

# Le transport

## Le charbon



Il ne faut pas perdre de vue que le Chemin de Fer de La Mure a été construit dans le but d'écouler la production d'antracite des mines de la Matheysine. Le trafic charbonnier était prépondérant dans le trafic marchandises ; le trafic voyageurs occupait une part bien moindre. Le chemin de fer a permis aux houillères d'étendre leur marché, et ce en dépit de la concurrence des autres bassins miniers du sud-est.

Mais le coût élevé d'extraction de l'antracite a entraîné, dès les années 1960 son déclin rapide, aggravé par les frais induits par la rupture de charge SGLM/SNCF et routière. Après son apogée en 1966, la baisse du trafic a été continue. Le dernier train de charbon a circulé le 18 octobre 1988.

Année	Tonnage
1888	46 500
1901	20 000
1916	300 000
1930	400 000
1940	573 000
1959	717 000
1966	791 000
1987	60 000

*Évolution du tonnage transporté de 1888 à 1987*

## Les autres marchandises

Avant la concurrence des transports routiers, le chemin de fer de La Mure bénéficiait du quasi-monopole du trafic marchandises. Outre le charbon, le train transportait les matériaux nécessaires à la mine : bois, cintres, ciments, manioc... Ces transports représentant somme toute un volume relativement faible.

La construction des différents ouvrages hydroélectriques sur le Drac augmenta quelque temps la part du trafic avec le transport de différents matériaux de construction (ciment, acier).

Le trafic marchandises connut son année record en 1926, avec 56 565 tonnes transportées. À partir de 1952, ce trafic cesse pratiquement, consacrant l'hégémonie des transports routiers.

## La poste

Le CFM a été aussi un train postal : avant d'être acheminé par la route, le courrier l'était par le rail, rapide et fiable. Chaque train disposait d'un wagon ou d'un compartiment affecté aux agents chargés du tri. Le courrier composté par un cachet de 24 mm de diamètre portait la mention « St-Georges-de-Commiers - La Mure » ou « La Mure - St-Georges-de-Commiers », selon le sens de circulation. Au centre du cachet était inscrit en abrégé le numéro de la levée, le mois et l'année. Ce cachet est dit « cachet de convoyeur de ligne ».