

Le Panoramique des Dômes en détail

Un peu d'histoire

Pour consacrer l'intérêt touristique que la nation française accordait au puy de Dôme, un site emblématique, le département du Puy-de-Dôme inaugurait en 1907 un tramway à vapeur permettant d'accéder au sommet depuis Clermont-Ferrand. Le service fut suspendu de 1917 à 1923, puis définitivement en 1926. La plateforme ferroviaire fut transformée en route à péage.

En 1992, pour limiter l'impact des automobiles et les risques d'accident, le département a mis en place en été un système de navettes par autocar dans le cadre d'une délégation de service public.

Une vision à long terme de développement durable et touristique du territoire.

Dès le début des études, trois objectifs majeurs ont été retenus pour le projet:

- Améliorer les conditions de sécurité sur la route la plus pentue du département (de 10 à 16,5 % de déclivité sur 4,5 km). Depuis 2007, l'accès est interdit aux camping-cars et aux véhicules de transport en commun dépassant 19 personnes, à l'exception de ceux transportant des personnes à mobilité réduite.

- Préserver l'environnement. Le train sera plus écologique que les navettes car il fonctionnera à l'électricité.

- Renforcer l'attractivité touristique du département et du site qui accueille actuellement en moyenne 450.000 visiteurs par an, dont 100.000 piétons (30% venant de la région, 62% du reste de la France et 8% d'étrangers). Un train touristique constitue toujours un pôle d'attraction pour le public. Compte-tenu de la qualité et de la notoriété du site du puy de Dôme, le projet aura un impact sur l'emploi et le développement des activités dans cette zone de massif à proximité de l'agglomération, tournée vers l'industrie et les services.

Sur 575 millions d'euros de dépenses touristiques dans le département (chiffres 2005), le site du puy de Dôme en génère à lui seul 89 millions. 35 équivalents-temps plein y travaillent. Le puy de Dôme apparaît ainsi comme le pôle dynamique et puissant de l'économie touristique locale, départementale et régionale. Le sommet est actuellement accessible 9 mois sur 12 dans le meilleur des cas. Dès 2012, le train permettra d'y accéder hiver comme été afin de profiter du restaurant et de la vue imprenable sur la chaîne des Puys. L'attractivité de la région et sa promotion aux niveaux national et européen s'en trouveront automatiquement renforcées. D'autant plus qu'il s'agira du premier exemple en Europe de substitution totale d'un mode de transport ferroviaire à un accès routier. 10 millions d'euros de retombées économiques, directes et indirectes, sont attendues annuellement.

Une stratégie largement concertée

Dès 1999, le Conseil général a défini un projet global d'aménagement et de valorisation du site du puy de Dôme.

En décembre 2002, il lance une étude visant à « apprécier la faisabilité d'un moyen de transport innovant, utilisant la route d'accès au sommet ». Au vu de l'étude réalisée par Thalès, l'Assemblée départementale autorise en décembre 2004 la poursuite des études sur la réorganisation de l'accès au sommet du puy de Dôme par un train panoramique à crémaillère.

Ne possédant pas les compétences nécessaires, le Conseil général ne souhaitait pas assurer la gestion quotidienne de l'accès au sommet du puy de Dôme. Une solution globale lui paraissant mieux à même de responsabiliser le concepteur/constructeur/exploitant et de bénéficier des économies susceptibles d'être réalisées en exploitation, il a choisi de la confier par délégation à une entreprise spécialisée qui se dotera des moyens nécessaires pour assurer le service public décidé par l'autorité concédante, et les développera sous son contrôle. En septembre 2006, l'assemblée délibère sur l'engagement d'une procédure de délégation de service public dont elle approuvera le principe de lancement en février 2007.

Le lundi 28 janvier 2008, à l'unanimité des suffrages exprimés (MM. Bresson, Paccalin, Pipet et Serre se sont abstenus, Mmes André, Bosse, Déat, Maisonnnet et MM. Blanchet, Guillon, Néri,

Pourchon, Tixier, Veissière et Zicola n'ont pas pris part au vote), les conseillers généraux ont retenu la société SNC-Lavalin comme délégataire de service public pour réaliser et exploiter le Panoramique des Dômes pendant 35 ans.

Les travaux ont débuté en mars 2010 et devraient être achevés en juin 2012.

Côté environnement

La réutilisation maximale du tracé de la route existante pour la voie ferrée permet de préserver un milieu naturel remarquable, les activités humaines présentes et de mettre en valeur le paysage.

Une politique de communication et de pédagogie sera réalisée dans les espaces d'accueil des gares dont les bâtiments font appel aux matériaux locaux (pierre et bois) et seront accessibles, comme l'ensemble du projet, aux personnes à mobilité réduites et intégrés dans le paysage.

Le Panoramique des Dômes fonctionnera à l'électricité et l'énergie d'une rame descendante couvrira 50 % des besoins d'une rame montante. L'interdiction définitive d'accès aux 50.000 voitures et 7.000 autocars annuels qui fréquentent le site économisera environ 5.250 tonnes de CO₂ sur 35 ans.

L'alimentation électrique sera assurée par ligne aérienne de contact (LAC), système fiable s'affranchissant des contraintes climatiques. L'implantation de poteaux a été étudiée afin d'offrir une insertion optimale dans le paysage.

Le projet prévoit 4 rames (deux pour l'aller, deux pour le retour) qui pourront accueillir chacune 200 passagers au maximum (112 places assises et 88 places debouts) et comprendra des espaces pour les personnes à mobilité réduite les vélos, deltaplanes et parapentes.

La gare d'arrivée souterraine et la reconfiguration du sommet lui redonnera un aspect naturel de dôme volcanique, particulièrement dénaturé par l'essor très important du tourisme et des activités professionnelles qui ont généré la création de grands parkings qui seront supprimés.

A terme, l'objectif serait de créer une chaîne de transport propre au départ de l'agglomération clermontoise et de l'aéroport avec des bus propres qui reliraient la gare du puy de Dôme aux gares SNCF (Durtol, Royat, Clermont-Ferrand, Chamalières) et au tramway urbain (gare routière, place de Jaude...). Cette intermodalité permettrait au puy de Dôme de mieux exercer une fonction de "poumon vert" vis-à-vis de l'agglomération.

Le financement

Le coût total du projet s'élève à 76 millions d'euros répartis entre le Conseil général (30 millions d'euros), le Conseil régional d'Auvergne (6 millions d'euros), Clermont-Communauté (6 millions d'euros également), l'Etat (5 millions d'euros), le FEDER (12 millions d'euros), le délégataire SNC-LAVALIN (17 millions d'euros).

Rôle du Conseil général

- détermination des objectifs, des conditions d'organisation et de fonctionnement du service public ;
- détermination des tarifs;
- mise à disposition du concessionnaire des emprises foncières nécessaires notamment à la réalisation du projet et à l'exploitation;
- contrôle du concessionnaire et sanction en cas de manquement à ses obligations ;
- relations avec les autres autorités publiques lorsqu'il en ressort de sa compétence.

Le Conseil général peut à tout moment mettre fin au contrat de concession pour un motif d'intérêt général ou de force majeure. Il demeure responsable de tous les préjudices liés à la délimitation du périmètre concessif et à la décision de mettre en place le système de transport objet du contrat.

Tarifs prévus à la mise en service en juin 2012

A/R adulte 9€; enfant 3,60€; senior, handicapé 7,60€. A titre de comparaison, en 2010, un billet adulte A/R, selon la saison, coûte entre 20 et 24 € pour le train du Montenvers (Massif du Mont-Blanc) et entre 14 et 17 € pour le train de La Rhune (Saint-Jean-de-Luz).

Avantage de la Délégation de Service Public et d'un contrat de concession

La délégation de service public sous forme concessive porte sur la conception, le financement, la construction et l'exploitation des infrastructures et des équipements nécessaires au projet.

Le choix de la délégation de Service public d'une durée fixée à 35 ans présente l'avantage pour le Conseil général de faire porter exclusivement sur le concessionnaire la totalité du risque industriel et du risque commercial en cas de dépassement sur le montant initial des investissements (hors clauses particulières prévues au contrat), tout en gardant la maîtrise de la politique tarifaire qui a un impact sur la Subvention Forfaitaire d'Exploitation.

En 2007, les calculs économiques et financiers faisaient ressortir qu'un tarif de référence (A/R adulte) à 12€ et une fermeture à 20h permettrait d'équilibrer les comptes du concessionnaire. Pour des raisons sociales, il a été demandé aux candidats de proposer un tarif beaucoup plus bas à 8€ HT (8,4€ TTC), une grille tarifaire très attractive pour les enfants, les groupes, les familles et les usagers réguliers du site, une augmentation des cadences et une extension des plages d'ouverture, en particulier pour le fonctionnement du Restaurant gastronomique.

L'ensemble de ces contraintes de service public se traduisent par un surcoût annuel de l'ordre de 1M€ (0,19% du budget primitif 2010 du CG 63 qui s'élève à 724,53 millions d'euros) qui sera refacturé par le concessionnaire au Conseil général par une Subvention Forfaitaire d'Exploitation.

La société SNC-Lavalin, concessionnaire, s'est engagée tant sur le niveau des charges que sur le niveau des recettes attendues, à offre et tarifs donnés, pour la durée du contrat qui comporte une clause de « retour à meilleure fortune » : si l'excédent brut d'exploitation réel est supérieur à l'excédent brut d'exploitation prévu au contrat, le concessionnaire reversera au Conseil général 50% de cet excédent.

Les renseignements ci-dessus sont issus des sites du CG 63 (<http://www.puydedome.fr/>) et Panoramique des Dômes (<http://www.panoramiquedesdomes.fr/>).

Mes conclusions

Un train touristique desservant un site aussi remarquable que le puy de Dôme paraît sans aucun doute très intéressant. Cela d'autant plus qu'il attirera un public bien au-delà du département, que la concurrence est très faible dans un rayon important et que les tarifs paraissent très raisonnables.

Au niveau environnemental, l'élimination de l'automobile et des autocars du sommet du puy de Dôme permettra une économie d'environ 5.250 tonnes de CO₂ sur 35 ans. Compte-tenu du profil, le choix de rames électriques limitera la consommation d'énergie fossile. Enfin, le site sera respecté grâce aux mesures prévues pour l'insertion des installations dans le paysage.

D'un point de vue économique, le choix d'une délégation de service public d'une durée de 35 ans me semble tout à fait justifié pour un train touristique (je n'en dirais pas de même pour des services essentiels comme le TER ou le fret ferroviaire). Les clauses du contrat passé avec la société SNC-Lavalin limitent le risque financier pour le Conseil général dont le projet paraît très compatible financièrement avec ses possibilités budgétaires. Des retombées non négligeables sont à attendre au niveau économique, donc sur l'emploi. Ses détracteurs font état d'un projet « pharaonique » : selon eux, l'argent serait mieux placé dans le social ou les collèges. Mais ne serait-il pas plus judicieux, particulièrement pour ces deux domaines, de se battre avec les citoyens pour exiger le juste dû de l'Etat aux collectivités ? Politiquement, ce serait un combat autrement plus noble !

Lionel BREDEAU, le 7 février 2011