

N°171 - SEPTEMBRE 2025 - GRATUIT

la Piceble

L'histoire de Lyon va vous surprendre

**HISTOIRES DE
CHEMIN
DE FER**

PRÉVENTION AUDITIVE

AGIR DÈS LES PREMIERS GÊNES : UN REFLEXE SANTÉ

Une baisse auditive non prise en charge peut avoir des conséquences durables. C'est ce que confirment aujourd'hui de nombreuses études scientifiques, en France comme à l'étranger. Le dépistage précoce reste la meilleure arme pour préserver ses capacités.

Entretien avec Tiphaine Bigeard, audioprothésiste diplômée d'État, à Lyon Croix-Rousse.

À partir de quand faut-il faire contrôler son audition ?

Tiphaine Bigeard : « Le plus tôt est le mieux. Dès les premières gênes, même légères, il est utile de faire un point. Ce que nous savons aujourd'hui, c'est qu'une prise en charge précoce permet de limiter certaines répercussions, notamment sur les fonctions cognitives. Une audition corrigée tôt permet de conserver ses repères sonores, et cela facilite grandement l'adaptation. »

Quels sont les premiers signes d'une perte auditive ?

« Les troubles commencent souvent de manière insidieuse. Beaucoup de personnes remarquent qu'elles peinent à suivre une conversation dans un environnement bruyant, ou qu'elles montent le volume de la télévision sans s'en rendre compte. Ce sont des signaux faibles, mais révélateurs. Quand ces situations deviennent fréquentes, il est temps de consulter un professionnel. »

Que recommandez-vous une fois le diagnostic posé ?

« L'équipement auditif n'est qu'une partie de la solution. L'essentiel, c'est l'accompagnement. Un bon réglage, un suivi dans la durée, une vraie relation de confiance avec un professionnel : tout cela compte autant que l'appareil en lui-même. Une audition bien corrigée, c'est d'abord un travail d'écoute – dans tous les sens du terme. »

Quel type de suivi proposez-vous concrètement ?

« Tout commence par un bilan auditif gratuit, réalisé sur place par un audioprothésiste diplômé d'État. Cet examen simple, non médical, permet d'évaluer la situation de manière précise. Si une correction est envisagée, la personne peut essayer une solution sur plusieurs semaines, sans engagement. Ce temps d'adaptation permet d'affiner les réglages en toute sérénité. Par la suite, nous restons disponibles pour un suivi régulier, avec contrôles et ajustements si nécessaire.

L'essentiel, c'est que chacun se sente accompagné, à son rythme, avec un professionnel de confiance. »

Pourquoi cet accompagnement est-il si déterminant ?

« Parce que derrière chaque audition, il y a une histoire, un mode de vie, une sensibilité propre. Il ne suffit pas d'amplifier les sons : il faut que l'ensemble soit harmonieux, confortable et fidèle à la perception naturelle. Cela demande une vraie expertise, des réglages précis, et surtout de l'écoute. »

Que diriez-vous à une personne qui hésite encore ?

« Qu'il ne s'agit pas de franchir un cap, mais d'agir pour soi. Les appareils sont aujourd'hui discrets, performants, et surtout très bien tolérés quand ils sont bien adaptés. L'essai est gratuit, sans engagement. C'est une simple démarche de santé. On n'a rien à perdre à faire le point, mais parfois beaucoup à gagner. »

*Faites le point
sur votre audition
Rencontrons-nous !*



TIPHAINE Bigeard
LILOU Cantillon
DAVID Colin
STÉPHANE Gallégo
MARIE Pasko
Audioprothésistes D.E.

LYON 1^{ER} TERREAUX
22 rue Constantine
04 72 41 88 03

LYON 4^E CROIX-ROUSSE
130 bd. Croix-Rousse
04 78 39 28 52

CALUIRE ET CUIRE
87 rue Pasteur
04 51 26 09 65



**AUDITION
CONSEIL**

l'art de bien s'entendre

Test¹ et Essai²
GRATUITS

Offre 100% Santé*
**ENTIÈREMENT
PRIS EN CHARGE**

SUIVI DU PATIENT
illimité

RENCONTREZ NOS
AUDIOPROTHÉSISTES
auditionconseil.fr

Directrice de la publication

Julie Bordet
juliebordet@laficelle.com
(06 14 03 75 34)

Rédaction :

Josette Bordet
josettebordet69@gmail.com
(06 52 12 82 58)
Léo Montessuy - Recherche archives

Publicité

laficelle.publicite@gmail.com
(06 15 78 03 03)

La Ficelle. 94 bd de la Croix-Rousse 69001 Lyon
Tél. 06 52 12 82 58
redaction@laficelle.com

Impression :

IPS (Reyrieux - 01)
Edité à 5 000 exemplaires

Distribution :

Société Goliath, Lyon 1er

La ficelle SARL

Capital : 8000 euros. Siège social : 94 boulevard de la Croix-Rousse 69001 Lyon. Objet social : édition de publications de presse et de sites Internet
Gérante : Chloé Lanteri-Bordet
RCS : 503 200 487 RCS LYON
ISSN 2111-8914

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle par quelque procédé que ce soit, des pages et des publicités publiées dans la présente publication, faite sans autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon.



Julie Bordet
fondatrice et directrice de la publication

Édito

L'histoire du chemin de fer en France commence en 1827 avec la ligne Saint-Etienne - Andrézieux, première en Europe continentale. Ces dix-sept kilomètres de rails transportent le charbon depuis les mines jusqu'à la Loire par wagonnets tirés par des chevaux. Quelques années plus tard, l'invention de la machine à vapeur et la création de la ligne reliant Saint-Etienne à Lyon-Perrache, placent Lyon au coeur du réseau Paris-Lyon-Méditerranée. Triages, entrepôts, rotondes, ateliers de maintenance, gares, marquent l'essor industriel et redessinent la ville. Un gigantesque réseau, une infrastructure remarquable, superbes témoignages de l'histoire industrielle du XIXème siècle. Mais le patrimoine lyonnais ne se limite pas aux rails et aux gares. Ses escaliers, de la Croix-Rousse à Fourvière, montrent un autre paysage urbain.

Josette Bordet

Sommaire

La ficelle démêle
Histoires de chemin de fer : L'Hexagone de fer, une immensité ferroviaire

La ficelle se bambane
Les escaliers à Lyon



Fontaine Bartholdi et musée des Beaux-Arts.
Photo La ficelle

LA FICELLE REMERCIE LES LECTEURS POUR LEUR AIDE AU BON FONCTIONNEMENT DU MAGAZINE : DONS, PHOTOS...

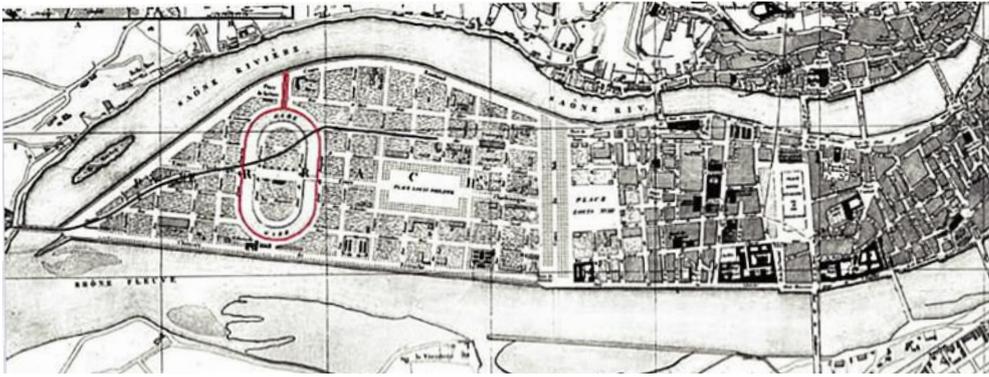


La ficelle en téléchargement
www.laficelle.com

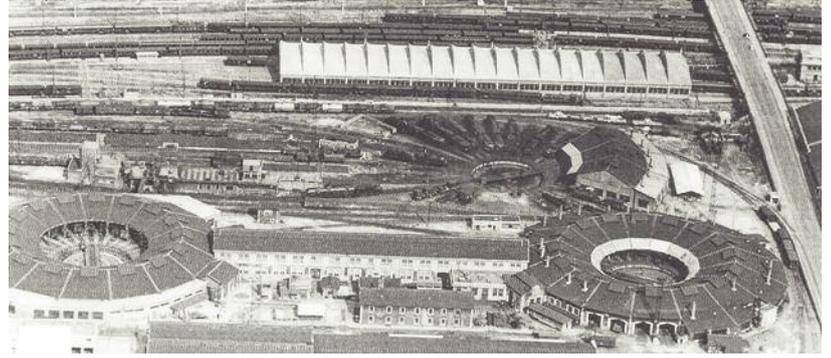


Du mardi au jeudi : 9h à 13h et 16h à 19h30
Vendredi et samedi : 9h à 13h et 15h à 20h
Dimanche : 10h à 13h

11 place Tabareau
LYON 69004
04 78 27 88 48



Plan de Lyon Perrache 1840. Gare d'eau Seguin- cernée de rouge



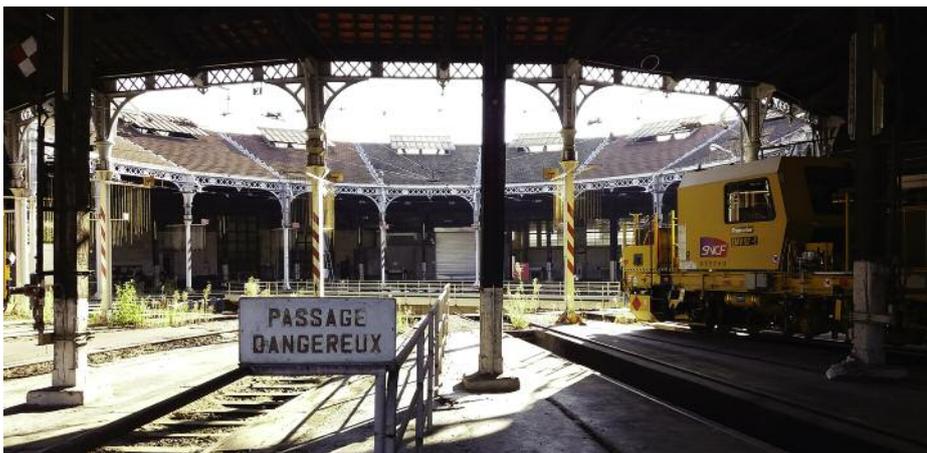
Pont rue Croix-Baret. Axe important entre le 7ème et le 8ème arrondissement de Lyon, il « enjambe » le dépôt de la Mouche avec une vue imprenable ! Photos Rues de Lyon et Inventaire Patrimoine Rhône-Alpes

Dépôt de la Mouche. Vue générale des rotondes nord (à gauche) et sud (à droite) au XXe siècle « Le dépôt ferroviaire de Lyon-Mouche est un site qualifiable d'Ensemble Industriel Remarquable de par son histoire, son architecture, son emplacement urbain, sa composition et de par les locomotives prestigieuses qu'il a pu accueillir durant près de 150 ans. »(1)



Plan du quartier de la Mouche et de la rue Croix-Baret

AML



construction de la gare en 1855. Construite afin de désengorger la gare de Perrache et celle de Vaise saturée (autorails), elle facilite le dépôt temporaire des machines qui devaient jusqu'alors se rendre au dépôt de La Mouche. Celui-ci comprenait une remise à 16 voies couvertes, deux châteaux d'eau, des bâtiments administratifs, un entrepôt de lanternes. Complètement désaffectée aujourd'hui et menacée de démolition, cette annexe reste cependant un témoignage des dépôts attachés aux gares, dépôts aujourd'hui majoritairement disparus. En tant qu'annexe de Lyon-Mouche, le site SNCF de Vénissieux possède lui aussi une rotonde pour l'entretien des machines. Ses installations permettaient le levage des chaudières des plus grosses machines à vapeur. Créé en 1920, après la Première Guerre mondiale, le dépôt devint ensuite autonome et comprenait des machines-outils, une forge, quatre ponts roulants, pour un effectif de plus de 500 agents en 1922. Il fait aujourd'hui partie du Technicentre de maintenance de Vénissieux, spécialisé dans l'entretien de matériel TER.

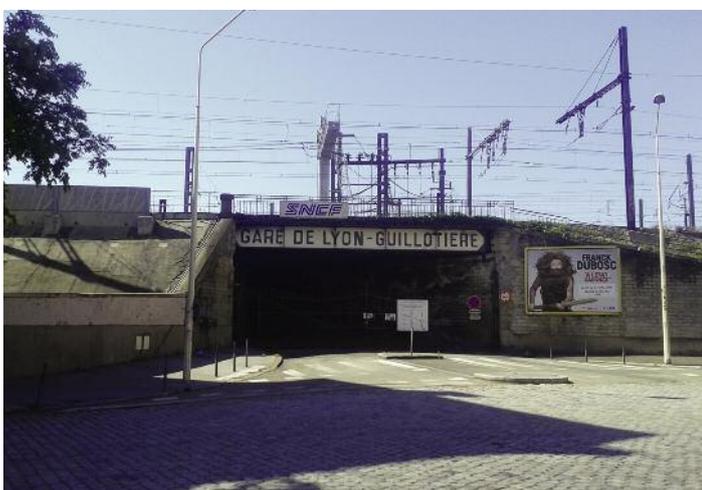
Intérieur de la rotonde nord de la Mouche et ses 32 voies (graissage des locomotives). Elle comporte une charpente en bois soutenue par des poteaux en fonte et onze lanternes au plafond pour un éclairage naturel. A découvrir lors des journées du Patrimoine Photo Romain Behar



L'annexe-traction de la gare de Perrache - Remise ferroviaire, cours Suchet Lyon 2e
Photo Inventaire Patrimoine



Emprises S.N.C.F. de Vénissieux - Rotonde des locomotives



La Gare de Lyon-Guillotière est une gare de marchandises située dans le 7ème arrondissement de Lyon.



Gare de Vénissieux. Le bâtiment-voyageurs en 2008, avec les travaux du tramway T4.

LA GARE DE VÉNISSIEUX SE SITUE SUR LA LIGNE DE LYON-PERRACHE À MARSEILLE-SAINT-CHARLES

La gare de la Guillotière marque le début de la section Lyon-Valence réalisée en 1855 par la Compagnie PLM. Les raccordements entre La Guillotière, Vaise et la gare de Perrache sont réalisés en 1856 et permettent la continuité de l'axe ferroviaire Paris/Marseille.

La gare de Lyon-Vaise fait partie de l'axe Paris-Lyon-Méditerranée. L'ancien dépôt des machines à vapeur était équipé, lui aussi, de plaques tournantes, d'une gare de marchandises avec une remise pour 26 locomotives à vapeur au XIXème siècle. Puis il devint centre d'entretien des autorails et gare de voyageurs. Il est aujourd'hui « Unité de Production du Technicentre de Lyon » et est spécialisé dans l'entretien et la maintenance du matériel roulant à moteur thermique de la région de Lyon.

La gare de Vénissieux se situe sur la ligne de Lyon-Perrache à Marseille-Saint-Charles (via Grenoble). Sa mise en service par la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné eut lieu en 1858, avant que celle-ci ne fusionne la même année avec la Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. En 1920, la Compagnie du PLM crée le dépôt de Vénissieux, qui, à son ouverture, est une annexe de ceux de Vaise et de la Mouche. Les ateliers SNCF de réparation de locomotives électriques, appelés aussi



5580. LYON — La Gare de Vaise



La gare de Vaise en 1900, le Technicentre de Vaise en 2009 et l'entrée du pôle multimodal et du bâtiment « voyageurs » de Vaise.

LES RACCORDEMENTS ENTRE LA GUILLOTIÈRE, VAISE ET LA GARE DE PERRACHE SONT RÉALISÉS EN 1856 ET PERMETTENT LA CONTINUITÉ DE L'AXE FERROVIAIRE PARIS/MARSEILLE.



«Technicentre d'Oullins», sont aujourd'hui connus sous le nom de « Grandes Locos ». L'histoire débute en 1846 avec l'installation des ateliers de la « compagnie des hauts fourneaux, forges et ateliers d'Oullins » créée par Marc Seguin (voir article suivant). Durant 170 ans, on y a construit et entretenu des locomotives à vapeur puis, par la suite, électriques. En 2019, le Technicentre quitte Oullins pour s'installer à Vénissieux. Les « Grandes Locos » accueillent, aujourd'hui, des manifestations culturelles, biennales d'Art contemporain, biennales de la Danse, festival Nuits sonores... Sur tout le territoire, l'architecture des gares de la fin du XIXème et du début du XXème siècle est reconnaissable.



Hall 1 des « Grandes Locos »



Gare des Brotteaux au début du XXème siècle. Raccordée à la gare de Lyon-Perrache en 1859, elle était le terminus de la ligne Lyon-Genève. Jugée trop petite, elle est définitivement fermée en 1983 au profit de la gare Lyon Part-Dieu. Aujourd'hui, elle abrite une brasserie, des bureaux, une maison de vente aux enchères... Le bâtiment est classé sur la liste des Monuments Historiques.



Gare de Lyon-Perrache mise en service en 1856.



SUR TOUT LE TERRITOIRE, L'ARCHITECTURE DES GARES DE LA FIN DU XIXÈME ET DU DÉBUT DU XXÈME SIÈCLE EST RECONNAISSABLE

Côté voies, les grandes gares sont souvent couvertes par une verrière et une charpente métallique aux nombreux rivets. Côté ville, la façade de gare joue un rôle de porte monumentale avec colonnade, portique, horloge centrale, ferronneries décoratives et décorations symboliques (fresques mosaïques, sculptures ou vitraux représentant les villes desservies). Ces dépôts, rotondes et gares sont des traces visibles du passé qui font partie de la ville. Plusieurs sont classés Monuments Historiques. Héritier des prouesses architecturales du XIXème siècle et porté par un maillage ferroviaire de plus de 27 000 kilomètres, le réseau français impressionne par son patrimoine et son envergure, même si sa structure privilégie encore l'axe nord-sud au détriment des liaisons transversales.

SOURCES

Transformations dans le noeud ferroviaire lyonnais - R. Caralp

Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel - Nadine Halitim-Dubois

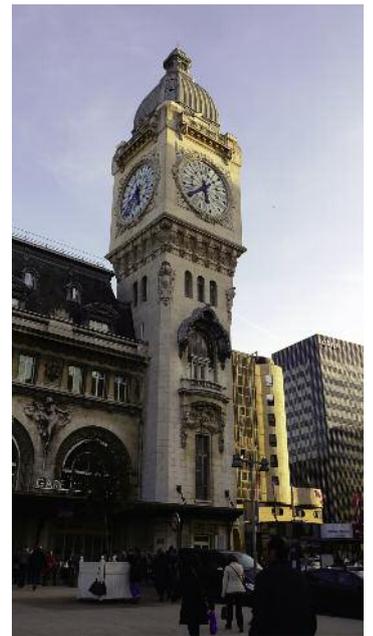
Marc Seguin ingénieur ardéchois pionnier de la machine à vapeur – Michel Cotte

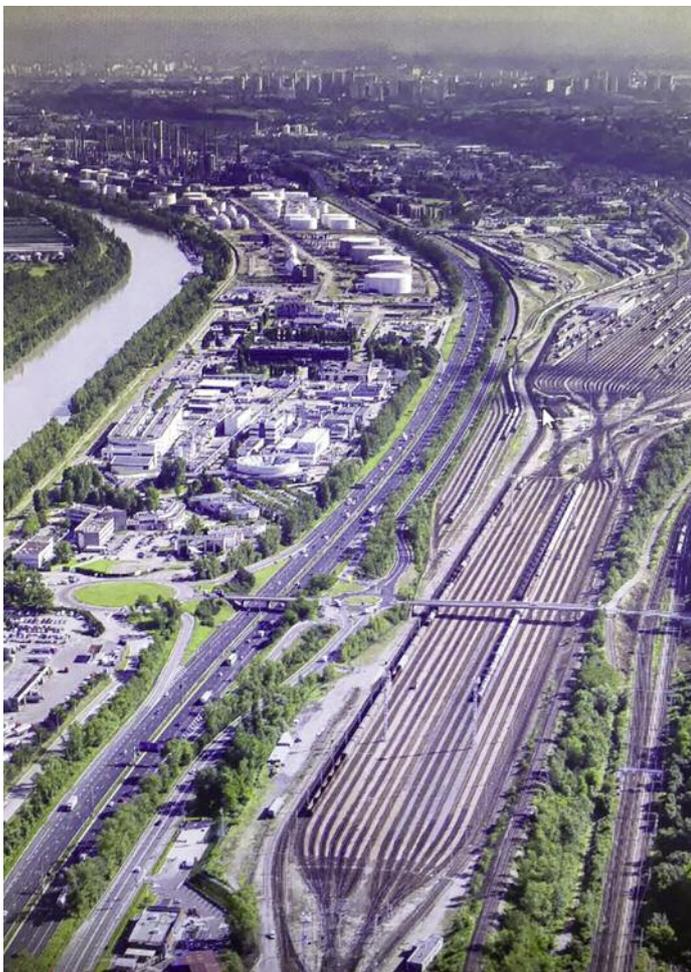
1-Association Ateliers de la Mouche

**Une plaque tournante est un système permettant soit de faire faire demi-tour aux matériels ferroviaires qui ne possèdent qu'un sens de conduite, tels que certaines locomotives à vapeur, dans les dépôts ou dans les gares terminus, soit d'effectuer le remisage des wagons ou voitures dans les premières gares.*

***Compagnie PLM créée en 1857 et nationalisée en 1938, lors de la création de la SNCF. Wikipédia*

Paris - Gare-de- Lyon construite en 1899 pour l'exposition universelle de 1900.





L'immense parc de triage de Sibelin, entre Feyzin et Solaize, est mis en service en 1970 Photo Région Rhône-Alpes.

La gare de Sibelin est organisée de manière à faciliter le traitement rapide et efficace des wagons de fret. Elle comprend plusieurs zones distinctes : une zone d'arrivée où les trains chargés arrivent, une zone de triage où les centaines de wagons par jour sont séparés et regroupés, et une zone de départ où les trains reconstitués prennent la route. Le triage se fait souvent à l'aide d'une pente légère qui permet aux wagons d'être lâchés et ralentis par des freins automatiques pour rejoindre la voie adéquate sans moteur. Cela permet de gagner du temps et de réduire la consommation d'énergie. La gare dispose aussi de voies de garage où les wagons peuvent être stockés temporairement. Les riverains manifestent leur inquiétude quant aux risques potentiels du transport de matières dangereuses, du couloir de la chimie, de la raffinerie...

Les réponses des autorités sont rassurantes !

La Mouche et le bateau mouche

Le nom du quartier de la Mouche a une origine probablement liée à la présence de l'eau et peut-être, conséquemment, celle de nombreuses mouches. Il existait un bras secondaire du Rhône, appelé la Mouche, dès le XVIIIème siècle, que l'on retrouve dans certains plans anciens de Lyon. Un chantier de construction navale s'installa à la Mouche vers 1850 et créa des embarcations de transport de marchandises baptisés « Mouches ». Elles seront exploitées par la « Compagnie des Bateaux-Mouches » pour transporter les voyageurs de la Mulatière à Vaise, entre 1862 et 1913. C'est à l'occasion de l'Exposition universelle de 1867 que les premiers bateaux-mouches firent leur entrée à Paris.



11 place Tabareau Lyon 4e - 04 78 27 88 48

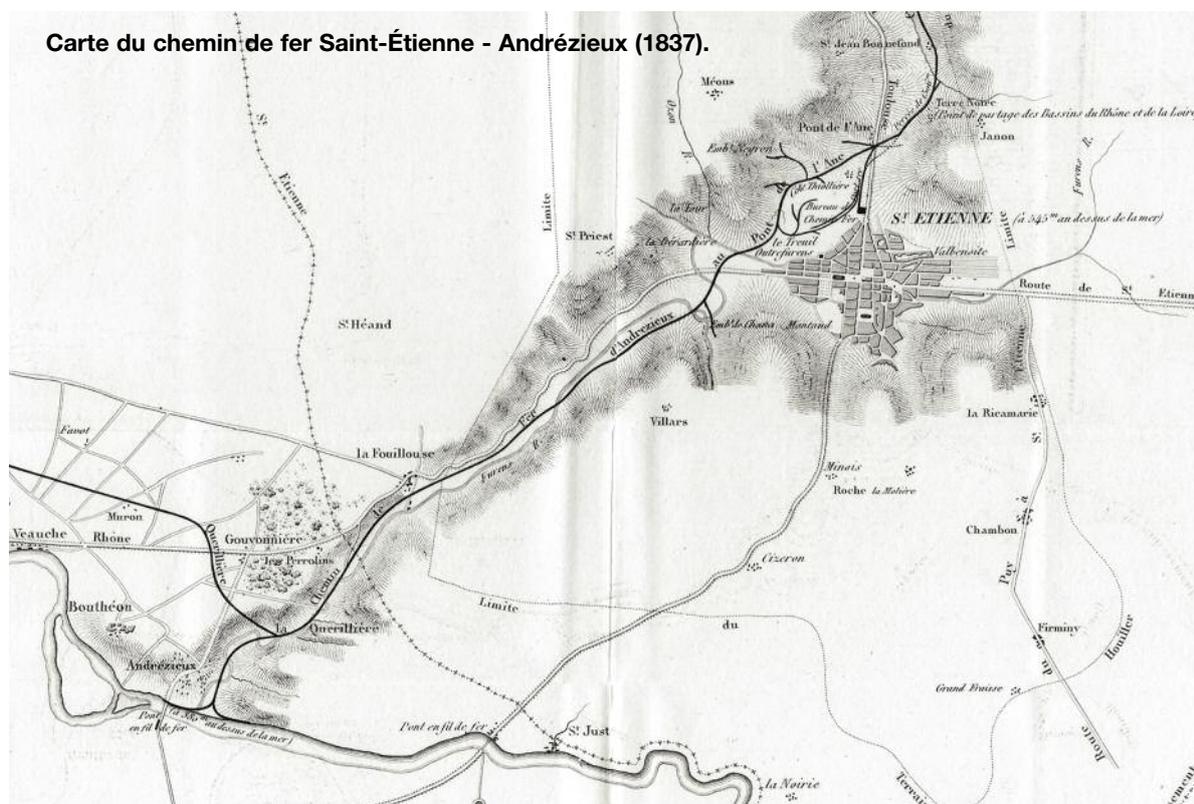
Du mardi au jeudi 9h à 13h et 16h à 19h30.

Vendredi et samedi 9h à 13h et 15h à 20h. Dimanche 10h à 13h.

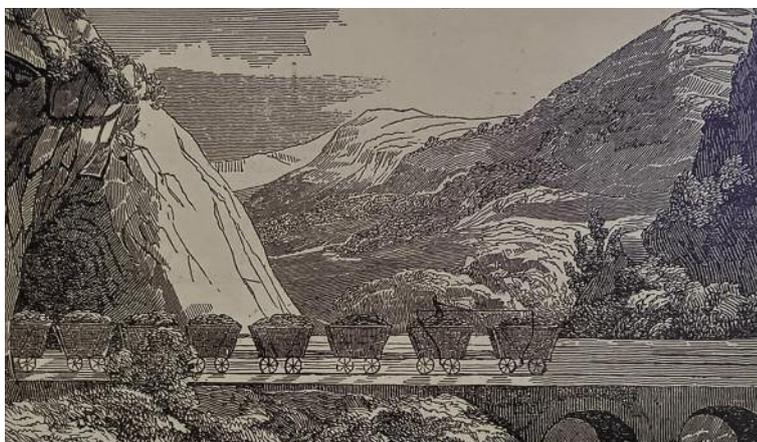
PREMIÈRE LIGNE FRANÇAISE, ANDRÉZIEUX – SAINT-ETIENNE, 1827

L'AVENTURE DU CHEMIN DE FER

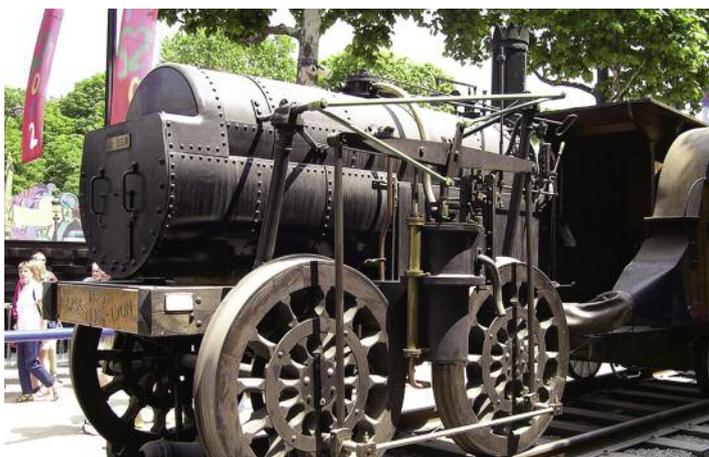
Conçue par l'ingénieur des mines Louis-Antoine Beaunier en 1827, cette ligne de chemin de fer d'environ une vingtaine de kilomètres, transportait le charbon stéphanois sur une pente douce de la vallée du Furan jusqu'au port d'Andrézieux-sur-Loire où des bateaux prenaient le relais. Le charbon, tout d'abord acheminé par des charrettes tirées par des boeufs ou des chevaux, sera, quelques années plus tard, transporté par wagons tirés par une locomotive à vapeur. Ce sera une grande première française.



Chariot de charbon. Estampe de Théodore Géricault (1791-1824) Les chariots, chargés de charbon empruntaient des pentes rudes et difficiles pour les chevaux. © RMN-Grand Palais (musée d'Orsay) / Thierry Le Mage.



Descente gravitaire. Les chariots enchaînés les uns aux autres sont entraînés par des roues en fonte, ou en fer. Ils roulent sans chevaux ni moteur à plus de 20 km/h, et sont souvent guidés par un enfant qui en modère la vitesse en actionnant un « levier de friction » ajusté aux roues. Un cheval, attelé à l'arrière du convoi, remontera les chariots vides. - Lithogravure « Aventure du Train » à Andrézieux.



Locomotive tubulaire Seguin*. Auteur : Giraud Patrick



Rocket de Stephenson – Museum de Londres

Au cours de la première moitié du XIXe siècle, le bassin houiller stéphanois s'est imposé comme le principal producteur français de charbon, jouant un rôle important au début de la révolution industrielle à l'échelle nationale. Ce bassin a été la plus importante exploitation minière du département, mais il n'a pas été le seul. À différentes époques, des gisements métallifères ont aussi été exploités : du cuivre au XVe siècle dans les Monts du Lyonnais, où Jacques Cœur possédait des mines ; de l'or, dit-on, au début du XVIIe siècle à Saint-Martin-la-Plaine ; du plomb entre le début

du XVIIIe siècle et les années 1840 dans le massif du Pilat et les Monts du Forez. Plus récemment, entre 1955 et les années 1980, de l'uranium a été extrait à Saint-Priest-la-Prugne. Par ailleurs, des filons d'anthracite ont été exploités jusqu'à la Seconde Guerre mondiale dans le Roannais, notamment autour de Bully et Saint-Symphorien-de-Lay, avec une production annuelle atteignant plusieurs milliers de tonnes.

Afin de faciliter le transport du charbon à moindre coût, l'ingénieur Louis-Antoine Beaunier conçoit une ligne de chemin de fer allant de Saint-Etienne à Andrézieux, où la

Loire devient navigable. Après que ce dernier eût parcouru toute la région et dressé la carte souterraine des lieux, les travaux d'installation de la ligne (ballast et rails) sont entrepris malgré la grogne des habitants qui auraient préféré un canal. La ligne est construite à moindre coût, avec une voie unique flanquée de plusieurs aires de dégagement pour permettre des croisements, et suit de très près la vallée du Furan pour limiter le nombre d'ouvrages d'art.

La ligne est formée de rails dont l'écartement est défini par l'ingénieur britannique Georges Stephenson, l'un des inventeurs

CINÉMA SAINT-DENIS

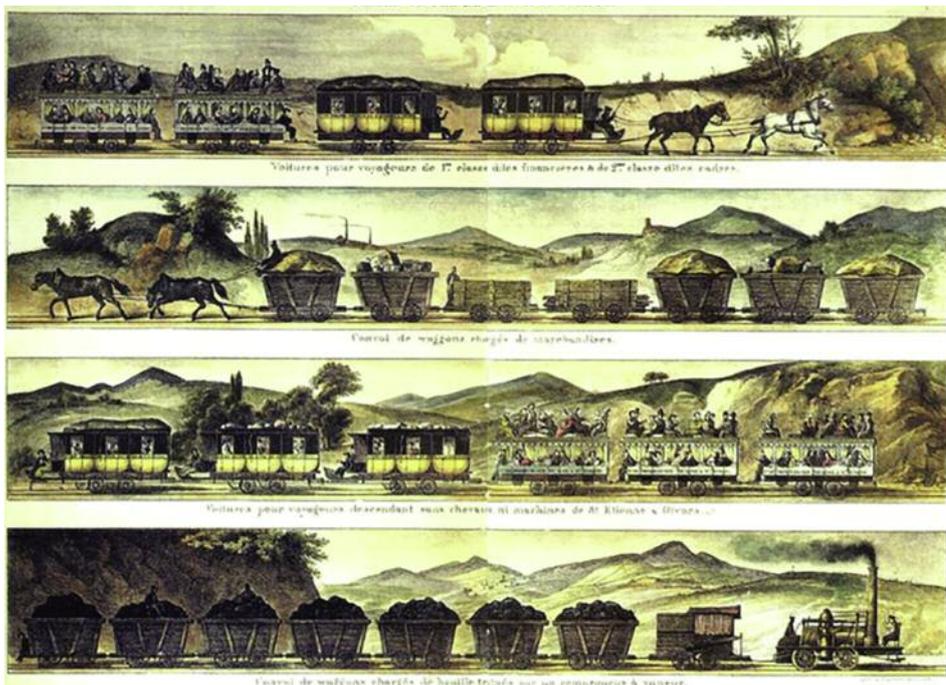
HORAIRE DES SEANCES

Mercredi : 15h00
Jeudi : 20h30
Vendredi : 18h15 / 20h45
Samedi : 15h00 / 17h30 / 20h30
Dimanche : 14h30 / 17h00
Lundi : 20h30
Mardi : 20h30 (séances « patrimoine » un mardi sur deux)

TARIFS

Tarif normal : 7 €
Tarif réduit : 6 €
Carte d'abonnement 6 séances : 33 €
Séance « temps libre » : 5 €

77 Grande rue de la Croix Rousse 69004 Lyon - Tél. : 04 78 39 81 51



Quatre trains de la ligne de Saint-Étienne à Lyon : train de voyageurs en traction équestre ; train de marchandises en traction équestre ; train de voyageurs en descente gravitaire ; train de houille, tiré par une locomotive antérieure à 1840.

C'EST EN 1832 QUE LA PREMIÈRE VOITURE PARTIRA DE SAINT-ETIENNE



Le charbon va être chargé sur les bateaux. Visite immersive « l'Aventure du train » à Andrézieux.



L'arrivée du charbon et son chargement sur la Loire, au port d'Andrézieux. ADL

des premières machines à vapeur. Avant l'utilisation de ces machines révolutionnaires, la traction de 12 à 15 chariots était assurée par plus d'une dizaine de chevaux, relevés à différents points du parcours, car la ligne comporte de nombreuses rampes éprouvantes. La pose de rails en fer et de traverses en bois, ainsi que la création de tunnels, viaducs, courbes à large rayon, pente régulière, double voie... seront effectués au fur et à mesure des besoins à partir de 1827, date de l'ouverture de la première voie. Celle-ci est uniquement destinée aux marchandises, dans des wagons tractés par des chevaux ou par descente gravitaire, et même par des treuils (deux convois s'entraînent l'un l'autre, l'un montant et l'autre descendant). La première voyageuse sera la comtesse Bertrand qui, le 22 août 1827, au milieu du charbon..., voyagera de Saint-Etienne à Andrézieux pour se rendre à Montbrison. À Andrézieux, le charbon est chargé sur des sapines, bateaux à fond plat qui descendent la Loire jusqu'à Roanne et,

ne pouvant remonter, sont souvent vendus comme bois de chauffage. C'est le 1er octobre 1829 que la première machine à vapeur inventée par le français Marc Seguin, avant la « Rocket » de George Stephenson (dit-on), fit son premier voyage. Et c'est en 1832 que la première voiture partira de Saint-Etienne, toute appropriée au transport des voyageurs. Le 25 février, le journal de Saint-Etienne, le « Mercure séguisien », annonçait le futur voyage et décrivait la voiture de forme oblongue faisant penser à un omnibus pourvu de deux systèmes de roues. Muni d'un train détachable, celui-ci pourra être remplacé, à l'aide d'une grue, en fonction de son utilisation à la route ou aux rails, sans que les voyageurs n'aient à descendre de voiture ! La « rapidité » et l'efficacité de ce nouveau type de transport encouragent les pouvoirs publics à investir dans la commercialisation du charbon. Le tracé se développe, les kilomètres de voies augmentent, les achats de locomotives se multiplient. Des chevaux

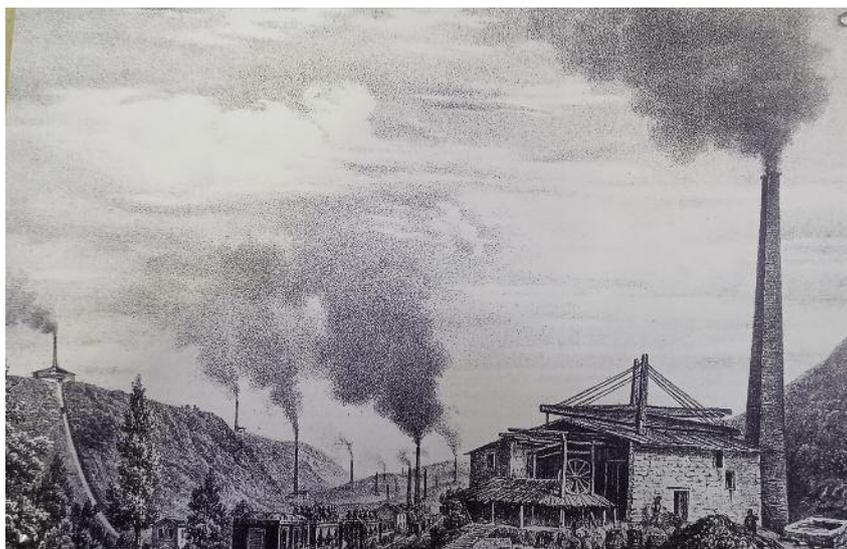
assurent cependant la remontée du convoi, les premières locomotives n'étant pas assez puissantes dans certaines parties de la ligne. De nouvelles compagnies verront le jour au fur et à mesure des besoins. La liaison entre Loire et Rhône jusqu'à Givors puis Lyon sera créée par Marc Seguin. Une troisième compagnie obtiendra le prolongement du côté opposé, vers Roanne... C'est le début de la grande aventure du chemin de fer.

SOURCES

« L'aventure du train » – Andrézieux-Bouthéon Archives départementales de la Loire Geoderis

Ecole des Mines de Saint-Etienne

* En 1824, Marc Seguin choisit de chauffer les tubes par l'intérieur, l'eau étant autour de ceux-ci, multipliant ainsi par six la puissance du moteur. La chaudière tubulaire de Marc Seguin, conçue à l'origine pour équiper un bateau de halage sur le Rhône, trouve sa première application pratique sur la locomotive à vapeur qu'il utilise sur le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon. (Wikipedia)



Vue de la vallée du Gier, près de Saint-Etienne, 1835. Collection Ch. Dolifus

SOUS LE RÈGNE DE LOUIS XV, LE SOUS-SOL EST DÉCLARÉ PROPRIÉTÉ DE L'ÉTAT, MAIS APRÈS LA RÉVOLUTION, OÙ LES PROPRIÉTAIRES DU SOL SONT AUTORISÉS À EXPLOITER, ON COMPTERA UNE QUARANTAINE DE GISEMENTS PRIVÉS.

LE BASSIN HOUILLER DE SAINT-ETIENNE, 500 ANS D'HISTOIRE

L'extraction, mentionnée depuis 1321, sera tout d'abord effectuée par petites galeries, puis par des puits plus profonds. Le charbon, utilisé tout d'abord sur place, est destiné au chauffage domestique et à la forge des métaux. Le surplus sera transporté à dos de mulet jusqu'à la Loire pour des livraisons plus lointaines. Avec les progrès techniques l'exploitation s'intensifie nécessitant la création d'un groupement des propriétaires de compagnies afin d'éviter l'exploitation anarchique des gisements. Sous le règne de Louis XV, le sous-sol est déclaré propriété de l'Etat, mais après la Révolution, où les propriétaires du sol sont autorisés à exploiter, on comptera une quarantaine de gisements privés.

Les inventions de la machine à vapeur puis du marteau piqueur et des locomotives diesel, entre autres innovations techniques, intensifient l'exploitation. La production se compte en millions de tonnes au début du XXème siècle pour l'ensemble du bassin houiller. A la suite des bombardements de 1944 qui affectent les installations de surface, suivis des changements d'organisation des exploitations, le déclin se fait sentir. L'arrêt de toutes les exploitations sera effectif en 1993.



SALON DE COIFFURE POUR HOMME

RENDEZ-VOUS EN LIGNE



10 rue Victor Fort • Lyon 4
★ 04 78 30 02 09

Lun. 10h-19h
Mar., vend. & sam. 9h-19h
Mer. & jeu. 9h-20h

lescale-coiffure.fr



 **MIEUX DORMIR**
ESPACE DOS & SOMMEIL



Retrouvez un large choix de produits de literie parmi les plus grandes marques :
TEMPUR®, LATTOFLEX, ANDRÉ RENAULT...

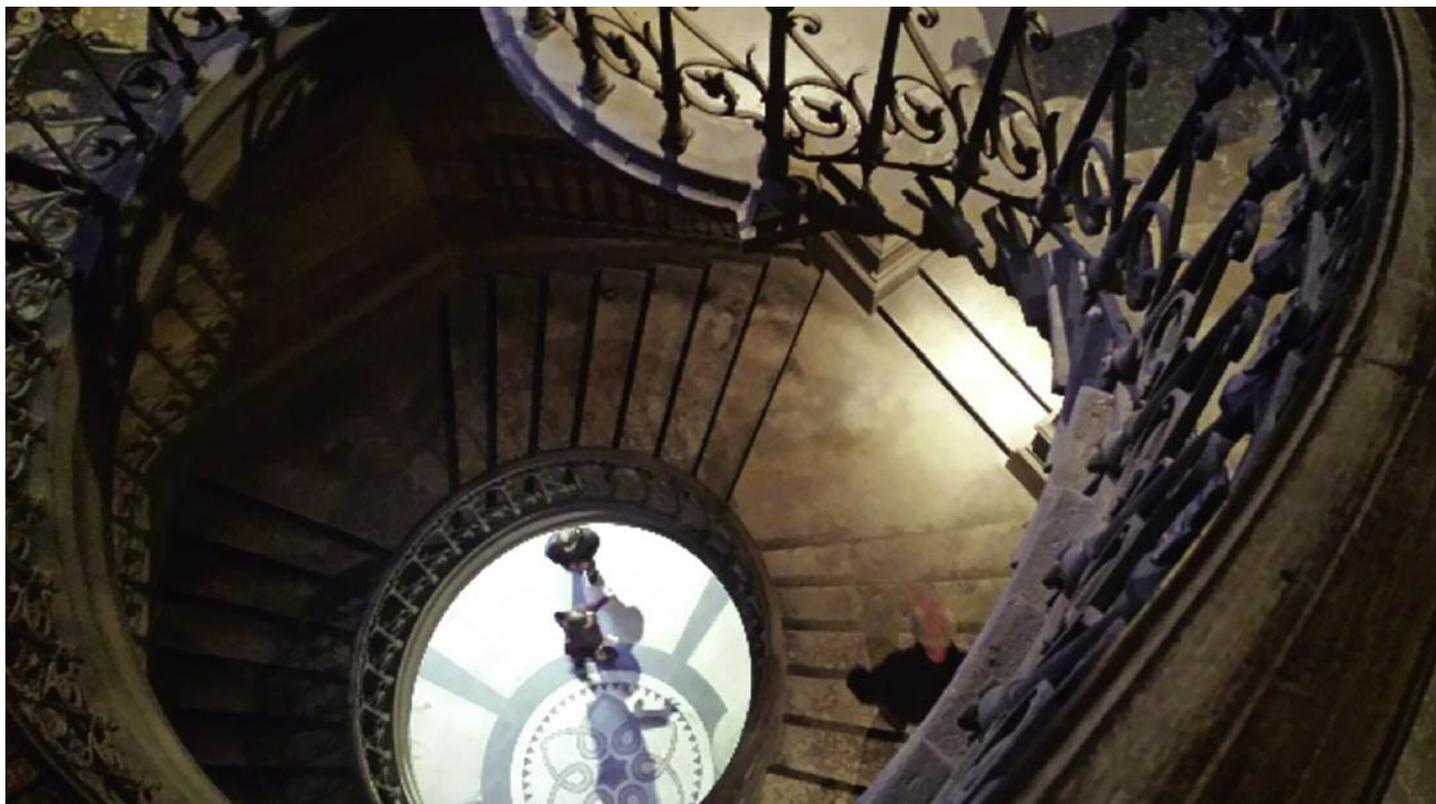
85 rue Jean Moulin - 69300 CALUIRE - 04 72 27 00 58

277 rue Garibaldi - 69003 LYON - 04 78 62 86 04

5 Av. Edouard Millaud - 69290 CARPONNE - 04 72 24 74 54

www.mieuxdormir.com

LES ESCALIERS À LYON






**LE SERVICE
FUNÉRAIRE**
La dignité pour tous.



MAGAZINE@FILS - Photographie : AdobeStock

Éternellement vôtre depuis 1906.

Le Pôle Funéraire Public change de nom, pas de valeurs.
Depuis 119 ans, nous vous accompagnons dans l'organisation
d'obsèques sur mesure, **dignes et au tarif le plus juste.**
C'est ça le service public.

Pompes funèbres publiques de la métropole de Lyon. 8 agences locales. le-service-funeraire.fr