



ÉNERGIE

LE PAYS DU MONT-BLANC LANCE UN DIAGNOSTIC SUR L'ÉCLAIRAGE PUBLIC DE SES COMMUNES.

Éclairer sa consommation lumineuse

Comment éclairez-vous votre commune ? Comment se présentent vos factures ? Combien de temps fonctionnent réellement vos lampadaires, pour quelle efficacité ? Ces questions, et bien d'autres, sont posées depuis le début de l'année aux agents techniques des communes de Megève, Passy, Praz-sur-Arly, Cordon et Domancy par le Syane, Syndicat des énergies et de l'aménagement numérique de la Haute-Savoie, principal gestionnaire des réseaux d'éclairage public de ces communes. Il s'agit de la première étape d'un plan de diagnostics éclairage public lancé par le Syndicat mixte du pays du Mont-Blanc, dans le cadre du projet «*Mont-Blanc villages durables*» de son schéma de développement durable, lui-même lié au plan intégré transfrontalier de l'espace Mont-Blanc.

Les autres communes du syndicat mixte (Chamonix, Les Contamines-Montjoie, Les Houches, Saint-Gervais, Servoz, Vallorcine et Combloux) verront l'an prochain leur patrimoine lumineux examiné à leur tour. Au total, près de 200 bâtiments publics et pas moins de 10 000 points d'éclairage public auront été passés au peigne fin. Le Syane a été mandaté pour suivre l'intervention et coordonner le groupement des



© Concrant web Studio - Enfoia.com

quatre sociétés qui réalisent l'audit (Geoprocess, Inergie Adapt, Apave et Tracedage).

Quatre compétences, donc, pour un audit particulièrement complet puisqu'il est à la fois quantitatif, qualitatif et financier ; qu'il analyse la situation actuelle et formule des propositions d'amélioration. Le cahier des charges comporte quatre points : connaissance du patrimoine éclairage public, diminution de la facture énergétique, amélioration de la qualité de l'éclairage, mise en conformité des installations.

► 5 communes du pays du Mont-Blanc sont concernées pour l'instant par cette opération.

«*Éclairer juste, en sécurité et en consommant moins*», résume-t-on au syndicat mixte.

Le budget de l'opération s'élève à 385 000 euros hors taxes, dont 45 % est pris en charge par le plan intégré transfrontalier, 26 % par le Syane, le solde (29 %) restant à la charge des communes concernées. ▣

Philippe Claret

FERROVIAIRE LE TUNNEL FERROVIAIRE DU FRÉJUS EST À SON NOUVEAU GABARIT, MAIS NE PEUT TOUJOURS PAS L'UTILISER

Une autoroute limitée à 40



Les travaux de mise au gabarit GB1 du tunnel ferroviaire du Fréjus sont terminés depuis le mois de décembre. Ils ont duré sept ans au total : de 2003 à 2006 côté italien, de 2007

à fin 2010 côté français. Il en a coûté plus de cent millions d'euros pour la seule partie française. Le chantier était impressionnant : sur un ouvrage toujours en exploitation, il s'agissait d'abaisser le niveau des deux voies d'une soixantaine de centimètres afin de permettre le passage de convois plus haut, et notamment, de permettre à l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) de mettre à peu près tous les camions sur ses trains, alors que l'ancien gabarit n'autorisait le passage que des camions citernes, plateaux, bennes et quelques bâches surbaissées. Soit 6 % du marché, mais capté à 60 % par l'offre ferroviaire. C'est dire si les responsables

de l'AFA attendaient avec impatience la fin des travaux : ils allaient pouvoir véritablement passer à la vitesse supérieure, récupérer deux voies de circulation, multiplier les navettes (pour l'instant, quatre allers-retours quotidiens, plus un cinquième trois jours par semaine). Pourtant, près de six mois après la fin des travaux, les trains ne circulent toujours que sur une voie et à 40 km/heures sous le tunnel. C'est que les Italiens n'ont toujours pas signé le document signifiant la bonne fin des travaux, apparemment pour des divergences d'appréciations techniques. Les réunions se poursuivent au plus haut niveau, évidem-

ment sur fond de négociation autour du projet Lyon-Turin, mais aussi sur fond de projet de privatisation de ce service d'autoroute ferroviaire alpine. Une situation qui fait maintenant grincer des dents du côté de la SNCF. «*Elle réduit à néant plusieurs mois d'efforts commerciaux et nous fait perdre la confiance des transporteurs*», regrette-t-on à Fret SNCF. C'est d'autant plus dommage que l'autoroute ferroviaire vient de réaliser sa meilleure année en 2010, avec 25 402 passages (ensembles routiers ou remorques seules), et le premier trimestre 2011 est encourageant, avec 4 534 passages. ▣

Philippe Claret