

La réalisation de la ligne

De Saint-Georges-de-Commiers à La Mure



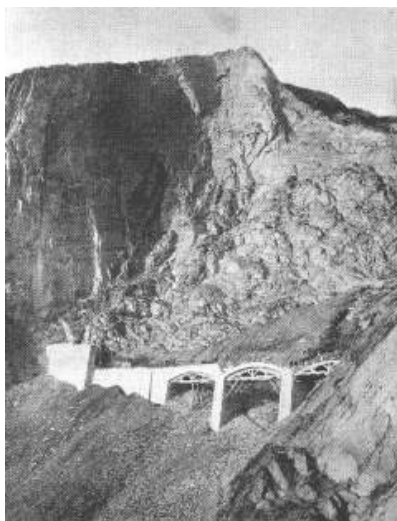
La construction de la ligne commence à la fin de l'été 1882, sous la direction de M. Rivoire-Vicat, ingénieur des Ponts et Chaussées.

Les difficultés techniques sont énormes, mais les travaux d'infrastructure et les ouvrages d'art sont terminés avant la fin de l'année 1885. Du PK (point kilométrique) 8 au PK 15, le tracé demande beaucoup d'ingéniosité : le 23 mai 1885, 103 obus sont tirés depuis la rive opposée du Drac afin de permettre le passage de la voie ferrée. La pose de la voie est entièrement achevée en 1886.

Mais les Ponts et Chaussées ne se sont pas préoccupés de la future exploitation du chemin de fer : aucun matériel roulant n'a été commandé ! Le 16 avril 1886, le Ministre des Travaux Publics et la compagnie Fives-Lille signent une convention selon laquelle l'exploitation de la ligne est concédée à cette compagnie. Elle s'engage à fournir le matériel roulant, le mobilier des gares et tous les approvisionnements nécessaires.

L'inauguration a lieu le 24 juillet 1888, en présence du ministre des Travaux publics, du préfet de l'Isère, des maires de plusieurs communes et de la presse locale et nationale.

De La Mure à Gap par Corps



Après l'abandon de plusieurs projets, le 27 avril 1906, l'Etat déclare d'utilité publique une ligne de La Mure à Gap avec un embranchement de 3 kilomètres jusqu'au Valbonnais.

Cette ligne doit assurer la desserte de la vallée du Champsaur. Les travaux commencent en 1911 sous la direction de M. Rivoire-Vicat, mais sont très ralentis dès 1914 en raison de la déclaration de guerre.

Pas de tunnel, mais de nombreux ponts et trois viaducs. Le tracé suit à peu près celui de la RN 85, avec des courbes descendant jusqu'à 50 mètres de rayon et des rampes dont les déclivités atteignent 6%, voire 7,3% sur l'embranchement du Valbonnais.

En direction de Corps, la ligne traverse La Mure, par la rue du Breuil, puis Sousville et Roizon, avant d'atteindre le majestueux viaduc de la Roizonne (225 m de longueur et 110 de hauteur), celui de la Bonne (280 m de longueur et 55,65 m de hauteur), puis elle traverse Saint-Laurent-en-Beaumont, Saint-Pierre-de-Méarotz, Les Egats, La-Salle-en-Beaumont, Quet-en-Beaumont, Sainte-Luce et Le Cardaire pour arriver à Corps.

La progression est très lente, même après la guerre, et la section jusqu'à Gap ne sera jamais terminée. Ce n'est que le 18 juin 1932 que la ligne est ouverte à l'exploitation jusqu'à Valbonnais et Corps. Pour les sections La Mure - Valbonnais et La Mure - Corps, le trafic voyageurs est suspendu en mai 1939 pour cause de rentabilité insuffisante, mais il reprend un mois plus tard jusqu'à la fin du conflit mondial. La ligne est fermée en 1949 et déclassée en février 1952. Vers 1950, les viaducs sont aménagés pour la circulation automobile.