

# LES RAILS DU DRAC

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

Edition : 07/08/2024 – Ind V1

### Partie 2 - Le projet porté par l'Association



**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

## 5 Le projet porté par l'association

### 5.1 Le volet patrimonial

### 5.2 Le volet industriel

### 5.3 Le volet touristique & loisirs

## 6 Les aspects financiers

### 6.1 Le fonctionnement

### 6.2 Les investissements

## 7 Les emprises du projet

## 5 Le projet porté par l'association

### 5.1 Le volet patrimonial

Afin de sauvegarder et valoriser le patrimoine encore présent sur le site, le projet de l'association consiste à créer un espace muséographique retraçant l'histoire, les spécificités et les techniques du chemin de fer de la Mure.

Il sera également possible d'y présenter des éléments provenant d'autres chemins de fer secondaires locaux aujourd'hui disparus (par exemple les Voies Ferrées du Dauphiné), au cours d'échanges avec d'autres réseaux touristiques par exemple.

Cet espace ouvert sur le public régional et national s'articulera autour de différents pôles :

> Le Grand Atelier dont le parcours muséographique intégrera des démonstrations d'utilisation des différentes machines

> Le Magasin principal qui permettra de présenter non seulement les mobiliers de stockage et de classement mais aussi les méthodes de gestion des stocks « avant l'informatisation » et également un certain nombre de pièces imposantes

Comme dans tout espace muséal, le site sera complété par l'organisation de salles de présentation d'objets et de documents

> liés au chemin de fer, expositions temporaires, activités scolaires, etc ; le rez de chaussée du bâtiment Administration se prête parfaitement à cet usage, en complément de la restitution d'espaces de travail de bureau liés à l'exploitation.

Ces espaces de présentation peuvent être liés au Grand Atelier ; il sera en particulier possible de présenter des éléments

> concernant des aspects très spécifiques du chemin de fer de la Mure comme par exemple les boîtes d'essieux « Roy » qui permettent une légère rotation des essieux extrêmes des wagons ou encore le système permettant le blocage vertical des aiguilles mobiles de certains appareils de voie.

Une exposition de matériel roulant sera également mise en place, soit dans certains bâtiments comme la Remise principale,

> soit en extérieur pour les véhicules ne nécessitant pas d'être mis à l'abri. La rotation des différents matériels sur le site permettra d'illustrer le système de déplacement par câbles entraînés par les cabestans et les poulées de renvoi.

L'avenir du bâtiment wagonnage étant incertain, si une solution permettant de le sauvegarder voit le jour, il conservera sa fonction d'atelier pour les voitures et la menuiserie bois ; son utilité reste entière compte tenu du travail à accomplir sur le

> matériel préservé

Pour le basculeur, une mise en valeur esthétique est envisagée avec la mise en place « en situation » de la structure (positionnement d'un wagon houiller SGLM en partie supérieure et d'un tombereau SNCF en partie inférieure).

L'emprise de cet équipement technique et de ses 2 voies associées s'intègre dans un projet global et la dynamique portée par la commune. La sauvegarde de cet ensemble est indispensable puisqu'il s'agit du dernier élément existant donnant une dimension concrète à l'activité charbonnière du site.

En termes d'animations permanentes ou temporaires, des expositions pourront être accueillies, le site étant par principe ouvert aux initiatives ayant pour thème le monde ferroviaire, et plus particulièrement le ferroviaire industriel, ou des réseaux secondaires

Nous envisageons par exemple de mettre à l'honneur, de manière plus ponctuelle, l'histoire minière du plateau Matheysin, l'histoire locale de Saint-Georges de Commiers et de ses environs, la Ligne des Alpes (ligne Grenoble-Veynes) et des réseaux secondaires et/ou touristique comme le Chemin de Fer du Blanc-Argent, le chemin de Fer du Nyon-Saint-Cergue-Morez, selon le système des échanges culturels.

Dans le détail, le mode de fonctionnement du site est à finaliser ; s'il est prématuré de mettre en place à l'étape actuelle un structuration figée, nous pouvons envisager plusieurs cas de figure pour un fonctionnement adapté et responsable :

- > soit une ouverture à la demande, qui peut être parfaitement adaptée au démarrage de l'ouverture au public, comme c'est par exemple le cas pour le musée « Histobus » de Pont de Claix
- > soit une ouverture selon des horaires et des amplitudes à finaliser avec une logistique adaptée, selon le niveau de fréquentation atteint.

La mise en place d'un fonctionnement mixte (ouverture régulière à la belle saison et ouverture à la demande le reste de l'année) est également envisageable et pertinent ; dans un premier temps, l'accueil peut être assuré par les bénévoles de l'association.

Un partenariat avec l'association Standard216 qui gère le musée « Histobus » de Pont de Claix, et avec l'association de la Mine Image de La Motte d'Aveillans, sont également à l'étude pour des échanges constructifs et des manifestations communes sur la durée.

La fréquentation de ce musée pourra être couplée avec l'activité du vélorail, dans un souci de bonne gestion du site.

## 5.2 Le volet industriel

Les équipements disponibles au sein de l'atelier ainsi que les compétences techniques des membres de l'association (déjà existantes ou éventuellement à acquérir) permettraient de répondre à différents types d'activité.

En effet, deux sujets sont actuellement bien identifiés :

> d'une part il nous semble fondamental de pouvoir perpétuer le savoir-faire lié à l'utilisation de ces machines. A une époque où la plupart des usinages sont effectués à l'aide de machines à commande numérique, la démonstration de l'utilisation de ces anciennes machines sera tout à fait pédagogique pour les visiteurs, et plus encore pour les élèves de lycées professionnels de la région que nous ne manquerons pas d'inviter.

Le support technique découle directement : en parallèle de ces démonstrations, certains usinages nécessaires à l'entretien du matériel roulant pourront être réalisés.

> D'autre part une demande formulée par des sociétés de maintenance ferroviaire industrielle (comme par exemple la société ARTERAIL) qui disposeraient ainsi d'un site d'entretien et de rénovation en voie métrique localisé dans le Sud-Est de la France avec l'outillage adapté.

Au-delà du maintien en état de l'outil industriel et du maintien d'un savoir-faire, en parallèle de la billetterie et des activités muséales payantes, ces activités permettront de contribuer aux ressources financières nécessaires sur le site, le principe étant acté.

### 5.3 Le volet touristique & loisirs

Le projet porté par l'association comporte la mise en œuvre d'un vélorail entre la gare de Saint-Georges de Commiers et la gare de Notre Dame de Commiers soit sur un linéaire de l'ordre de 7 km.

L'association s'appuie sur les compétences de ses membres et sur les retours d'expérience de plusieurs vélorails en activité basés sur l'utilisation d'engins électriques (en particulier celui de Valençay qui présente des similitudes). Dans le futur, il est envisageable d'effectuer des trajets mixtes : montée en train historique et descente en vélo-rail, de manière régulière ou occasionnelle. La mixité des circulations est déjà active sur d'autres réseaux.

Après analyse des différentes options techniquement et administrativement possibles, la solution actuellement retenue est l'utilisation de vélorails à assistance électrique et régulation, avec retournement à Notre Dame.

Des activités de restauration et/ou de ventes de produits seront mis en place à Saint-Georges et à Notre Dame avec des partenaires locaux. Par exemple, le bar-restaurant « Le Babaz » à Saint-Georges et les producteurs de « La Petite Ferme » à Notre Dame pourraient être partie prenante sur ce volet, comme d'autres opérateurs économiques régionaux.

En plus de créer une activité touristique propre au projet sur le site, ce volet doit également :

- > Contribuer au développement économique de la commune (économie fortement perturbée depuis la réduction de l'exploitation du train touristique à la partie amont)
- > Proposer une activité complémentaire à celle proposée par l'exploitation du train touristique en partie haute
- > Générer des ressources financières significatives dans le cadre du financement du projet (notamment en ce qui concerne les coûts de fonctionnement).

Par pragmatisme, nous proposons une mise en place du vélorail de manière progressive sur 2 ou 3 ans, afin :

- > D'étaler les investissements, notamment en termes d'achat d'engins roulants (ou éventuellement de location)
- > De permettre un premier retour d'expérience sur ces engins qui seront pour les premiers, inévitablement, plutôt des prototypes que des engins éprouvés compte tenu du profil de la ligne

- > De permettre de roder l'exploitation progressivement, en mixant, en fonction de la période d'exploitation, la main d'œuvre de techniciens salariés et/ou la mobilisation de bénévoles, ceci notamment afin de diminuer les coûts. Ce mode de fonctionnement sera vraisemblablement à pérenniser.

Il est important de souligner les synergies fondamentales qui existent entre les différents volets de notre projet.

Le statut associatif représente un avantage certain pour l'exploitation du vélorail par rapport à un établissement privé, notamment en termes de sécurisation et d'efficacité. Si la mobilisation de personnels salariés est bien sûr une évidence, la possibilité de mobiliser des bénévoles permet de traiter plus simplement les aléas liés, par exemple, à l'indisponibilité provisoire d'un salarié ou d'un surcroît d'activité ponctuel. De même, en basse saison, l'exploitation peut être assurée, uniquement les week-ends, par les seuls bénévoles.

Ce fonctionnement permet en particulier de diminuer plusieurs postes budgétaires et coûts d'exploitation de manière très sensible.

Il permet également de mutualiser certains moyens : l'utilisation des engins ferroviaires remis en marche dans le cadre de notre projet pour les trains de travaux, équipements mécaniques pour l'entretien des vélo-rails, usinages spécifiques, doivent s'inscrire dans un processus administratif lourd, selon la réglementation en vigueur.

## 6 Les aspects financiers

### 6.1 Le fonctionnement

En ce qui concerne les frais de fonctionnement, notre statut associatif devrait permettre de les maintenir à un niveau relativement modeste au démarrage du projet.

Les informations transmises par le département font actuellement état d'un budget de l'ordre de 40 000 euros annuel dont 20 000 pour l'entretien de la voie et du site (élagage, débroussaillage, tonte), activité qui pourra être prise en charge par les bénévoles de l'association.

Le reste du budget concerne essentiellement les frais d'eau et d'électricité, les assurances et le contrat d'alarme / télésurveillance. Ce budget sera probablement majoré par l'augmentation des frais fixes (électricité notamment) liée au démarrage des activités, les frais de fonctionnement propres à l'association et la nécessité de mettre en place un système de vidéosurveillance compte tenu du très grand nombre d'actes de malveillance constatés depuis plusieurs années.

Le financement de ces frais pourra être couvert d'une part par le montant des adhésions, par certaines subventions qui peuvent être identifiées (subventions départementales notamment), les activités de ventes d'objets, et d'autre part et de manière principale, par les recettes du vélorail.

Le projet sera l'occasion de partenariats constructifs avec les structures, organismes, et l'ensemble des acteurs économiques pouvant apporter leur concours : la Fondation du Patrimoine, déjà approchée avec suite favorable, le mécénat industriel qui est également une piste sérieuse, les subventions dédiées pouvant être sollicités (fonds européens), etc.

### 6.2 Les investissements

A court terme, cet aspect central nécessite une étude approfondie pour effectuer un dimensionnement au plus juste ; les éléments disponibles comportent plusieurs inconnues qu'il convient d'évaluer, et qui découlent de la possibilité de partenariats, de l'état des bâtiments lors de la mise à disposition suivant des modalités à finaliser, etc.

Une levée de fond, ou un partenariat économique, seront à définir afin d'effectuer les remises à niveau nécessaires pour l'accueil du public dans le cadre administratif et juridique qui devra être finalisé.

Les projections actuelles selon les différentes simulations font apparaître un besoin budgétaire se situant entre 450 k€ et 950k€, montant purement indicatif qui devra être finalisé

## 7 Les emprises du projet

Il est important de prévoir, dès à présent, les espaces nécessaires à la création et au développement de l'activité, tout en prenant en compte la nécessité de ne pas gaspiller inutilement un espace ouvert conséquent.

Par ailleurs, il est important que l'ensemble des réflexions sur le devenir du site, au lieu de s'éparpiller et de se concurrencer dans l'espace et les fonctionnalités croisées, concourent à un objectif commun de valorisation du site et d'intérêts partagés, dans un souci commun de veille au bon usage des deniers publics ou privés.

Le caractère ferroviaire patrimonial du lieu est indéniable et doit servir de base à toute réflexion d'ensemble, intégrant la coexistence de circulations de matériels ferroviaires et du vélorail.

Préalablement à toute étude globale d'aménagement du site, en première intention, les emprises à affecter et réserver au projet seraient les suivantes selon le premier schéma indicatif ci après ; cette définition sommaire fera l'objet d'une évolution et d'une mise à jour en intégrant les éléments de logistique, les équipements P+R en projet, etc. :

La zone de la gare à proprement parler (en vert sur le schéma) intégrant le site des bâtiments historiques, la zone des > quais, l'espace partiellement goudronné allant jusqu'au bâtiment industriel « communal ». Sur cette base, s'articule la zone du basculeur.

Une zone permettant le remisage du matériel roulant et, à terme, la possibilité de mettre en place des bâtiments de > remisage complémentaires (en orange sur le schéma). L'emprise latérale de cet espace correspond notamment, en début de zone, à l'espace entre le mur de soutènement du faisceau du basculeur et la voie principale. Cette zone intègre également, en partie nord, la zone de l'actuel hangar du Ravinson

La zone de la partie « haute » avec les Ateliers du Haut et une partie du faisceau des houillères. Cette dernière partie est en effet importante pour 2 raisons : une raison patrimoniale liée à la présence de 2 aiguillages triples (symétriques et > non-symétriques) tout à fait exceptionnels, et une raison technique liée à la nécessité de pouvoir effectuer des manœuvres en tiroir (rebroussement) pour le transfert de matériel roulant entre la voie principale et les voies des ateliers.

Le projet implique également l'emprise de la voie principale entre Saint-Georges de Commiers et le site de la gare de Notre Dame de Commiers, selon des modalités à finaliser avec la commune de Notre Dame de Commiers ; la démarche correspondante était programmée, mais l'actualité la rend plus urgente.

La réflexion sur le foncier concerné par le projet est à finaliser dans des délais rapides.

Emprises prévisionnelles  
nécessaires au projet

