

Rail et Industrie

LA REVUE DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°73

Septembre 2018
Parution Trimestrielle
Prix : 12,00 Euros

Villeneuve-le-Roi (Val-de-Marne) : de SGTL à Inveho USV en passant par Socomat, Atir-Rail et MRVM

Par Patrick Etiévant

Le site de Villeneuve le Roi est à l'origine de plusieurs Sociétés Ferroviaires

Existant depuis 1878, le site de Villeneuve le Roi a un long passé ferroviaire. A l'origine il était dédié à l'entretien des wagons foudres, notamment ceux utilisés pour le transport de vin aux chais de la Gare de Paris Bercy.

Dès l'origine, le site est orienté vers l'entretien des wagons destinés au transport de produits liquides pour l'agro-alimentaire, la chimie, etc... : foudres et citernes

C'est le 12 juillet 1955 qu'est créée la SGTL Société Générale de Transport de Liquides dont le siège est à Paris, 56 rue de Londres à côté de la Gare Saint Lazare (75), et les ateliers 1 rue Jean-Pierre Timbaud à Villeneuve le Roi (94). Vers 1990, la Direction de SGTL est transférée 43 Rue de Provence toujours à Paris.



Vue générale des emprises de la SGTL à Villeneuve-le-Roi (94) – Photographie Patrick Etiévant -

Au fil des ans, le site de Villeneuve le Roi assure la construction, la réparation, la rénovation et la reconstruction de wagons de marchandises, principalement de type citerne en acier ou citerne en inox, puis de conteneurs citernes.

Le 1^{er} avril 1981, la Société Socomat est créée. Sa vocation principale est de louer des wagons et conteneurs citernes. Son but est de répondre à la demande des clients et d'offrir des services afin d'optimiser la logistique ferroviaire, notamment la

Le chemin de fer de Collenon, les mines de la Cappe et de Collenon à Lorette & Génilac (Loire)

Par Patrick Etiévant

L'exploitation du Charbon et le transport du Charbon dans la vallée du Gier vers 1830

L'exploitation du charbon à la Cappe

La concession de la Cappe est accordée par ordonnance du Roi à Paris le 17 novembre 1824. La superficie de la mine de houille concédée est de 82 hectares. Les couches de houille sont situées sous les communes de Lorette, Génilac, Cellieu et Chagnon. La concession se présente sous la forme d'un triangle dont la base serait représentée par la rivière du Gier, le côté droit par son affluent la rivière La Durèze, et le côté gauche par une ligne reliant le Moulin de Cuzieu au 1^{er} pont sur la Durèze.

Bien avant que la concession ne soit accordée, et cela probablement dès le début du 18^{ème} siècle, le charbon était exploité dans les affleurements de ce secteur géographique de façon empirique et totalement désordonnée par les différents propriétaires terriens qui n'avaient aucune connaissance de l'art des mines [La première école des mines de France (Paris) ne sera en effet fondée que le 19 mars 1783 sur ordonnance du roi Louis XVI, le but principal était d'éviter le gaspillage des gisements souterrains dont l'Etat était le seul propriétaire...].



50. LORETTE — Mine de la Haute-Cappe - Groupe de Mineurs attendant leur descente dans la Mine

Vers 1900, les mineurs du puits Guillemain des mines de la Cappe avant la descente. On observe les lampes de sécurité de type Marsaut à huile, et les marques qui permettront d'attribuer les bennes (berlines) de charbon extraites au bon piqueur pour les statistiques de production, les impôts et surtout la paye... - Collection privée, Photographie DR -

L'exploitation du charbon à Collenon

La concession de Collenon est accordée par ordonnance du Roi à Paris le 17 novembre 1824 (même date que pour la Cappe). Sa superficie est de 94 hectares, autorisant l'exploitation du charbon sous les communes de Lorette, Saint-Genis-Terrenoire, Cellieu et Chagnon. Elle est contiguë de celle de la Cappe par son côté Est.

Au niveau de l'exploitation, la situation était similaire à celle de la Cappe : la concession était accordée pour régulariser la situation : les mines du secteur étaient exploitées de façon discontinue depuis environ une cinquantaine d'années par des propriétaires terriens sans autorisation du Roi.

En Région Bourgogne : du val de Saône aux confins de la Nièvre et de l'Allier fin Décembre 2013

Par Francis Perenon

Partis de Lyon peu après 7h, nous arrivons dans la lueur blafarde du petit matin au port fluvial de Mâcon où l'activité semble démarrer très doucement.

Mâcon : 8h00

Sur les voies proches des quais, le nouveau locotracteur ou plutôt la nouvelle locomotive, ex V100 de la DB pour le service de manœuvre ou sur les lignes secondaires est encore attelée à une rame de porte-conteneurs du groupe Trans-Fer, dont quelques-uns pour le transport alimentaire ont leur réfrigérant encore en marche.

Côté zone industrielle, c'est aussi le grand calme avec le silo Cérégrain devenu depuis peu Terres d'Alliance qui reste encore fermé dans le noir complet. Seuls quelques camions sortent de l'aire de remisage du transporteur routier Alainé.



Aproport : au petit jour au port de Macon : la locomotive V100 – ex DB - reconditionnée par la SIFEL est en tête d'un train de conteneurs TransFer – Photographie Patrick Etiévant -

Note sur la V100 : locomotive diesel-hydraulique du type BB d'une masse de 63 tonnes, 1000 ch pour 12 m de longueur. Cabine centrale – déclassée vers 1990. Après affectation dans diverses entreprises allemandes, elle est rachetée par la Société Française Sifel qui la reconditionne avec un nouveau moteur Caterpillar de 760 ch, avant reprise de service à Mâcon fin 2011 sous le n° BF001.

Nous continuons notre voyage directement vers Charolles qui a perdu sa voie ferrée, et Paray le Monial par la grande route de l'Ouest qui longe au départ la ligne TGV de Paris ? A l'entrée de Paray le Monial, arrêt au chantier d'imprégnation des bois toujours actif, mais fermé pour congés de fin d'année. Notons que l'embranchement ferroviaire avec la SNCF n'est plus utilisé.