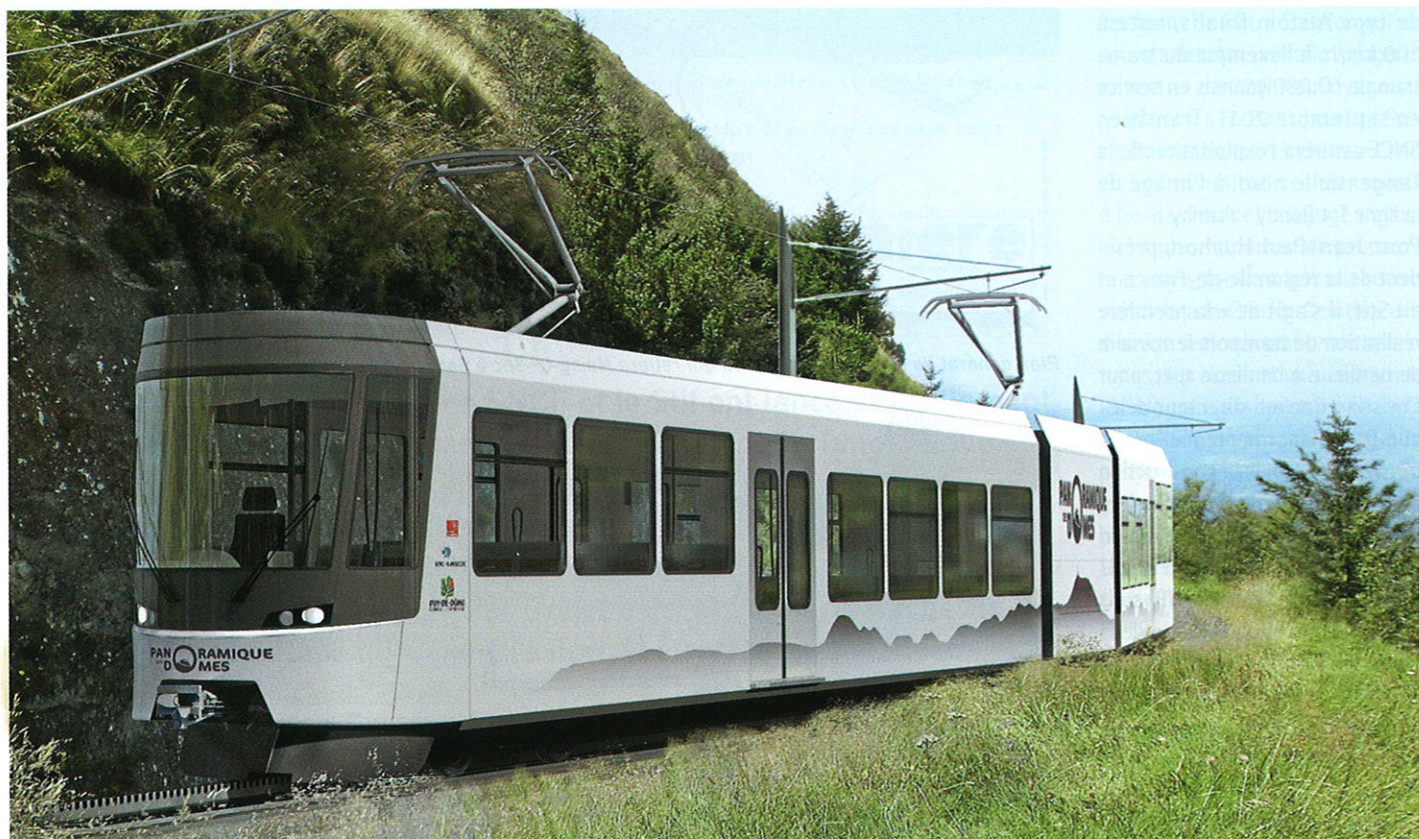


Panoramique des Dômes : les infrastructures se dessinent

Encore un an et demi avant de pouvoir gravir les flancs du puy de Dôme à bord d'un train à crémaillère. Les travaux de la plate-forme seront achevés cet été et les premiers essais de rames sont prévus pour l'automne 2011.

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN LUCAS



Vue d'artiste d'une des rames à crémaillère Stadler GTW 2/6, à la livrée sobre, élégante et discrète, qui seront mises en fonction sur la ligne.

Pendant près de 85 ans, le sommet du puy de Dôme a été desservi par une route sinueuse, la plus pentue du département avec des déclivités de 10 à 16,5 % sur les 4,5 km. Mais, ces dernières années, son accès était devenu problématique en raison de l'augmentation du flux de circulation, la sécurité était menacée et la route était recensée par l'État comme étant « à risque ». Le futur train, dont le concessionnaire est TC Dôme, filiale du groupe SNC-Lavalin et de la Caisse des dépôts,

empruntera le tracé de l'actuelle plate-forme côté amont. Côté aval subsistera une route utilisée comme voie de secours. La plate-forme existante devra être élargie ponctuellement côté aval par des talus végétalisés. L'alimentation du train sera en 1 500 V par une LAC (ligne aérienne de contact) dont les poteaux supports seront disposés côté montagne. L'énergie de la rame descendante est récupérée et peut ainsi couvrir 50 % des besoins de celle qui monte. Avec ce nouveau train, adieu véhi-

cules et parking au sommet ! Le Dôme retrouvera ainsi son aspect originel, d'autant plus que la gare sommitale sera souterraine. Les matériaux issus de la démolition du parking au sommet seront concassés et réemployés sur le site, tout comme les blocs de pierre extraits lors du terrassement.

Les travaux ont débuté en juillet 2010 par la déviation des différents réseaux d'alimentation. Malgré les conditions climatiques rudes et précoces qu'a connues

le département en novembre dernier, aucun retard n'est à déplorer. Actuellement, l'activité se concentre au croisement des Muletiers (à environ 1 100 m d'altitude) avec la réalisation d'un ouvrage hydraulique conséquent, sur la route avec les premiers talus végétalisés et, surtout, dans le vallon d'Enval, en pied de site, où se situe la maison de site jouxtant la gare du bas et le centre de maintenance. Les travaux de la gare sommitale, eux, attaqueront au printemps.

Progressivement, les aménagements se dessinent dans les terres noires des laves, le chemin de la Taillerie, future entrée du site, sert déjà d'accès au chantier. La plate-forme de la voie ferrée rejoint la route de montée au puy de Dôme au niveau de l'ancien parking P 1, en contrebas du péage. Les fondations de la maison de site et du centre de maintenance sont désormais achevées. En janvier dernier, les premiers murs de la gare du bas s'élevaient. À environ 300 m, le centre de maintenance, géographiquement situé au pied du puy de Collière, est déjà bien avancé. On discerne l'emplacement des deux futures voies principales, longues de quelque 80 et 120 m, placées sur deux niveaux. Celle du bas sera en partie sur fosse pour la visite des organes de roulement, alors que celle du haut servira au remisage. En dehors, une voie plus modeste permettra d'entreposer les engins rail-route d'entretien et le wagon plat de transport des marchandises. Les plans émanent du cabinet d'architecte clermontois DHA (Douat, Harland et Associés). Ce sont majoritairement des entreprises régionales qui travaillent sur le site : le groupe Eiffage Forclum avec La Forézienne en sous-traitance pour les gares. Léon Grosse, Peretti et Forclum traitent le centre de maintenance. Au printemps interviendra la pose des premiers rails par le groupement suisse Sersa-Membrez. Ils seront de type Vignole de 36 kg/m, livrés en barre élémentaires de 18 m de long puis soudés entre eux. Ces rails seront fixés sur des traverses métalliques en « Y » disposées en quinconce. La crémaillère présente à partir de la gare de départ sera de modèle Strub TN 70 (70 étant le poids en kilo au mètre). Les rames, à voie métrique, sont de type GTW 2/6, d'une longueur de 36,50 m, elles sont composées de deux éléments s'articulant autour d'un même module moteur.

Avec le concept de modularité qu'offre le constructeur, les opérateurs peuvent personnaliser les faces frontales. Ces deux dernières années, les Puydômois ont été consultés sur le design global du train. Ils ont choisi une face frontale de forme convexe identique de chaque côté, ainsi que le thème de la livrée. Cette dernière a été imaginée avec un visuel misant sur la discrétion, la sobriété et l'élégance. Elle comporte deux teintes principales qui se devaient d'être intemporelles : gris clair et aubergine. Celle-ci est utilisée dans un camaïeu dessinant en ombres chinoises la chaîne des Puys qui occupe tout le long de la rame. Elle est vue depuis les Combrailles (à l'ouest de la chaîne des Puys), et le puy de

Dôme, reconnaissable avec son antenne, figure au milieu de la rame. Le nom « Panoramique des Dômes » agrmente cet ensemble et se retrouve au-dessus de l'élément central. L'intérieur de la rame reste dans ce même esprit de sobriété avec des tons clairs. De larges baies vitrées offriront une grande luminosité. Les sièges, en bois, seront agencés en 3 + 1, les banquettes de trois places étant disposées côté panorama... L'intérieur comme l'extérieur résultent de l'imagination de l'agence MBD Design, connue pour ses prestations dans le domaine ferroviaire. Les quatre rames sont construites à Bussang chez Stadler. La livraison de la première d'entre elles aura lieu à l'automne 2011.

Une fois les travaux achevés, le puy de Dôme, labellisé « grand site de France » depuis 2008, du haut de ses 1 465 m d'altitude, retrouvera son caractère naturel avec ce mode de transport sécuritaire qui contribuera à la préservation de l'environnement. Sur les 35 prochaines années, ce sont près de 5 250 t de CO₂ (sur la base de 50 000 voitures et 7 000 autocars supprimés par an) qui ne seront plus rejetées dans l'atmosphère. Selon une enquête menée auprès de 1 000 visiteurs, 94 % d'entre eux se disent prêts à emprunter le Panoramique des Dômes. De plus, les derniers chiffres du tourisme dans ce département sont encourageants puisque la fréquentation est en hausse de 2 % comparée à 2009. ●



Deux aperçus des travaux en cours sur le site : ci-dessus, la construction du centre de maintenance ; ci-contre, la réalisation de la plate-forme ferroviaire en pied de site, dans le vallon d'Enval (10 janvier 2011).