

HAUTE-SAÔNE

## Le remplacement des transformateurs moches est lancé

**Le Sied 70, en partenariat avec la Sicaé Est, mène un programme d'éradication des transformateurs électriques. Pour l'instant, six communes ont déjà bénéficié de ce programme. Six autres les verront disparaître au cours de l'année à venir.**

Pour l'instant, six communes les ont vus disparaître. Quoi ? Leurs postes de transformation électrique, c'est-à-dire ces tours en béton hautes de 6 à 10 mètres et d'un esthétisme parfaitement discutable. Ils avaient été érigés jusque dans les années 60 et vont être progressivement remplacés.

### 41 postes au total

Par une convention signée avec la Sicaé Est (fournisseur d'électricité), le Sied (syndicat intercommunal d'énergie du départe-

ment) mène une campagne d'éradication qui court, a minima, jusqu'en 2025. Au total, sur le périmètre de la Sicaé, 41 postes sont concernés. Six sont à nouveau inscrits sur la liste des chantiers pour l'année 2022 et les travaux vont commencer prochainement à Velle-le-Châtel et Noroy-lès-Jussey. Suivront Boursières, Magny-lès-Jussey, Pierrecourt et Vougecourt.

Concrètement, les postes de transformation seront détruits et remplacés par un bâtiment de volume comparable à un abribus. « Les communes en profitent parfois pour faire d'autres travaux, comme de l'enfouissement de réseaux », précise Loïc Raclot, technicien. Le coût d'un chantier est, en moyenne, de 130 000 €. « Le Sied en finance 70 % et la Sicaé prend en charge les 30 % restants. L'opéra-

tion est totalement gratuite pour la commune », explique Jean-Marc Javaux, président du Sied.

### Un coût global de 2 M€

Le programme est priorisé en fonction de certains critères dont le principal est la vétusté voire la dangerosité de l'installation. Vient ensuite un critère esthétique, si le poste est situé dans le périmètre de monuments historiques. Le choix par la commune d'une restructuration du réseau (lignes électriques, téléphoniques ou d'éclairage public) en souterrain est également pris en compte.

« Nous savons d'ores et déjà quelles communes vont être traitées et dans quel ordre », précise encore Loïc Raclot, son planning tout coloré entre ses mains. Ce sont les techniciens du Sied 70 qui interviennent, en amont, dans la phase étude et suivi du projet avant qu'une entreprise locale ou régionale ne soit mandatée pour réaliser les travaux.

Le coût global du programme a été arrêté à 2 M€, partagé entre le Sied 70 et la Sicaé Est. « Avec ces 41 postes, nous aurons réalisé la totalité des travaux sur le périmètre Sicaé. Notre objectif, par la suite, serait de poursuivre avec Enedis », souhaite le président Jean-Marc Javaux. Voilà bien un objet que les habitants seront certainement heureux de voir disparaître du paysage !

C.C.



Les riverains de ces installations, ici à Boursières, ne seront certainement pas mécontents de les voir disparaître du paysage. Photo ER/Bruno GRANDJEAN

## Quelques chiffres

Le Sied 70, syndicat intercommunal d'énergie du département de la Haute-Saône, est l'autorité organisatrice de la distribution d'électricité pour toutes les communes de Haute-Saône. Il a été créé en 1995 à la demande de 235 communes du département. À cette époque, le « e » de Sied signifiait électricité. En 2011, l'ensemble des 56 communes adhérentes au SIER (syndicat intercommunal d'électrification de Ray-Cendrecourt) rejoint le Sied 70.

Désormais, le Sied regroupe 539 communes adhérentes et 2 communautés de communes. Son comité syndical se compose de 600 délégués et suppléants. « On va essayer de modifier la gouvernance car, quand on doit se réunir, ce n'est pas évident », glisse le président. Même si en temps de Covid, la visioconférence a simplifié les choses. Le bureau syndical compte 17 membres. Il est articulé autour de 9 commissions. Le Sied emploie 23 agents et annonce un budget d'investissement de 18 M€ au service des communes.



Les travaux vont commencer prochainement à Velle-le-Châtel. Le poste de transformation sera détruit et remplacé... Photo ER/Bruno GRANDJEAN



... par un bâtiment de volume comparable à un abribus comme ici à Charriez. Photo ER/Bruno GRANDJEAN

41

soit le nombre de postes de transformation en cabine-haute qui vont être remplacés d'ici à 2025.

## Les autres événements marquants

□ **Un déménagement en juin.** - Le Sied 70 a acheté, en date du 1<sup>er</sup> décembre 2021, de nouveaux locaux sur la zone Technologia à Vesoul. Une partie de ses personnels (techniciens) va déménager, à partir de la semaine prochaine, sur le site. Le reste de l'effectif suivra d'ici juin. « On commençait à être serrés ici. L'effectif est passé de 15 à 25 personnes », indique le président Jean-Marc Javaux.

La surface disponible va donc s'agrandir, passant de 350 m<sup>2</sup> à Vaire-et-Montoille jusqu'à 1 000 m<sup>2</sup> à Vesoul. « Nous allons garder un ou deux locaux afin de partager les charges », précise-t-il. L'achat du nouveau bâtiment a représenté une facture de 1,1 M€. Quant au bâtiment actuel, le Sied s'interroge encore pour savoir s'il va le vendre ou le proposer à la location.

□ **Dix bornes de recharge rapide pour 1 M€.** - L'installation de dix nouvelles bornes de recharge rapide est prévue au milieu de l'année 2022. Les emplacements sont d'ores et déjà déterminés. Seule contrainte pour le Sied, elles doivent être situées sur des communes rurales afin de pouvoir bénéficier de subventions du plan de relance. Cela ne pose guère de problème pour un département rural.

« Quatre bornes seront situées sur la RN19, au carrefour de Combeaufontaine par exemple, ou d'autres sur la RN57 à la Chapelle-lès-Luxeuil », dévoile Jean-Marc Javaux, président du Sied. Ce dispositif de recharge rapide, destiné au transit, sera payant pour les automobilistes. Le coût d'installation sera de 100 000 € pour une seule borne (avec 75 % de subventions). Les autres bornes (45 au total ré-

parties sur le département) restent gratuites jusqu'à la fin 2022.

□ **Une offre complète pour l'éclairage public.** - Le Sied propose une nouveauté en l'occurrence un service de maintenance de l'éclairage public à destination des communes. « Il ne s'agit pas d'un simple remplacement d'ampoules mais on réalise aussi un vrai service de veille, l'installation des guirlandes de Noël mais aussi la demande de DT/DICT », précise Philippe Combrouse, vice-président du Sied. Une quarantaine de communes ont déjà souscrit à l'offre. « On va proposer aussi le géoréférencement de tous les réseaux souterrains, qui sera rendu obligatoire d'ici 2026 pour les communes rurales », ajoute-t-il. Le prix, d'appel, a été fixé à 15 € par point lumineux.

C.C.



Le Sied 70 dispose d'une flotte de véhicules électriques et de bornes de recharge devant ses bureaux. Photo ER/Bruno GRANDJEAN

## L'info chez nos voisins

### Un avion de montagne silencieux en conception à Belfort

Le gypaète barbu est un rapace montagnard d'une envergure de plus de 2,70 m, qui plane en silence près des plus hauts sommets en profitant, pour ménager ses efforts, des ascendances d'air chaud venues des vallées. « Gypaète », c'est aussi le nom d'un projet de l'association « Ailes Sud Ouest », qui vise à fabriquer un petit avion capable de voler avec un moteur hybride. En mode électrique, il serait silencieux comme un gypaète et pourrait s'approcher des cimes sans déranger, ni déranger la quiétude des promeneurs et des alpinistes.

### Le bruit qui exaspère les guides de montagne

En haute montagne, la nuisance sonore des avions est devenue un sujet depuis quelques années. Dans le Mont-Blanc, par exemple, les plaintes des guides de montagne se font de plus en plus insistantes depuis 2002, relayées par leur syndicat national. En 2019, ils ont lancé une pétition intitulée « Stop aux vols touristiques dans le massif du Mont-Blanc ». Outre le désagrément, ils mettent en avant des problèmes de sécurité, indiquant que le bruit est tellement fort par moments qu'ils ne peuvent plus entendre la voix de leurs clients, un peu plus loin dans la cordée. Finalement, l'État a décidé, depuis l'an passé, d'interdire le survol à basse altitude du sommet du Mont-Blanc par des avions de loisirs entre le 1<sup>er</sup> juin et le 15 octobre.

Le survol par les avions et les hélicoptères n'est pas la seule pratique dans le collimateur. En altitude, les avions se posent sur des « altisurfaces », nom que les aviateurs donnent à un emplacement en montagne qui peut servir de piste d'atterrissage. Évidemment, lorsque l'aéronef, après s'être posé, met les gaz pour redécoller, le bruit est infernal pour les alpinistes venus chercher la contemplation et le calme. D'où l'idée de gypaète ! Un petit avion de loisirs avec deux



David Gallezot et Bertille Badaire présentent le projet "Gypaète" : un avion à moteur hybride de l'association « Ailes Sud Ouest ». Photo ER/Philippe PIOT

moteurs. L'un serait thermique, classique, dérivé de la bonne vieille technologie automobile ; l'autre serait électrique, donc... silencieux pour l'approche des cimes et les atterrissages et décollages en montagne.

« Le système hybride peut aussi être intéressant pour certaines zones urbaines, très réglementées au niveau du bruit. Et puis, il y a un autre avantage : les rejets de particules. Près du sol, avec le moteur électrique, l'avion n'en rejette pas. Il passe en mode moteur thermique en altitude, et là c'est moins grave car les particules sont diluées », souligne Bertille Badaire, élève ingénieure à l'ESTACA (École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile), en stage sur le projet dans les locaux des Avions Mauboussin, au Techn'Hom de Belfort.

### Un moteur PSA de voiture

« Nous avons choisi deux moteurs éprouvés », ajoute David Gallezot, le patron d'Avions Mauboussin. Pour le moteur thermique, les puristes de l'Aire urbaine reconnaîtront un bon vieux EP6 FADTX, de chez PSA, c'est-à-dire un moteur essence de quatre cylindres en ligne avec un turbocompresseur et une culasse en aluminium (qu'on peut rencontrer sous des capots de 308 ou de 508 Peugeot). « Le turbo sert en altitude car il permet de ne pas perdre en puissance malgré la raréfaction de l'air », explique le constructeur aéronautique. Pour le moteur électrique, le choix s'est porté sur une production pensée pour l'aéronautique, du fabricant slovène EMRAX. Les deux moteurs développeront la même puissance de 180 CV.

Le projet en est encore à sa phase de conception, mais le défi le plus important va être de pouvoir ajouter un deuxième moteur et des batteries électriques (dans les ailes) en ne prenant que 100 kg de poids embarqué sur un avion de type « Mousquetaire » (Jodel), qui demeure depuis des décennies le meilleur aéronef pour la montagne.

Philippe PIOT