



VIADUC DE LA ROIZONNE 1915

LES ORIGINES DE LA LIGNE

Dès le XVIIe siècle, l'antracite est extrait sur le plateau matheysin et utilisé localement pour ses propriétés calorifiques. Lentement, la production s'organise et s'accroît au point d'alimenter les cimenteries de Grenoble, en plein essor au XIXe siècle. Mais le transport du charbon, matière pondéreuse, est particulièrement difficile sur les routes de montagne.

Entrepreneurs et municipalités multiplient alors les demandes de création d'une liaison ferroviaire entre La Mure et l'agglomération grenobloise, pour acheminer le charbon, mais aussi les hommes et les marchandises. En 1873, les premières études s'engagent. Les travaux démarrent en 1882 et s'achèvent en 1885. Le chemin de fer Saint-Georges-de-Commiers - La Mure (SG-LM) est inauguré en 1888.

LE PROLONGEMENT VERS CORPS

Le chemin de fer ne tarde pas à être perçu comme un outil indispensable pour le développement de toute une région. Le prolongement de la ligne vers le sud, de La Mure vers Corps puis Gap (Hautes-Alpes) est rapidement envisagé après l'ouverture du premier tronçon. Parmi les pétitionnaires, les religieux de l'ordre de Notre-Dame de la Salette qui voient là un moyen de desservir leur sanctuaire, situé à quelques kilomètres de Corps.

Vingt ans plus tard, le tracé vers Corps est enfin approuvé, avec la réalisation d'un embranchement pour desservir Valbonnais et sa région. Mais les travaux, démarrés en 1906, sont ralentis par la Grande Guerre. Les premiers trains de la ligne SG-LM-G (pour Gap) arrivent à Corps et Valbonnais en 1932. La liaison vers Gap ne sera jamais terminée malgré la création du tracé et la construction de quelques infrastructures.



LE BOULET SANS FUMÉE LA MURE
trace le chemin de l'économie...

PUBLICITÉ : CHARBON DE LA MURE



VIADUC DU PIVON

BARRAGE DE NOTRE-DAME-DE COMMIERES, 2002

8me MER
viaduc sur
en maçonnerie
de 90" de por

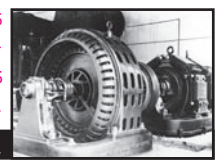
UNE PROUESSE DU GÉNIE CIVIL DU XIXE SIÈCLE

Les études préliminaires à la construction font tout de suite apparaître les difficultés techniques liées au tracé à flanc de montagne. Il est alors convenu qu'une ligne à voie étroite (1 mètre au lieu de 1,435 mètre) serait la plus à même de répondre aux contraintes liées à la pente et au caractère très accidenté des terrains traversés.

D'un bout à l'autre du tracé, cent quarante-deux ouvrages d'art sont réalisés. Parmi les plus remarquables se distinguent les viaducs superposés de Loulla, le viaduc du ravin de Vaulx construit en courbe et culminant à plus de trente-cinq mètres et celui de la Roizonne qui, avec sa grande arche de quatre-vingt dix mètres de portée, est alors considéré comme l'un des plus audacieux d'Europe.

Pour relier Saint-Georges-de-Commiers à La Mure et franchir les 700 mètres de dénivelé qui les séparent, dix-huit tunnels, neuf viaducs et plus de trente kilomètres de voies sont nécessaires.

En 1902, la production houillère s'est accrue ; il faut alors songer à augmenter le tonnage des trains pour la transporter. Mais les locomotives à vapeur ont atteint les limites de leur puissance et la circulation sur la ligne est saturée.



L'ÉLECTRIFICATION LA PRODUCTION HOUILLÈRE S'EST ACCRUE

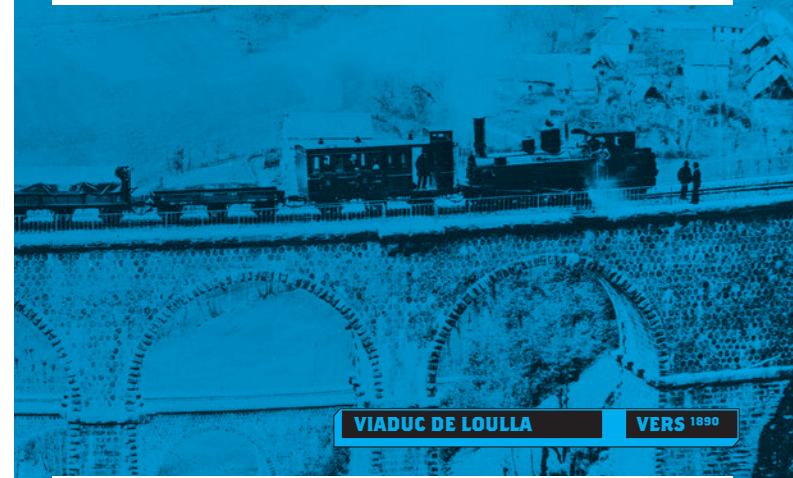
EN 1902,

En 1903, on expérimente alors la traction électrique. Une centrale hydroélectrique (nous sommes au pays de la Houille blanche !) est installée sur le Drac, torrent situé au pied de la voie.

En 1909, le réseau SG-LM est le premier au monde à être électrifié en courant continu sous haute tension.

MOTEUR ET DYNAMO, USINE D'AVIGNONNET, VERS 1905

LA CIRCULATION DES TRAINS, DES HOMMES ET DES MARCHANDISES.



VIADUC DE LOULLA **VERS 1890**

En 1888, l'Etat concède l'exploitation de la ligne à la compagnie Fives-Lilles, constructeur du matériel roulant. Au terme de dix années, la société abandonne l'exploitation. L'Etat reprend le flambeau et assurera pendant quatre-vingt dix ans sa gestion en régie directe.

Au plus fort de l'exploitation, dix-sept aller-retour quotidiens circulent sur cette ligne : douze trains de marchandises, quatre trains voyageurs et un train pour le service. Des trains ouvriers destinés à l'acheminement des mineurs sur leurs lieux de travail étaient aussi en circulation.

En 1888, il faut près de deux heures pour rejoindre La Mure et Saint-Georges-de-Commiers.

Pour accueillir les voyageurs et satisfaire aux nécessités de circulation des trains et d'entretien des voies, sept gares et quatorze maisons de garde sont construites et ponctuent la voie aujourd'hui encore. Tous ces bâtiments ont été réalisés sur le modèle architectural des édifices de la compagnie nationale des chemins de fer PLM.



LE TRAIN DEVANT LE Puits DU VILLARET, SUSVILLE, 1987

Les derniers trains de voyageurs ont circulé en 1950 et le transport du charbon a pris fin en 1988. Depuis, de nouveaux voyageurs investissent la ligne, peuplent les gares et les voitures historiques du chemin de fer pour un nouveau trajet, celui très plaisant de l'aller retour touristique.



JEUNES PÈLERINS EN GARE DE CORPS, 1935