

# LES RAILS DU DRAC

## PROJET DE SAUVEGARDE ET DE VALORISATION DU PATRIMOINE DU TRAIN DE LA MURE

Edition : 07/08/2024 – Ind V1

### Partie 1 – Contexte / l'Association / Les partenaires / Le Patrimoine



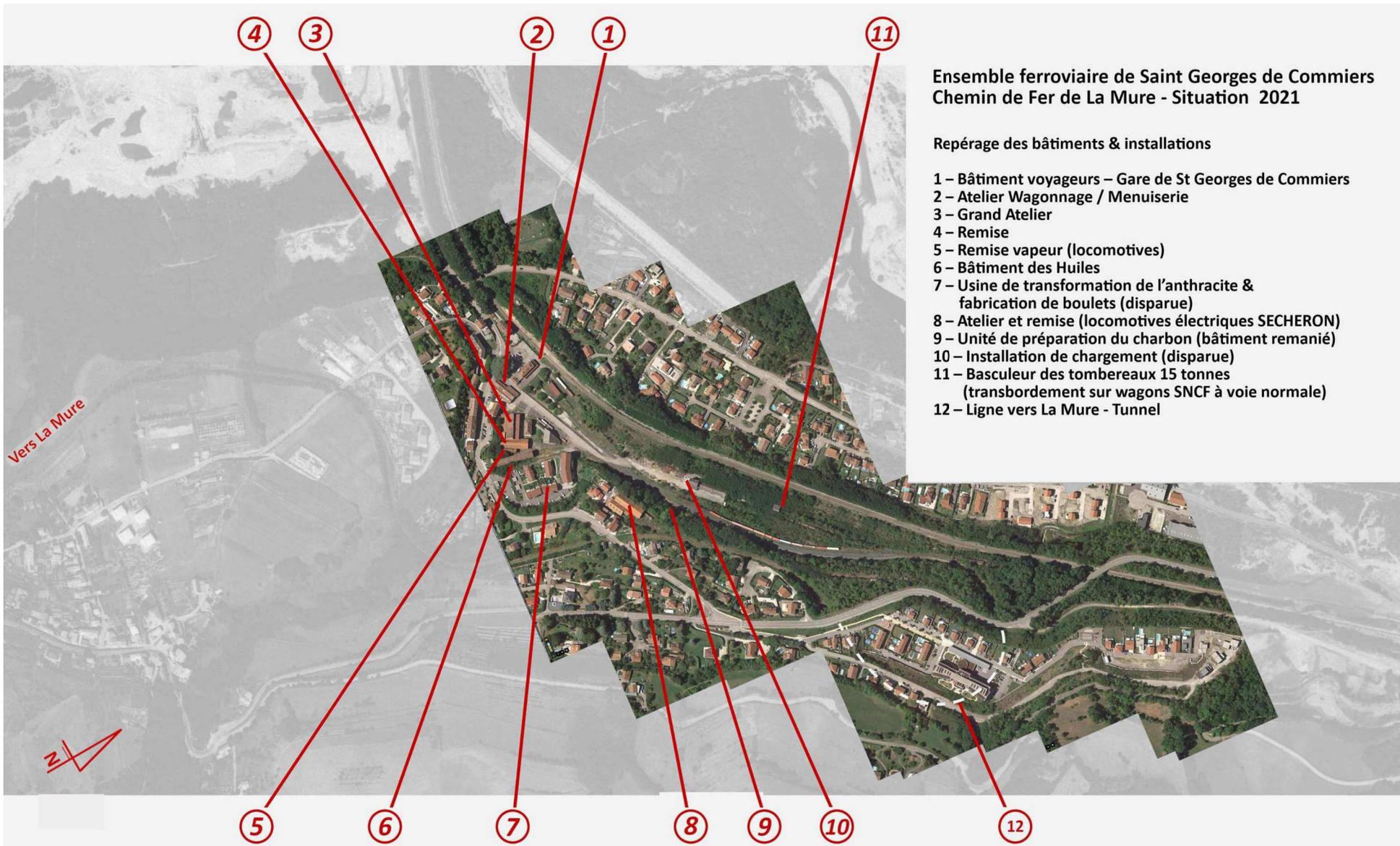
**Chemin de Fer de La Mure à Saint Georges de Commiers (38450)**  
Partie Aval de la ligne

**Site de Saint Georges de Commiers & Notre Dame de Commiers**  
Site industriel et ferroviaire d'intérêt patrimonial

*Un patrimoine exceptionnel à sauvegarder, valoriser, transmettre*  
*Une mémoire « industrielle » à préserver et montrer*  
*Un potentiel touristique de mémoire et de culture à réveiller*

# SOMMAIRE

- 1 Contexte du projet de l'association**
- 2 L'association « Les Rails du Drac »**
- 3 Les partenaires et soutiens de l'association**
- 4 Le Patrimoine :**
  - 4.1 Le patrimoine bâti**
    - Wagonnage**
    - Administration**
    - Grande Remise**
    - Remise Vapeur**
    - Grand Atelier**
    - Magasin**
    - Le bâtiment voyageurs de la gare de Notre Dame de Commiers**
    - Le Basculeur**
    - Le Bâtiment aux Huiles**
    - Les Ateliers du Haut**
  - 4.2 Le matériel roulant**
  - 4.3 Les machines outils & les équipements techniques du site**



**Ensemble ferroviaire de Saint Georges de Commiers  
Chemin de Fer de La Mure - Situation 2021**

**Repérage des bâtiments & installations**

- 1 – Bâtiment voyageurs – Gare de St Georges de Commiers
- 2 – Atelier Wagonnage / Menuiserie
- 3 – Grand Atelier
- 4 – Remise
- 5 – Remise vapeur (locomotives)
- 6 – Bâtiment des Huiles
- 7 – Usine de transformation de l’antracite & fabrication de boulets (disparue)
- 8 – Atelier et remise (locomotives électriques SECHERON)
- 9 – Unité de préparation du charbon (bâtiment remanié)
- 10 – Installation de chargement (disparue)
- 11 – Basculeur des tombereaux 15 tonnes (transbordement sur wagons SNCF à voie normale)
- 12 – Ligne vers La Mure - Tunnel

**VUE D’ENSEMBLE DU SITE DE SAINT GEORGES DE COMMIERES (2021)**



Issue du plan Freycinet de 1879 (création d'un réseau ferroviaire structurant), la **ligne à voie métrique reliant La Mure d'Isère à Saint-Georges de Commiers** a été un élément essentiel du développement économique du plateau Matheysin et de la zone sud de la région grenobloise.

**Inaugurée en 1888**, elle a été particulièrement remarquable pour avoir été, entre 1903 et 1908, la première ligne de chemin de fer au monde électrifiée en haute tension continue (2400 V).

Elle **fait partie des plus audacieuses lignes ferroviaires françaises** : son tracé est de très haute technicité tout en offrant la plus belle insertion dans les paysages des Alpes Françaises, rivalisant avec les caractéristiques des lignes de chemin de fer Suisses au fort potentiel touristique. Dans le monde ferroviaire international, cette ligne présente une forte notoriété.

**Conçue dès l'origine pour le trafic fret**, en particulier la descente du charbon des mines du Plateau (600 000 tonnes annuelles au pic de trafic), le trafic a également comporté une **très forte composante de voyageurs** en apportant une **solution de transport en toutes saisons**.

Après l'arrêt du transport des charbonnages dans les années 80, et poursuite de l'activité sous la forme d'un chemin de fer touristique, la ligne a été interrompue en 2010 suite à l'éboulement du pan de montagne dans le secteur de La Clapisse. Depuis, seule la partie dite « haute » (amont) a fait l'objet d'une remise en service, la partie « aval » ayant été délaissée et livrée à elle-même.

## 1 Contexte du projet de l'association



La gare de Saint-Georges de Commiers est le point de contact avec la ligne PLM à voie normale, permettant, par transbordement de l'antracite et des boulets de charbon fabriqués sur le site, d'alimenter une très grande partie de la région (production de qualité diffusée et reconnue jusqu'à la métropole lyonnaise).

**Cet ensemble a été, depuis l'origine, le centre névralgique de l'activité ferroviaire intense, et constitue, aujourd'hui, le dernier site français de maintenance profondément lié à un chemin de fer secondaire ayant conservé toutes ses composantes.**

**Le bâti représente un ensemble patrimonial cohérent exceptionnel**, regroupant tous les ateliers historiques (Grand Atelier avec les machines-outils dont la plupart, bien que datant de la fin du 19ème siècle, sont en état de fonctionnement) le Bâtiment Administratif, le Magasin de pièces, le Bâtiment des Huiles, ainsi que les bâtiments de remisage du matériel.

Le site accueille encore aujourd'hui des **engins moteurs et de nombreux véhicules remorqués dont certains sont classés Monuments Historiques**, issus du réseau de La Mure ou d'autres réseaux secondaires (comme celui des Voies Ferrées du Dauphiné), certains contemporains de la mise en service de la ligne en 1888. Stockés en extérieurs, des wagons houillers et des wagons de marchandises attendent patiemment : **au delà de l'absence de soins depuis des années, il s'agit d'un patrimoine lui aussi exceptionnel, avec son système unique de triple essieux à orientation guidée s'inscrivant dans les courbes de la ligne.**



Les entités, collectivités locales, services publics, actuellement impliqués par le site, sont multiples, avec des domaines de responsabilités et attributions très différents, sans dynamique de fédération :

> **L'État**, propriétaire de l'immobilier (foncier, voie ferrée et ses équipements, et ensemble des bâtiments)

Le **Département de l'Isère**, propriétaire du matériel roulant et de tout ce que contiennent les bâtiments (mobiliers, machines, meubles meublants, etc.)

> La mise à disposition du département, par l'État, de cet ensemble et de toutes les emprises associées, a fait l'objet d'une convention échuë en décembre 2022, prolongée à novembre 2024 par une convention complémentaire qui ne concerne que les installations de Saint-Georges de Commiers

> La **Métropole de Grenoble**, disposant de la prérogative Tourisme sur l'ensemble du site

> Les **communes** traversées par le linéaire de la partie «aval» de la ligne : **Saint-Georges de Commiers** (sur laquelle est établi le site de maintenance historique), **Notre-Dame de Commiers** et, dans une moindre mesure, **Monteynard**.



On peut noter que **l'ensemble de la ligne de La Mure**, associée à la ligne SNCF entre Grenoble et Veynes (Ligne des Alpes), avait fait l'objet d'une proposition de **classement au titre du Patrimoine Mondial auprès de l'UNESCO**, dossier porté par l'AEDTF (Association Européenne de Développement du Transport Ferroviaire).

Le dossier avait été accueilli très favorablement, mais est resté sans suite, une partie de la ligne du Chemin de fer de La Mure ayant été défermée dans le cadre global du projet d'exploitation de la partie amont et les emprises aménagées de telle sorte que toute restitution / rétablissement de la continuité de la ligne soit désormais difficilement atteignable économiquement.

## 2 L'association « Les Rails du Drac »



L'association « **Les Rail du Drac** » a été fondée en février 2022, par un groupe de personnes sensibles au Patrimoine et à sa préservation ; l'association compte aujourd'hui plus de 50 membres, avec un noyau actif d'une quinzaine de personnes intervenant régulièrement sur le site depuis l'été 2023, dans l'objectif de **la remise en état de présentation**.

L'objectif premier que se sont fixés les membres de l'association est de sauver, de réhabiliter, et surtout de redonner vie à ce site exceptionnel, dans un contexte de redécouverte du patrimoine local et régional commun par de plus en plus de personnes intéressées. Cela passe par de multiples actions coordonnées.

Les interventions hebdomadaires des membres de l'association, dans le cadre de la convention d'occupation temporaire du site signée avec le département, portent sur tous les aspects nécessaires suivants, sans ordre d'importance (tous les sujets sont vitaux) :



L'entretien des parties extérieures et abords du site pour une présentation « habitée » et vivante, associé à un > débroussaillage sélectif léger permettant notamment l'inventaire du matériel roulant et déterminer l'état du matériel disséminé sur le site

Dans les objectifs à moyen et long terme, la remise en état de marche / l'entretien des véhicules ferroviaires abrités sur le > site : locomotives électriques, automotrices, wagons, tombereaux à charbon, mais aussi voitures pour le transport de voyageurs, certaines classées MH

L'association travaille actuellement à la remise en route de la draine Decauville de 1966, seul engin moteur utilisable à court > terme sur le site pour les évolutions et mouvements de matériels.

La remise en état d'équipements essentiels comme les plaques tournantes de 1887 et les cabestans électriques permettant > de déplacer les matériels roulants par câbles, l'ensemble du site étant conçu pour ce mode ; c'est un des tous derniers exemples fonctionnels de ce type d'outils de manœuvre très répandu autrefois.

L'inventaire du matériel (au sens large) présent sur le site, et de l'ensemble de la documentation disponible (livrets, notices, > brochures techniques, plans, etc.)

Le rangement, le nettoyage (notamment celui de l'atelier), opérations fastidieuses mais indispensable à la remise en bel état > de présentation pour favoriser l'interprétation scientifique, muséographique, et technique de l'ensemble

De part cette activité continue et régulière ayant ramené une présence et une vie sur le site, l'association a tissé de nombreux liens avec les collectivités locales et des partenaires ; elle contribue positivement à la dynamique urbaine et économique de Saint Georges de Commiers

Le site a été exceptionnellement ouvert à la visite lors des Journées du Patrimoine, en septembre 2022 et en septembre 2023. Malgré la faible couverture médiatique lors de cette dernière ouverture, l'association a accueilli 330 visiteurs.

Fort de ce succès et de l'engouement suscité, deux pétitions, une en version papier ayant récolté plus de 300 signatures lors des dernières journées du patrimoine et une seconde en version numérique, qui en compte aujourd'hui plus de 1500, montre l'intérêt d'un grand nombre de personnes accordé à ce site, dont une partie significative de la population locale.

Une rencontre a été organisée le 21 mars 2024 afin de faire découvrir le site aux élus de la Métropole, le Président Christophe Ferrari et le Vice-Président aux transports et à la mobilité Sylvain Laval. Les échanges ont été multiples avec les élus communaux, des représentants des services du département, ainsi que des représentants d'organismes partenaires de l'association comme la Fondation du Patrimoine.

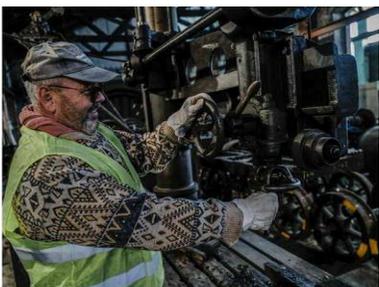
Des relations ont été établies avec les services de la DRAC (Direction Régionale et Services Départementaux), qui ont initié la mise en place d'une procédure de protection.



Il est parfois reproché aux associations oeuvrant dans ce domaine patrimonial un tempérament « amateur » dans le sens péjoratif du terme. C'est oublier totalement que leurs membres souvent, sont ou ont été des professionnels reconnus.

L'association Les Rails du Drac bénéficie très heureusement de cette richesse professionnelle, et d'un éventail de compétences, parfois de très haut niveau : ingénierie de projet, ingénierie technique, moteurs thermiques, infrastructure, électricité, exploitation et sécurité ferroviaire, machines-outils et usinage, etc. soit un spectre très large.

Le mix intergénérationnel entre jeunes et anciens apporte des échanges d'expertises exceptionnel sur les aspects techniques, mêlant connaissances actuelles et plus anciennes.



*Dans ce contexte dynamique, le projet envisagé, porteur de sens, prend toute sa place et sa légitimité ; il est articulé sur 3 volets distincts :*

***Un volet patrimonial visant à sauvegarder et valoriser le site***

***Un volet lié à la préservation de l'outil et du savoir-faire industriel***

**Un volet touristique & loisirs lié au ferroviaire, avec, dans un premier temps, la mise en place d'un vélo-rail entre Saint-Georges de Commiers et Notre Dame de Commiers** (initiative qui trouve un écho dans les initiatives récentes de la commune) et in fine, la coexistence de circulations mixtes vélorails / trains selon une configuration déjà opérationnelle et éprouvée par ailleurs.



*Exemple de vélorails en coexistence avec du trafic ferroviaire (Ardèche)*

Le projet est soutenu par différentes structures, partenaires et organismes actifs, qui nous apportent concours et expertise :

### 3 Les partenaires et soutiens de l'association

- > La Fondation du patrimoine, qui est un appui essentiel pour la recherche de financement, pour la remise en état des bâtiments
- > La Fédération des Associations Patrimoniales de l'Isère (FAPI)
- > L'Union Nationale des Exploitants de Chemins de Fer Touristiques et de Musées (UNECTO) à laquelle l'association est adhérente, pour l'ensemble des aspects liés à l'exploitation d'un patrimoine ferroviaire
- > La Fédération des Vélorails de France, pour l'appui technique et l'accompagnement des nombreuses démarches nécessaires avant obtention d'un agrément (particulièrement pour le projet compte tenu des contraintes de sécurité inhérentes à la configuration de la ligne)
- > Une relation particulièrement riche également a été établie avec nos partenaires bretons de la Société du Chemin de Fer du Bon-Repos ainsi que l'association des Amis du Chemin de Fer du Bon Repos, qui gère le chemin de fer touristique du même nom (issu du réseau breton) ainsi que le vélorail de Kreiz Breizh (basé à Gouarec dans le département des côtes d'Armor).

L'association les Rails du Drac a également noué des relations très étroites avec les organismes et associations suivants :

- > La Société d'Animation du Blanc Argent (SABA) qui exploite le Train Touristique du Bas-Berry et le vélorail de Valencay (département de l'Indre). Cette association est partie prenante depuis la création de l'association des Rails du Drac, et les conseils d'administration partagent un certain nombre de membres communs.
- > L'association Standard216 qui gère le musée Histobus de Pont de Claix
- > L'association de la Mine Image, de La Motte d'Aveillans
- > L'association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire (AEDTF)
- > L'association Vapeur Club du Grésivaudan
- > Les Chemins de Fer du Nyon-Saint-Cergue (Suisse)

Enfin, cette dynamique n'aurait pas été aussi positive sans le soutien du Conseil Général de l'Isère.



Pour les aspects liés à la remise en route de l'activité industrielle du Grand Atelier, l'association a noué des relations privilégiées avec la société ARTERAIL, spécialisée dans l'entretien et la rénovation de matériel ferroviaire, dont la compétence sur matériel historique est reconnue. Jérôme GARCIA, président de cette société, est membre de l'association Les Rails du Drac, et assure les interfaces.

Il faut enfin noter les liens noués au cours des mois ; au-delà de l'aspect amical de ces relations, leurs expertises et leurs contributions à notre projet et nos activités sont fondamentales :

- > Eric BETTEGA, reconnu comme le plus grand spécialiste du Chemin de Fer de la Mure
- > Jacques BRISOU, ancien Directeur de la SNCF, et président de la SABA
- > Jacques WILLIGENS et Thibaud GALLAND, Experts Patrimoine ferroviaire auprès du Ministère de la Culture
- > Bruno BURGUNTER, Architecte, spécialiste des bâtiments patrimoniaux anciens & passionné de culture ferroviaire

D'autres partenaires à venir viendront soutenir cette dynamique nouvelle, au fur et à mesure de la croissance de notoriété ...

## 4 Le Patrimoine :

Saint-Georges de Commiers constitue le dernier exemple exceptionnel de site de maintenance et d'entretien d'un chemin de fer secondaire de la fin du XIXe / début du XXe siècle :

### 4.1 Le patrimoine bâti

#### Wagonnage

Le bâtiment « **wagonnage** », dédié historiquement à l'entretien des automotrices électriques mais reconverti par la suite dans les activités d'entretien de la caisse des wagons. Il s'agit d'un bâtiment typique des constructions ferroviaires de la fin du XIXe siècle, construit en ossature bois avec remplissage en briques. Il a rapidement intégré la menuiserie bois initialement installée dans le Grand Atelier, menuiserie encore équipée de ses machines.



#### Administration

Le bâtiment administratif est un exemple parfait de l'architecture ferroviaire tertiaire du réseau PLM de la fin du XIXème ; il reprend le même principe constructif que celui du bâtiment voyageur de la gare SNCF de Saint-Georges de Commiers (qui n'est d'ailleurs pas la gare d'origine puisque reconstruite en 1884). Il s'agit du modèle caractéristique de ce réseau dénommé « à 5 portes » et toiture à 4 pentes, légèrement élargi (1 travée supplémentaire / 1 porte au RDC) pour abriter l'ensemble des bureaux, et un logement de fonction.



## Grande Remise

La remise principale, équipée de 2 voies avec fosse, qui permet l'entretien de 4 véhicules en simultanément. Son architecture fonctionnelle bénéficie d'une très grande qualité d'éclairage naturel, assurant une sécurité passive lors des opérations d'entretien et de maintenance. Comme pour l'ensemble du site, la circulation des véhicules et des essieux entre les différents secteurs est assurée par des plaques tournantes, et les manœuvres se font par câbles entraînés par des cabestans électriques remis en état de marche par l'association. La charpente est récente (1995, suite à un incendie).



## Remise Vapeur

La remise « vapeur » a accueilli les premières locomotives de ce type à la création du réseau en 1880. Il s'agit du bâtiment typique présent dans toutes les installations des compagnies de chemin de fer secondaires ; à une seule voie sur fosse, il permettait d'abriter une ou deux locomotives pour la nuit, tout en les maintenant en chauffe avec évacuation des fumées par le lanterneau central particulièrement ouvragé. Ce bâtiment de taille modeste en regard des autres bâtiments est cependant remarquable par sa composition et son insertion dans l'ensemble, encadrée par la Remise et le Bâtiment des Huiles dans un espace très restreint.



## Grand Atelier

Cet édifice présente un aspect patrimonial tout à fait exceptionnel et unique en France ; en pénétrant à l'intérieur, le spectateur est littéralement saisi par l'ambiance, et le ressenti que le temps semble s'y être arrêté dans les années 30. Quand les machines s'éveillent et remplissent le vaste espace de leurs ronronnements et grondements, c'est un instant profondément magique et évocateur qui fait intrinsèquement participer du patrimoine immatériel, introuvable ailleurs.

La travée principale centrale et sa très grande hauteur, datant de la création du réseau, possède toujours sa charpente d'origine, sa couverture de type Shed initialement vitrée a fait l'objet d'une réfection par panneaux opaques qui modifient la qualité de la lumière naturelle intérieure. Les jambages et les arcatures des baies en briques de terre cuite composent une architecture à la fois précise et rigoureuse, tout en restant à l'échelle humaine. Les éclairages artificiels sont assurés par des luminaires d'atelier d'origine, répartis le long des parois longitudinales, avec ampoules à incandescence pour éviter les effets stroboscopiques sur les machines tournantes.

2 extensions latérales datent de la même époque, l'une d'elles accueillait la machine à vapeur (fournissant la force motrice entraînant un arbre de transmission longitudinal par courroies pour l'ensemble des machines de l'atelier). Avec le changement de force motrice, les machines outils sont restées en place et ont été équipées de moteurs électriques ; l'arbre de transmission a été déposé avec son emplacement probablement réemployé pour le pont roulant plus récent. La desserte intérieure est assurée par un jeu de voies perpendiculaires, reliées entre elles par des plaques tournantes à manœuvre manuelle.

Cet atelier est l'équivalent pour la voie métrique, en termes d'architecture, de configuration et de rapport au site, mais probablement d'un niveau d'intérêt supérieur en termes d'équipements, d'outils / machines outils originaux, de l'Atelier de Saint Symphorien en Gironde (qui a bénéficié d'un classement aux Monuments Historiques en 1989).



## Magasin

Ce bâtiment a été construit en 1941 afin d'assurer le stockage des fournitures diverses et des nombreuses pièces détachées utilisées pour l'entretien du matériel roulant.

La structure de ce bâtiment particulier, de forme triangulaire, est réalisée en béton banché et remplissage agglos et moellons béton, avec une charpente métallique et une couverture en plaque de fibres ciment de formes carrées, assemblées à 45°, également typique des couvertures de bâtiments industriels régionaux, en voie de disparition.

Outre sa forme particulière découlant du plan de voies dans lequel il a été implanté, son originalité réside dans la composition de ses façades typiques de l'architecture industrielle du XXe siècle, ordonnancée avec de grandes baies ; ce principe a également été utilisé dans les bâtiments accueillant des sous stations électriques ou des génératrices, dès le milieu du XXe siècle.

Outre son intérêt architectural, l'intérêt de ce bâtiment réside principalement en la présence de tout le mobilier de stockage (rayonnage, cases, racks, etc.) resté dans son état d'origine, qui contient encore de nombreuses pièces parfaitement utilisables, dans leur conditionnement de l'époque (par exemples des pièces essentielles du matériel roulant, des paquets de quincaillerie neufs datant des années 50, etc.), constituant ainsi un témoignage unique d'une esthétique et d'une organisation industrielle en totale disparition, et permettant de poursuivre l'entretien du matériel sauvegardé



## Le bâtiment voyageurs de la gare de Notre Dame de Commiers

C'est un exemplaire unique sur la ligne, d'une gare PLM « à 2 portes », avec sa marquise, et à proximité immédiate, le bâtiment des lieux d'aisances



## Le Basculeur

Situé sur le faisceau de voies à l'ouest du site, cet équipement permettait le basculement des wagons houillers du SGLM (charge 10 tonnes, puis 15 tonnes) manoeuvrés un par un par système de cabestan, poulées et poignées de renvoi sur les voies métriques hautes, afin de transvaser le charbon dans les wagons tombereaux à voie normale du PLM (puis de la SNCF) évoluant sur la voie normale en contrebas.

Il s'agit du dernier basculeur à wagon existant en France à l'heure actuelle ; l'ensemble de sa charpente métallique et du dispositif de basculement est exceptionnellement bien conservé, avec la plupart des composants identifiables et en positionnement, la plupart partiellement fonctionnels faute de lubrification.

Au-delà de son intérêt ferroviaire majeur, il s'agit du dernier vestige de l'extraordinaire passé houiller de Saint-Georges de Commiers, bénéficiant d'une protection « naturelle » (ainsi que le parc de wagons emblématiques de la ligne stocké à proximité immédiate) par la végétation spontanée envahissante très dense.



## Le Bâtiment aux Huiles

Ce bâtiment a été construit probablement après 1945 ; la datation, pas connue précisément à ce jour, pourra être précisée dès que l'analyse des archives sera possible.

De forme très allongée et étroite sur une grande hauteur, il combine plusieurs espaces et volumes aux destinations variées :

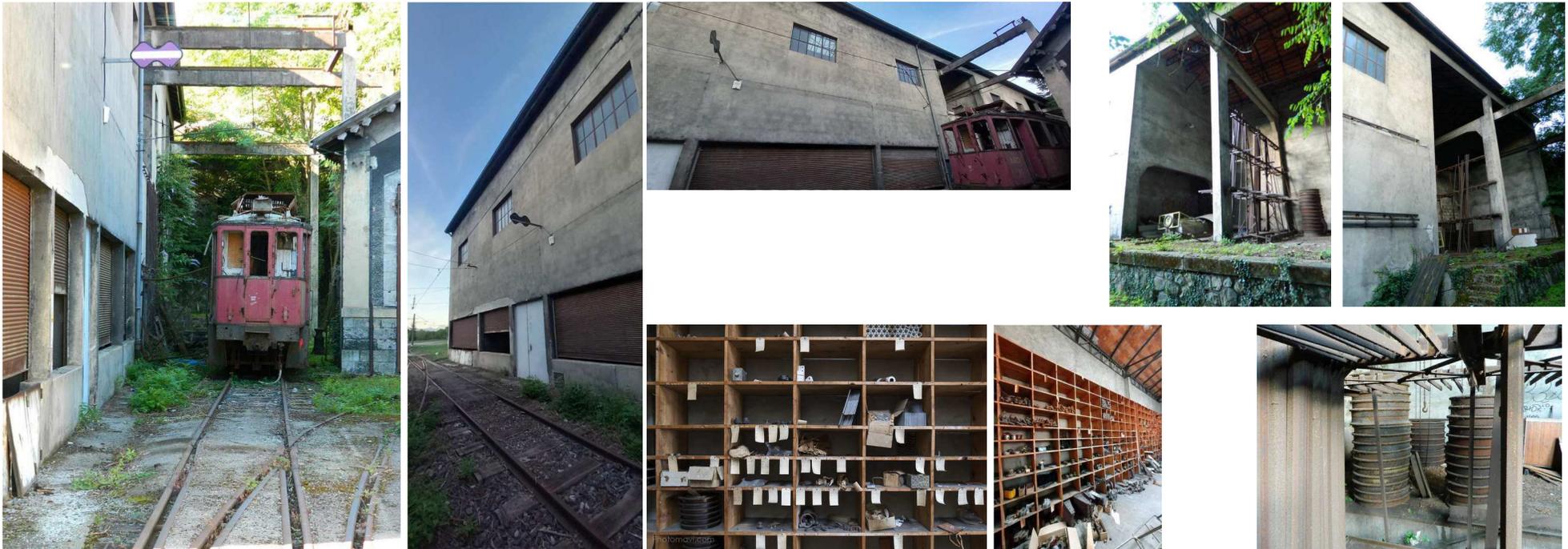
- . Stockage d'hydrocarbures (carburants, lubrifiants, liquides pour matériels hydrauliques divers) dans diverses cuves en rez de chaussée

- . Stockage de pièces détachées à l'étage sur le côté est, avec pont roulant enjambant la voie de desserte

- . Sur la façade sud ouest, le bâtiment est ouvert sur toute sa hauteur sans plancher intermédiaire ; ce volume imposant comporte un pont roulant dont la structure avec poteaux porteurs béton se prolonge au dessus d'un parc de stockage , en enjambant également la voie de desserte et son quai haut. En l'absence d'indication éventuellement disponible dans les archives non consultables, les hauteurs observées pourraient permettre d'interpréter cet équipement comme le lieu de stockage des poteaux porteurs de la caténaire de la ligne et leur manutention sur les wagons.

Son architecture formellement rigide tire son intérêt de la stricte traduction des besoins, sans ornementation ni ouvrages superflus dans un cadre industriel ; la structure béton très soignée et parfaitement lisible, les baies en façades en nombre très limité, la couverture à 2 pans avec verrières, confèrent une force esthétique certaine au bâtiment, en particulier avec le jeu des poutres et des poteaux béton du pont roulant structurant l'espace.

**Au-delà du nombre impressionnant de pièces encore stockées dans les locaux, ce bâtiment abrite la collection quasi-complète des modèles de fonderie de la plupart des pièces du matériel roulant spécifique du Chemin de Fer de La Mure, authentique trésor industriel d'intérêt supérieur dont la préservation est elle aussi impérative.**



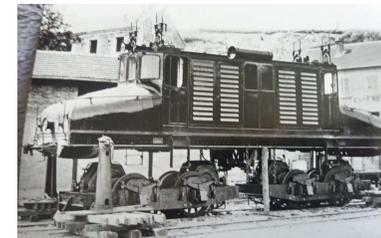
## Les Ateliers du Haut

Les ateliers dit « du Haut », situés sur la partie supérieure du site, liés aux installations antérieures par le tunnel en courbe du Ravinson, était consacré essentiellement à l'entretien des locomotives électriques (notamment, à partir de 1932, les tracteurs « Sécheron » qui sont indissociables de l'esthétique du Chemin de Fer de La Mure). Ce bâtiment est constitué d'un atelier équipé d'une fosse particulière permettant la descente des essieux moteurs sous la machine en levage pour les opérations d'entretien et remplacement, et d'une halle de remisage équipée de 3 voies.



## 4.2 Le Matériel roulant

De manière un peu étonnante, aucun véhicule historique du chemin de fer de la Mure n'a fait l'objet d'une procédure de sauvegarde. On peut également regretter la disparition d'un certain nombre de véhicules emblématiques, comme les locomotives à vapeur de l'origine du réseau, la première série de locomotives électriques « Thury » ainsi que les premières voitures voyageurs à 3 essieux.



Le site accueille encore aujourd'hui plusieurs engins moteurs et de nombreux véhicules remorqués dont certains sont classés Monuments Historiques, issus du réseau de La Mure ou d'autres réseaux secondaires (comme celui des Voies Ferrées du Dauphiné), certains contemporains de la mise en service de la ligne en 1888.

Ces différents matériels sont caractéristiques, et il est difficile de les évoquer tous ici. Si la liste détaillée va nécessiter une réflexion approfondie, les véhicules suivants présentent un intérêt patrimonial indéniable justifiant leur préservation et leur revalorisation :

> Le tracteur à tourelle Berliet, livré en 1931, qui a permis notamment l'entretien de la caténaire. Il est encore présent sur le site mais nécessite une sérieuse remise en état dans l'hypothèse d'une exposition statique. Il dispose par contre toujours de son moteur de 75 CV posé dans un deuxième temps en remplacement de l'équipement de traction initial. Il s'agit du premier engin à moteur thermique arrivé sur le réseau.

> Les tracteurs « Sécheron » de 800 CV qui furent les locomotives emblématiques du transport de charbon. Mis en service à partir de 1932, ils ont assuré un service ininterrompu depuis, poursuivi dans le contexte de l'activité touristique. Trois de ces tracteurs ont été rénovés dans le cadre de la remise en route de l'activité touristique en partie « haute » et 2 autres engins sont présent à Saint Georges de Commiers, notamment le tracteur T10 encore en livrée verte d'origine.

> L'automotrice A1 « Thomson Houston » de 1912, dernier exemplaire de la série encore en très bon état.

D'autres matériels relevant du Patrimoine constituent un ensemble exceptionnel :

Parallèlement, sont arrivées sur la ligne 4 automotrices en 2400V provenant du réseau de Nyon – Saint Cergues – Morez dans les années 80 ; une est stockée en très bon état de fonctionnement dans le bâtiment Wagonnage, une récupérée par le Nyon Saint Cergues, deux hors service sont stockées sur le site.



La draisine Decauville de 1966, équipée d'une tourelle d'inspection de la caténaire. Cette draisine est une version à voie métrique de la draisine lourde utilisée à la SNCF à la même époque. Ce véhicule est actuellement en phase de remise en état par les membres actifs de l'association



> Le wagon grue de relevage GR2 de 10 tonnes datant de 1932 avec son wagon porte flèche G67 datant de 1892  
Le wagon de secours Gs construit par Fives-Lille en 1888 (actuellement garé à La Motte d'Aveillans mais devant être redescendu à Saint-Georges de Commiers)



Les voitures « voyageurs » M19, B27 et B30 à bogies datant de 1915 et 1931 ; en particulier la voiture M19 transformée spécifiquement pour le transport des mineurs avec ses banquettes parallèles aux parois latérales et ses barres de maintien pour les voyageurs debout et leurs affaires (repas, outillage, habits de rechange, etc.)



> La grue d'atelier de 2,5T datant du début de l'exploitation du réseau en 1888 et probablement construite par Fives-Lille ; elle apparaît sur les plans d'origine.

Il est également envisagé de sauvegarder différents exemplaires de wagons de marchandises : wagons couverts 10T, wagons tombereaux 10T et 15T, wagons plateaux avec ou sans traverses pivotantes, wagons trémies, etc. A noter à ce sujet que le site accueille encore quelques exemplaires des wagons d'origine datant de 1888 et construits par la compagnie Fives-Lille. La remise en état de marche permettrait de reconstituer une rame « marchandises » illustrant le fonctionnement « en situation ».

**Au delà de l'absence de soins depuis des années conduisant à un aspect fortement dégradé mais pas irréversible, il s'agit d'un patrimoine lui aussi exceptionnel, avec son système unique de triple essieux à orientation guidée s'inscrivant dans les courbes de la ligne, et les vigies à une extrémité pour le garde freins.**

3 wagons à l'historique particulier sont encore présents sur le site : prototypes des wagons trémies pour le transport du charbon, ils sont techniquement liés au transbordement vers les wagons SNCF en voie normale (installations à côté du Basculeur) et à l'usine de conditionnement et de transformation de l'antracite / fabrication de boulets.

L'exhaustivité à ce jour de cette liste pour l'instant « à minima » est provisoire, pourra évoluer, et dépendra essentiellement de la sauvegarde et remise en état.



### 4.3 Les Machines-outils & les équipements

Le Grand Atelier accueille encore aujourd'hui les équipements nécessaires à la maintenance complète du matériel roulant, machines outils et équipements lourds en état de fonctionnement. Les plus exceptionnels constituent les derniers exemplaires présents en France :

le tour à reprofiler les essieux, dernier exemplaire pour voie métrique connu en France, qui date de 1891. Le tour d'origine du > réseau, portant encore la mention « FIVES-LILLE 1888 » est encore présent sous le hangar ruiné situé dans la boucle du Ravinson.



> La presse de 300 tonnes permettant de monter et démonter les roues sur les essieux, qui date de la construction du bâtiment



> Des tours datant du début du XXe siècle (une des machines est clairement datée de 1912)



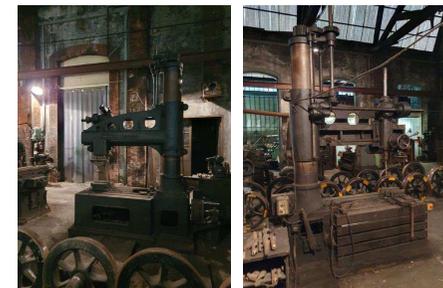
> Des fraiseuses



> Le marteau pilon, qui date vraisemblablement des années 1930

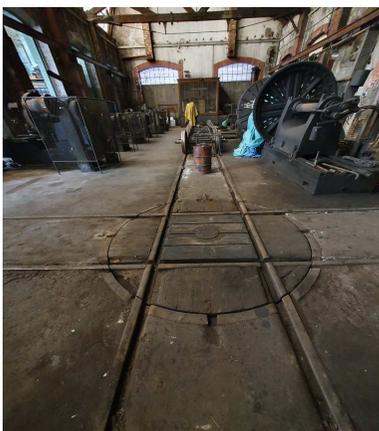


> Une perceuse radiale dont nous supposons qu'elle date des années 1930. Il s'agit d'une machine particulièrement imposante qui permet de forer des pièces métalliques avec de grands diamètres de forets allant jusqu'à 70 mm.



En plus des équipements présents dans l'atelier, certains matériels méritent d'être mentionnés :

Les plaques tournantes présentes sur le site et existant dans 2 tailles, les plus grandes permettant de faire tourner un wagon à 3 essieux complet. Les plaques tournantes principales, installées dès l'origine du réseau, ont été construites par la firme Mezières en 1887. Elles ont toutes été remises en état de fonctionnement par l'association, étant essentielles dans le process industriel de maintenance.



Les cabestans électriques qui permettent, par l'intermédiaire de poupées de renvoi encore nombreuses sur le site, de manipuler les wagons sans avoir recours aux locomotives. Le cabestan électrique de la Remise principale, dont le moteur date de 1931, a été remis en état de fonctionnement par les bénévoles de l'association.

