance et plus précisément sur le manque de moyens de cette dernière. « La maintenance ne se concentre qu’à faire du curatif et non du préventif. » Mais aussi sur le nombre de bus et notamment pour les TEOR. « On est à **flux tendu**. Et d’ailleurs, je ne sais pas comment on va faire pour la future T5. »

« Trente ans d’immobilisme »

Guillaume Aribaud, rappelle que « **4 millions d’euros** ont été injectés depuis 2022 pour la maintenance pour **prolonger la durée des vies** des bus ! » Et s’il concède que « la situation n’est pas normale » et que « ce n’est pas normal d’avoir des bus avec un tel kilométrage », il précise que « le plus important, c’est que les nouveaux bus vont arriver. Ils ont été commandés. Il faut qu’on tienne d’ici là ».

« Évidemment, cette mise en concurrence, permet une remise en cause de Transdev », indique notre expert en transports en commun. « Il y a 30 ans d’immobilisme **sur le réseau rouennais** », poursuit-il. « Mais là, la Métropole semble vouloir reprendre un peu la main et contrôler un peu plus son exploitant. Dans l’appel d’offres, on voit que la Métropole veut s’appuyer sur les innovations du futur exploitant », poursuit notre source.

Victime du retard pris lors du dernier mandat ?

Du côté de la Métropole, on explique la situation **de trois façons**. Cyrille Moreau, le vice-président, évoque la loi qui oblige les autorités organisatrices à faire appel à des bus qui ne sont pas que thermiques. Et construire un bus électrique, c’est très long. « Le bus n’est mis en production que sur commande. » Ça crée du délai.

Et l’ élu n’hésite pas à charger l’ancienne majorité métropolitaine (dont il faisait déjà partie). « Le point initial, c’est le début de mandat. Les bus étaient déjà très vieux. Il y a eu beaucoup de retard pris. » Et pour justifier son propos, il rappelle qu’à ce moment-là, il n’y avait que deux bus électriques en circulation contre **215 aujourd’hui**.

Donc, des délais de construction longs, du retard pris... Mais la Métropole a aussi joué de malchance avec [la défaillance d’Ebusco](#), à qui presque 100 bus ont été commandés et qui n’a **pas pu répondre à temps** à la commande. « Mais ils vont commencer à être mis en service à partir du mois de septembre », assure l’ élu. Qui veut aussi relativiser : « 2 % du temps, la course n’est pas complétée. Ça veut dire que si vous prenez le bus tous les jours, une panne n’arrive qu’une fois par mois. » De quoi satisfaire les passagers ?

Tendance Ouest

Rouen. "Il faudrait une couverture vaccinale à 95%" : un médecin du CHU alerte sur la recrudescence des cas de rougeole

Santé. Les autorités sanitaires alertent sur une recrudescence des cas de rougeole en Normandie. Un médecin du CHU de Rouen et référent vaccin pour l'Agence régionale de santé (ARS) nous explique.



Jean-Philippe Leroy est médecin au CHU de Rouen.

Avec 7 cas confirmés au 9 avril, l'ARS alerte sur une recrudescence de l'épidémie de rougeole. Jean-Philippe Leroy est médecin au CHU de Rouen et référent vaccination.

Faut-il s'inquiéter d'une flambée des cas de rougeole ?

"C'est un virus qui connaît des cycles, comme souvent lorsqu'il n'y a pas de couverture vaccinale suffisante. Tous les pays d'Europe sont concernés par cette montée de la rougeole, mais aussi l'Afrique. Le Maroc connaît actuellement une épidémie d'assez grande ampleur. En France, la dernière remonte à 2011, avec à l'époque 30 000 cas de rougeole et 26 morts. Est-ce que cela pourrait reprendre la même ampleur ? Ce n'est pas impossible puisque les couvertures vaccinales d'aujourd'hui ne sont pas bien meilleures que celles qu'on avait en 2011."

On ne se vaccine pas assez donc ?

"Pour interrompre la circulation du virus il faudrait que 95% de la population ait une protection vis-à-vis de la rougeole (elle est de 87% en Normandie selon Santé Publique France). Or, le vaccin ne marche pas à 100% comme malheureusement beaucoup de vaccins. Et donc pour atteindre ce chiffre de 95%, on sait qu'il faut que les gens aient reçu deux doses de vaccin. Heureusement, dans l'ouest de la France (donc en Normandie), on a une bonne couverture vaccinale face à la rougeole, elle est nettement moins bonne dans le sud de la France."

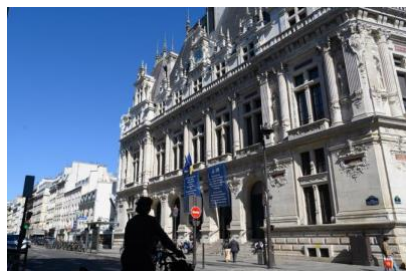
Comment se transmet le virus ?

"C'est une maladie à transmission respiratoire qui peut se faire aussi par l'apport de gouttelettes et à travers les muqueuses. On considère qu'une personne qui attrape la rougeole peut la transmettre à 15 ou 20 personnes autour d'elle. Par ailleurs, il y a en moyenne un mort tous les 1 000 cas."

Le Monde

Municipales 2026 : la durée du mandat de maire pourrait être prolongée d'un an

En raison de la tenue de l'élection présidentielle en 2032, et peut-être de législatives, les maires, élus en 2026, pourraient voir leur mandat prolongé d'un an, afin que les campagnes électorales ne se chevauchent pas. Déjà, la fin du mandat des conseillers départementaux et régionaux, élus en 2021, a été fixée à 2028 pour enjamber la présidentielle.



La mairie du 10^e arrondissement de Paris, le 7 avril 2025. ELSA RANCEL/AFP

C'est le retour du septennat. Enfin, peut-être. Et pas pour le président de la République, dont le mandat a été de sept années de 1873 à 2002. Les maires élus lors des municipales de mars 2026 n'entameront peut-être pas une mission de six ans, comme le prévoit l'article L227 du code électoral, mais de sept. L'année 2032, terme du mandat, sera en effet monopolisée par une présidentielle et, peut-être, des législatives.

D'où l'idée, qui prospère, de décaler le scrutin de 2032. Ce ne serait pas la première fois. En 1995, les municipales ont été reportées de mars à juin, du fait de la présidentielle. Elles l'ont également été de mars 2007 à mars 2008 pour la même raison. En 2020, en pleine crise sanitaire, c'est le second tour qui a été reporté de trois mois.

« Oui, cette question de la "percussion" entre les élections en 2032 se pose », a reconnu le ministre de l'intérieur, Bruno Retailleau, auprès de Ouest-France, début avril. Les municipales, a-t-il poursuivi, pourraient être organisées « à l'automne 2032 » ou en mars 2033. Mais, « pour l'instant, la question n'est pas tranchée », a prévenu M. Retailleau, estimant que « la solution du décalage d'un an est sans doute la solution la plus probable ». Officiellement, la question n'est cependant pas à l'ordre du jour place Beauvau. L'échéance apparaît lointaine, et les services se concentrent sur l'organisation du scrutin qui vient, celui de 2026.

Elections en cascade

Et ce, d'autant qu'une loi, votée le 7 avril, modifie l'organisation du scrutin dans les communes de moins de 1 000 habitants. Jusqu'à présent prévalait une règle spécifique : celle du panachage, surnommée « tir aux pigeons », puisque l'électeur pouvait rayer des noms à sa guise sur le bulletin de vote. Dorénavant, ce sera la même règle que partout ailleurs : le scrutin de liste incluant la parité hommes-femmes. Le 9 avril, l'Assemblée

nationale a par ailleurs adopté, en première lecture, une réforme de la loi de 1982 régissant le vote à Paris, à Lyon et à Marseille, dite « PLM ».

Pour le ministère de l'intérieur, responsable de l'organisation des scrutins, l'enjeu est que les campagnes ne se chevauchent pas, pour que les débats ne se parasitent pas au point de les rendre confus pour l'électeur. Sans compter la difficulté pratique d'organiser des élections en cascade. Un argument sensible pour des maires qui ont encore tous en tête le marathon des européennes et des législatives de juin-juillet 2024.

Repousser d'un an les municipales de 2032, *« ce ne serait pas une surprise »*, réagit Jean-François Debat, maire socialiste de Bourg-en-Bresse et président délégué de l'association d'élus Villes de France, qui se souvient avoir *« évoqué le sujet avec le gouvernement Attal [janvier-septembre 2024] »*. *« Il n'est pas d'usage de mêler élections nationales et locales,* indique-t-il. *On s'attend donc à ce que le mandat prochain soit de sept années. »* Il insiste : *« Sur le plan démocratique, il serait préférable que les électeurs le sachent en votant »*, donc avant mars 2026.

Pour le reste, ajoute M. Debat, *« certains maires diront “la dernière année, elle sera longue...” ; d'autres se féliciteront d'avoir davantage de temps pour mettre en œuvre leur programme »*. Surtout, note François Durovray, président Les Républicains du conseil départemental de l'Essonne, avec des *« mandats traversés par les crises, une durée de six années peut paraître courte »*, même si les électeurs sont *« réputés vouloir voter plus souvent »*. La fin du mandat des conseillers départementaux et régionaux élus en 2021 a d'ailleurs été fixée à 2028 pour enjambrer la présidentielle.

La question, en réalité, souligne M. Durovray, ministre des transports (septembre-décembre 2024) de Michel Barnier, n'est pas tant celle de la durée du mandat que *« la manière dont on associe, entre deux élections, les Français aux choix qui les concernent et comment on renouvelle la démocratie »*. Pourquoi, avance-t-il, ne pas consulter, par exemple, régulièrement les citoyens sur des sujets variés, via un vote électronique sur une plateforme ?