CLUB DES 3A

Amateurs d'Automobiles Anciennes

Historique

LA BUIRE

Conférence du 23 mai 2025

I. Société des CHANTIERS de constructions de LA BUIRE

1. Création des Chantiers de La Buire

L’aventure de La Buire commence au cœur du XIXe siècle, en 1846 plus précisément, lorsque Jules Frossard de Saugy fonde à Lyon la société Jules Frossard et Cie qui implanta ses chantiers lorsque les terres du château de la Buire furent loties.

Jules Frossard de Saugy est Lausannois, du canton de Vaud (Suisse). Il s’associe à Lyon avec le mécanicien Zacharie Rouveure, propriétaire d’un atelier d’outillage pour l’exploitation et l’entretien de voitures hippomobiles, à Perrache.

L’entreprise se spécialise bien vite dans la construction de tramways et de matériels roulants pour chemins de fer. Entre 1857 et 1867, ce sont environ 700 wagons qui sortent chaque année des Chantiers de construction de La Buire. Ceux-ci acquièrent progressivement une renommée internationale, qui leur vaut notamment de réaliser le train de l’Empereur de Chine et celui du Roi d’Italie.

II. Société des CHANTIERS de LA BUIRE

1. Compagnie de la Dombes

Une convention du 1er avril 1863 accorde la concession d'un chemin de fer de Sathonay à Bourg, par Villars-les-Dombes et le dessèchement des étangs à trois industriels lyonnais, François-Barthélemy Arlès-Dufour, Henri Germain et Amédée Sellier.

Ceux-ci offrent ensuite leur concession à la Compagnie de la Dombes, fondée le 2 septembre 1864. Le conseil d'administration comprend notamment les trois titulaires de la convention (cités ci-dessus), les frères Félix et Lucien Mangini, ingénieurs lyonnais et Léopold Le Hon (comte), député et président du Conseil Général de l'Ain, proche du pouvoir impérial.

La Compagnie de la Dombes deviendra la Compagnie du chemin de fer de la Dombes et du Sud-Est (D.S.E.) en 1869. Elle cèdera l'exploitation de son réseau à la compagnie du P.L.M. en 1881 et sera rachetée en totalité par cette compagnie en 1884.

2. Fusion Chantiers de la Buire (époque Mangini)

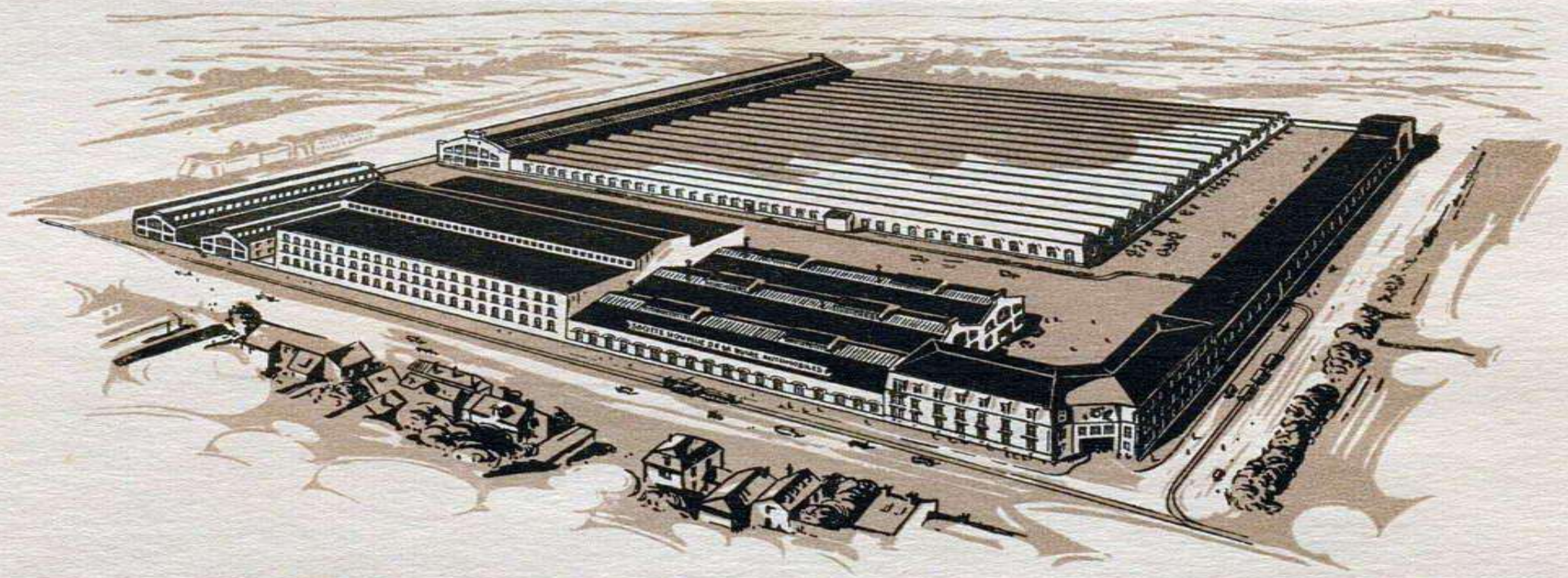
Le 26 juin 1866, la Société des Chantiers de construction de La Buire (Jules Frossard et Cie) fusionne avec la Compagnie de la Dombes (Louis-Lucien Mangini) pour former la Sté Anonymes des Chantiers de La Buire. Cette fusion permettra de construire et d'exploiter le chemin de fer entre Sathonay et Bourg-en-Bresse par Villars-les-Dombes et de réaliser le dessèchement du marais de la Dombes, par suite de la cession de la convention.

Dans l'objet social de l'acte, il y a la construction, l'exploitation, et l'entretien des chemins de fer ainsi que du matériel fixe et roulant les concernant, et entreprise de tous travaux publics et particuliers.

Le premier conseil d'administration de cette nouvelle société est composé de six actionnaires qui sont :

- Mr Louis-Lucien MANGINI, Mr Henry GERMAIN, Mr Edouard FROSSARD de SAUGY, Mr Jules Alexandre FROSSARD de SAUGY, Mr Paul FROSSARD de SAUGY,Mr Daniel-Félix MANGINI.

VUE GÉNÉRALE DES USINES



Création de l'Imp. C. B. C., Lyon-Monplaisir.

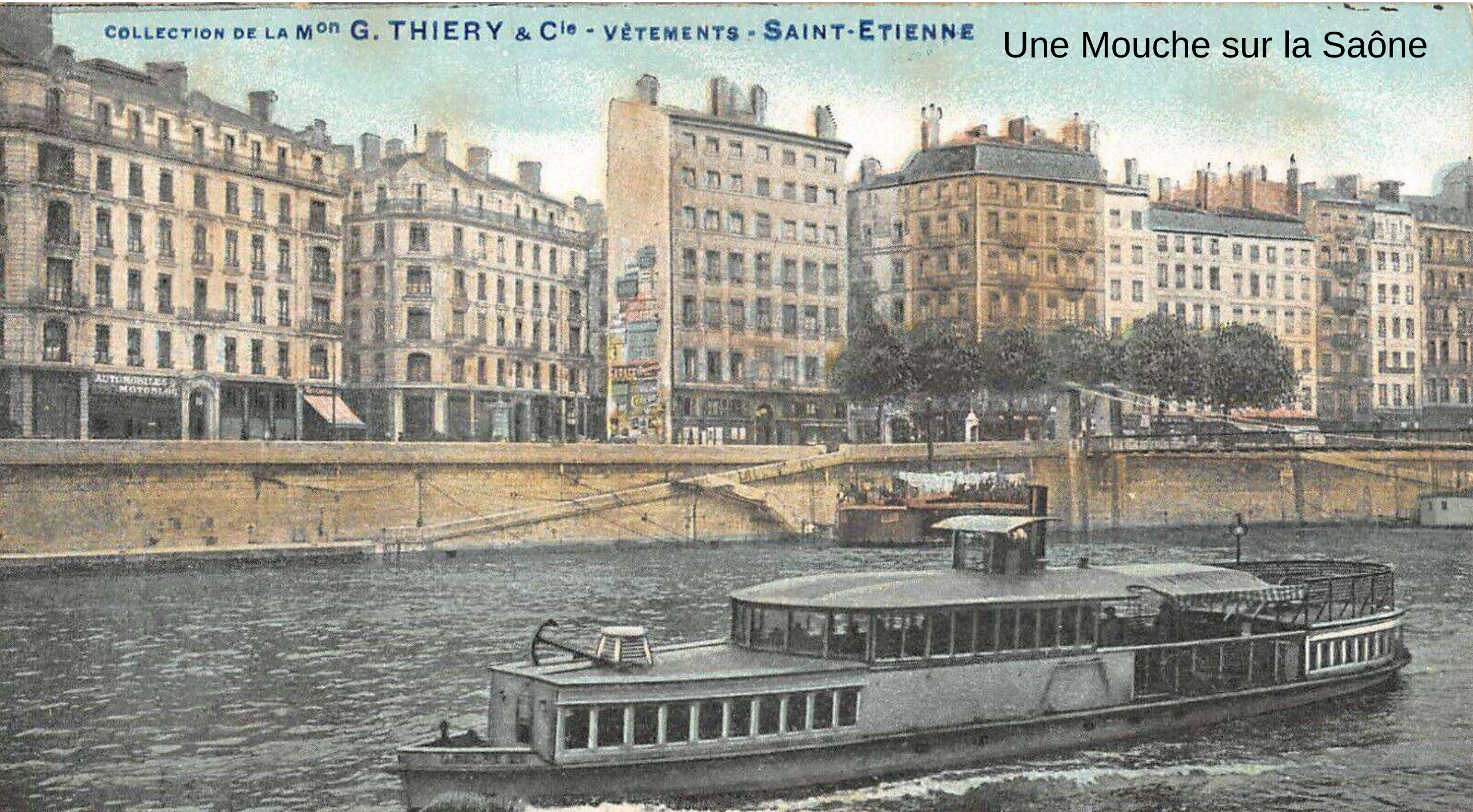
3. Commandes des Bateaux-Mouches

En 1866, Emile Plasson, qui exploite déjà une ligne de bateaux-omnibus entre La Mulatière et Vaise, obtient le marché de la desserte de Paris par bateaux pour l'exposition universelle de 1867 et commande aux Chantiers de La Buire 30 bâtiments qui devront gagner Paris par voie d'eau.

Ce contrat est en partenariat avec les chantiers de Michel Felizat fabricants de bateaux à coques métalliques et à entrainement par hélices (chemin des Rivières, Lône du quartier de Gerland, Lyon) et l'usine Chevalier, spécialiste des chaudières hermétiques, situé à Gerland (Lyon). Elle se fera en deux commandes de 15 « Mouches ».

La compagnie des "Mouches" sera la première compagnie de bateaux de transport omnibus de passagers à Lyon.

Il s'agit d'une concession accordée par arrêté préfectoral le 12 décembre 1862 à deux industriels (Pierre Emile Jouvencel Plasson et Louis Elysée Chaize) pour la navigation entre Vaise et la Mulatière. Alors que les bateaux-mouches ont fait leur apparition sur la Saône depuis 1863, il faut attendre quatre ans pour qu'ils arrivent à Paris et ce pour l'exposition universelle de 1867 qui se tient du 1er avril au 3 novembre 1867.



Une Mouche sur la Saône

4. Guerre de 1870

Pendant la guerre de 1870, la société va transformer plusieurs milliers de fusils, en deux marchés, validés par la commission d'armement de l'artillerie. Le premier contrat va porter sur la transformation de 15 mille fusils à silex en fusils à type tabatière et le deuxième contrat sera de 20 mille fusils à silex en fusils à type Samain.

Elle va aussi fabriquer pour l'Artillerie des canons de 12, pour 33 batteries complètes. Elle lui fournira aussi du matériel hippomobile tels que des voitures d'état-major, des voitures régimentaires, des chariots de parcs, des affuts en acier pour pièces de 138 ainsi que des caisses à munitions et caisses à poudre.

La fabrication mécanique des tonneaux à vin et à bière est aussi une branche importante de l'usine à laquelle s'ajoute la fabrication de foudres et de cuves de toutes dimensions.

Elle a livrée aussi pour la Compagnie de la Dombes, plusieurs locomotives ainsi que tous les appareils de voies pour un réseau de 420 kilomètres.

La Sté des Chantiers de La Buire fut revendue en 1877 à la Compagnie des Fonderies et Forges de l'Horme.

III. Société anonymes FONDERIES et FORGES de l’HORME -CHANTIERS de LA BUIRE

1. Société des Fonderies et Forges de l’Horme

L’Ardéchois Jacques, Marie Ardaillon dit Ardaillon père fonde par ordonnance royale du 22 février 1828, des hauts fourneaux et forges établis à L’Horme près de Saint-Chamond (Loire).

Elles devinrent à Lyon par ordonnance royale du 18 novembre 1843, la Compagnie des Fonderies et Forges établis à l’Horme pour l’ exploitations des mines de fer de Saint-Chamond et de Veyras près de Privas (Ardèche), des hauts fourneaux et forges de L’Horme et du Pouzin (Ardèche).

2. Compagnie des Fonderies et Forges de L’Horme

En 1847, la société des Fonderies et Forges de l’Horme se transforme en Compagnie des Fonderies et Forges de l’Horme.

De 1850 à 1873, sous la présidence de M. Ferrouillat, la Compagnie de l'Horme acquit un puissant développement. En 1873, M. Leseure, Ingénieur en chef des Mines, fut nommé Directeur jusqu'en 1886, époque à laquelle M. Augustin Seguin prit la direction générale de la compagnie avec le concours de MM. Alexandre et Paul Frossard de Saugy et René de Prandières, administrateurs.

3. Compagnie des Fonderies et Forges de L’Horme- Chantiers de la Buire

La Compagnie des Fonderies et Forges de L’Horme absorbe les Chantiers de La Buire le 08 novembre 1877.

René de Prandières, Ingénieur des Arts et Manufactures est le gendre de Marc Seguin, marié à Louise Marie Madeleine Seguin, sœur d’Augustin Seguin et dix-neuvième enfant de Marc Seguin.

Augustin Seguin, ingénieur, quatorzième enfant de Marc Seguin (l’inventeur de la chaudière tubulaire, brevet du 22 février 1828) et d’Augustine Thérèse née de Montgolfier, sa deuxième femme.

Augustin s’est marié le 25 septembre 1865, à Saint-Pierre-la-Palud (Rhône), à l'âge de 24 ans avec Marie Félicie Célestine Mangini, née le 27 septembre 1843 à Sainte-Foy-L'Argentière (Rhône); Père Lazare Mangini 1802-1869).

La société des Fonderies et Forges de l’Horme-Chantiers de la Buire comprends deux établissements :

- Les usines métallurgiques de l’Horme près de Saint-Chamond et de Veyrat, les hauts-fourneaux et forges de l’Horme et du Pouzins ainsi que les fonderies du Gier, réunis sous la Compagnie des Fonderies et Forges de L’Horme.

- Les Chantiers de La Buire.

Carte postale - Sortie des ouvriers des Chantiers de La Buire, Boulevard de La Part-Dieu, source CPA

4. Chantiers de La Buire

La société des Chantiers de La Buire s’est spécialisée dans la fabrication de la roue « système Desgrange ».

Les ateliers des Chantiers de La Buire comprennent presque tous les corps de métiers :

- La Menuiserie qui occupe environ 150 personnes avec l’atelier du Bois.
- L’Ajustage avec 200 ajusteurs et 250 machines-outils.
- La Chaudronnerie avec des presses hydrauliques pour le rivetage.
- La Sellerie avec 50 personnes pour le garnissage de l’intérieur des voitures de chemins de fer.

La Peinture pour peindre plus de 100 véhicules

En 1880, Les Chantiers de La Buire étaient le principal fournisseur des Société de transports de voyageurs Lyonnais en tramway hippomobile et omnibus à impériale.

Le 18 mai 1882 (jeudi de l’Ascension) vers 16 heure, les Chantiers de la Buire furent presque entièrement détruits par un incendie. Le feu a pris dans l’atelier de fabrique de peinture. Le feu fut si important que des personnalités tels que le préfet, le maire avec ses conseillers municipaux de Lyon se déplacèrent sur les lieux. L’incendie d’origine criminelle a détruit un tiers des installations.

L’usine fut reconstruite sur un plan nouveau, fruit de l’étude et d’une expérience de 37 ans et aussi grâce à l’assurance des locaux qui était assurés pour un montant de sept millions de francs.

En 1892 elle était établie sur une parcelle de 10 hectare délimité au nord par la rue Garibaldi, à l'est par la rue du Rachais, la place du Château (Place Bir-Hackeim), l'avenue du Château (avenue Felix-Faure), au sud par le boulevard de la Part-Dieu, (boulevard Vivier-Merle), à l'ouest par le cours Gambetta et ensuite la rue de Crémieu (rue de l'abbé Boisard),

Lors de l'exposition Universelle de 1889, à Paris, la « Compagnie des Fonderies et Forges de l'Horme-Chantier de La Buire » expose ses machines à gaz Simplex (système Delamarre –Boutteville et Malandin), ses gazogènes (système Lencauche), ses générateurs à vapeur instantanée (système Serpollet) mais surtout son tricycle à vapeur « Serpollette » ce qui déclencha le voyage en janvier 1890, de Léon Serpollet et Ernest Archedéacon de Paris à Lyon.

L'usine fabriquera bon nombre de wagons et de tramways pour le réseau Lyonnais. Pour éviter les intermittences de productions du wagonnage, dû aux contrats épisodiques, la société se diversifie. Elle fabriquera des ponts métalliques, des charpentes, des coques de bateaux en bois.

En 1894, elle transformera des remorques de la ligne tramway n°12 (Place le Viste-Saint Fons) de la compagnie OTL en motrice électrique. Ces 38 motrices porteront le sobriquet de « Belles-mères ».

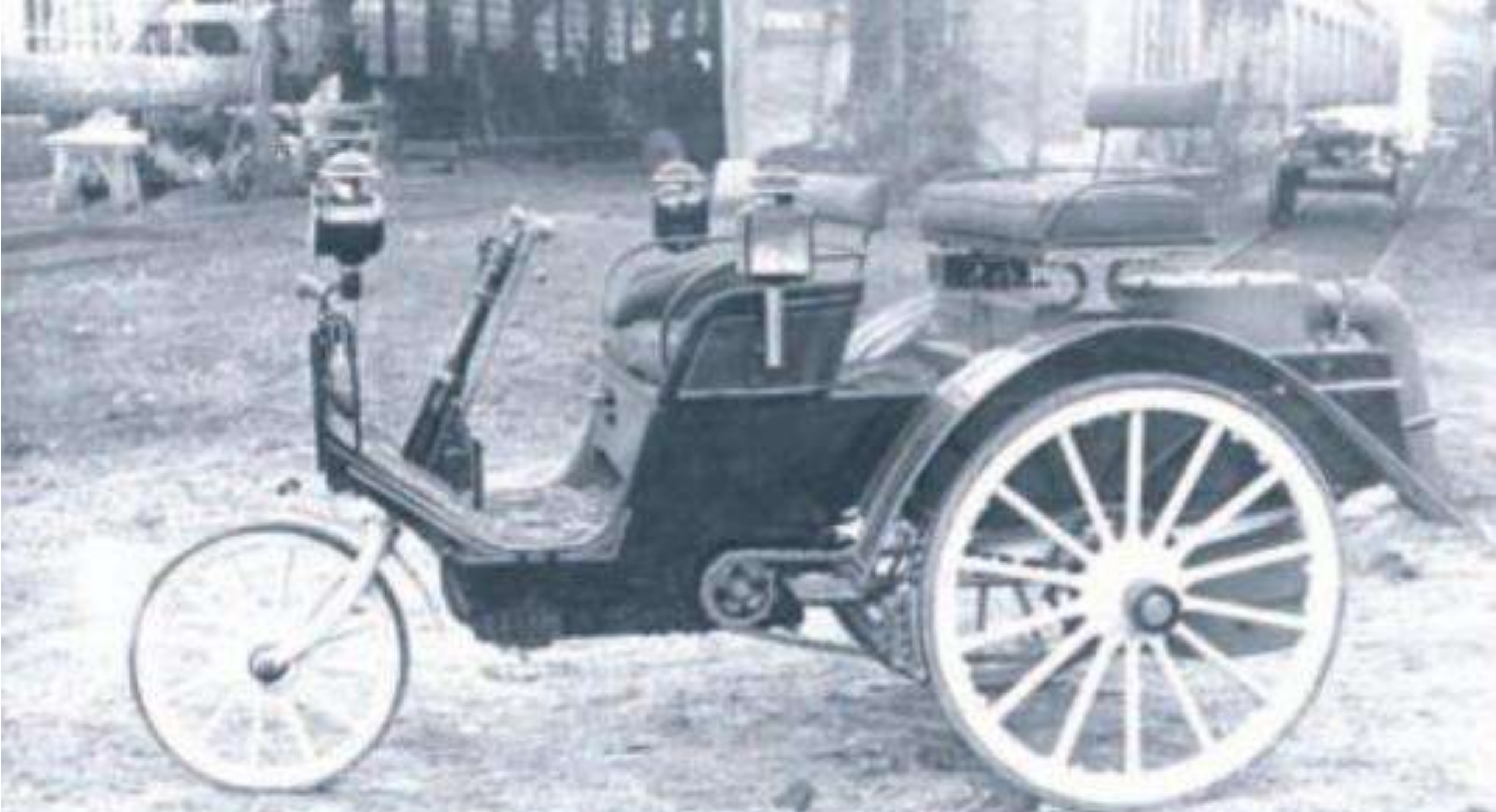
Motrice électrique de la ligne 12 de la Compagnie de l’OTL dites Belles-mères.(source : Rive Gauche)

En 1889, les Chantiers de La Buire étaient un constructeur automobile Lyonnais à part entière avec la fabrication de son tricycle à vapeur mais ne le commercialisaient pas sous sa marque.

C’était un tricycle sous licence Serpollet pour la chaudière à vapeur instantanée mais avec les modifications apportées par les Chantiers de La Buire, pour la partie cycle.

Serpollet, durant son séjour à Lyon, utilisa l'engin de Seguin et de Prandières « Tricycle Serpollet et des Fonderies et Forges de l’Horme- Chantiers de la Buire » pour réaliser un aller-retour de Lyon à Culoz sans problème avec, à ses côtés Pilain, qui deviendra l'un des principaux constructeurs d'automobiles en 1900 à Lyon.

La Compagnie des Fonderies et Forges de l’Horme-Chantiers de La Buire fut dissoute le 11 février 1896 à la chambre du commerce.



Tricycle Serpollet à 4 places dans la cour de l’usine(Source : Revue Lyon chez Moi)

IV. Société Nouvelle des Etablissements de l'HORME et de la BUIRE.

1. Société Nouvelles des établissements de l'Horme et de La Buire

Le 15 juin1895, la « Compagnie des Fonderies et Forges de l'Horme- Chantiers de La Buire « devient la Société Nouvelle des Etablissements de l'Horme et de la Buire. Le siège social est au 8 rue Victor Hugo à Lyon dans le 2ème arrondissement (vers la Place Bellecour).

La société nouvelle réalisera pour la Compagnie du Chemins de fer de Lyon-Saint Paul à Fourvière et à Loyasse, en 1899, la machinerie du treuil électrique ainsi que la fourniture des voitures funiculaires. Il y aura aussi des accords avec la société Buffaud et Robatel pour des chantiers et des installations de tramways à vapeur.

La soudaine reprise des commandes de chemin de fer est un coup de fouet providentiel pour cette nouvelle société qui retrouve sa renommée d'antan, et sort près de 25 wagons par jour au début des années 1900.

Simultanément des trains routiers Scotte sont fabriqués, sous licence pour différentes villes de France, notamment pour le service voyageur de Villefranche, le Perréon à Civrieu.

2. Brevets S.N. Horme et Buire

La Société Nouvelle des Etablissements de l'HORME et de la BUIRE déposera de nombreux brevets d'inventions ayant trait aux transports ainsi qu'aux mines et métallurgies. Elle transférera son siège social, Boulevard de la Part-Dieu à Lyon.

La société fournira beaucoup de matériels roulants pour les réseaux de Chemins de fers du PLM ainsi que les réseaux secondaires que ce soient des voitures de voyageurs ou des wagons de transports de marchandises. Il y aura aussi des fabrications de wagons automoteurs et des automotrices.

Pendant la guerre de 1914-1918, la Société Horme et Buire construira des matériels roulants de chemins de fer pour l'armée et l'artillerie.

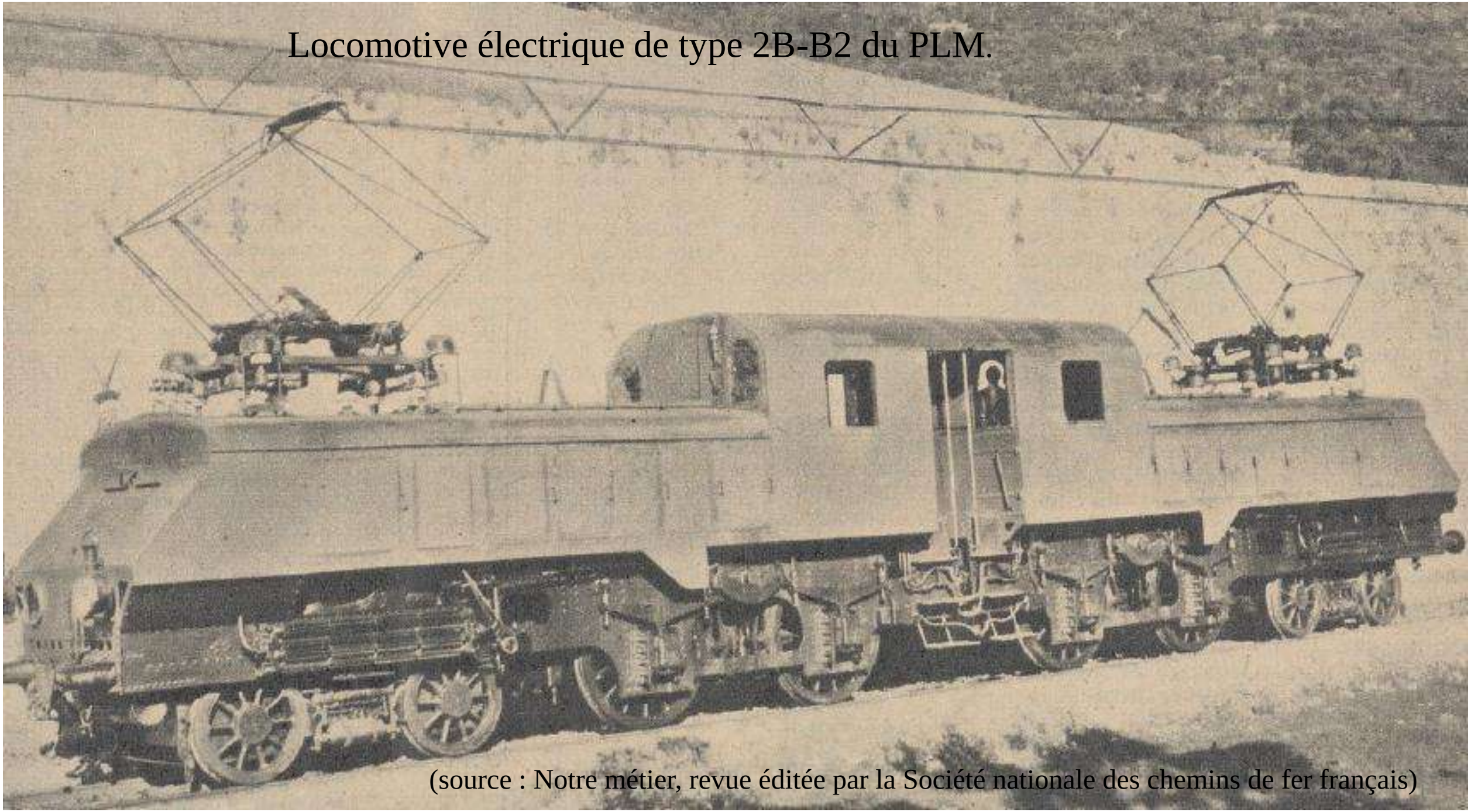
La Société Nouvelle des Etablissements de l'HORME et de la BUIRE continuera son actif jusqu'en 1917 tandis que la branche automobile « SA des Automobiles La Buire » sera créé en société Anonyme en 1905.

3. Société d’Electricité Alioth-Buire

En 1897, la Société Nouvelle des Etablissements de l’HORME et de la BUIRE cède ses installations, terrains et ateliers de fabrication électrique à la société ALIOTH et crée avec elle la « Société d’Electricité Alioth-Buire » au capital de 500 mille francs le 06 octobre 1897 au 8 rue Victor-Hugo, Lyon, à coté de ses installations métallurgiques.
Elle deviendra en 1907 La Compagnie Electro-Mécanique (CEM) et ensuite la NORMACEM avant d’être racheté par Alsthom à Villeurbanne.
Il y aura des participations par la suite concernant la société Alioth-Buire pour des automotrices électriques, pour des réseaux locaux notamment pour l’OTL.

En 1911, une locomotive électrique de type 2B-B2 construite pour la partie mécanique par les Chantiers de La Buire (SN Horme et Buire) et par Auvert, Ferrand et Alioth pour la partie électrique. Elle sera commandée en 1910 puis essayée en juillet 1911 par la société des chemins de fer du PLM sur la ligne Cannes-Grasse pour les premiers essais de tractions électrique en 1500 Volts continu. Ce sera sans suite.

Les Ets Horme et Buire seront amputés des terrains et ateliers sur 3 hectares concédés à la Stè Suisse.



Locomotive électrique de type 2B-B2 du PLM.

(source : Notre métier, revue éditée par la Société nationale des chemins de fer français)

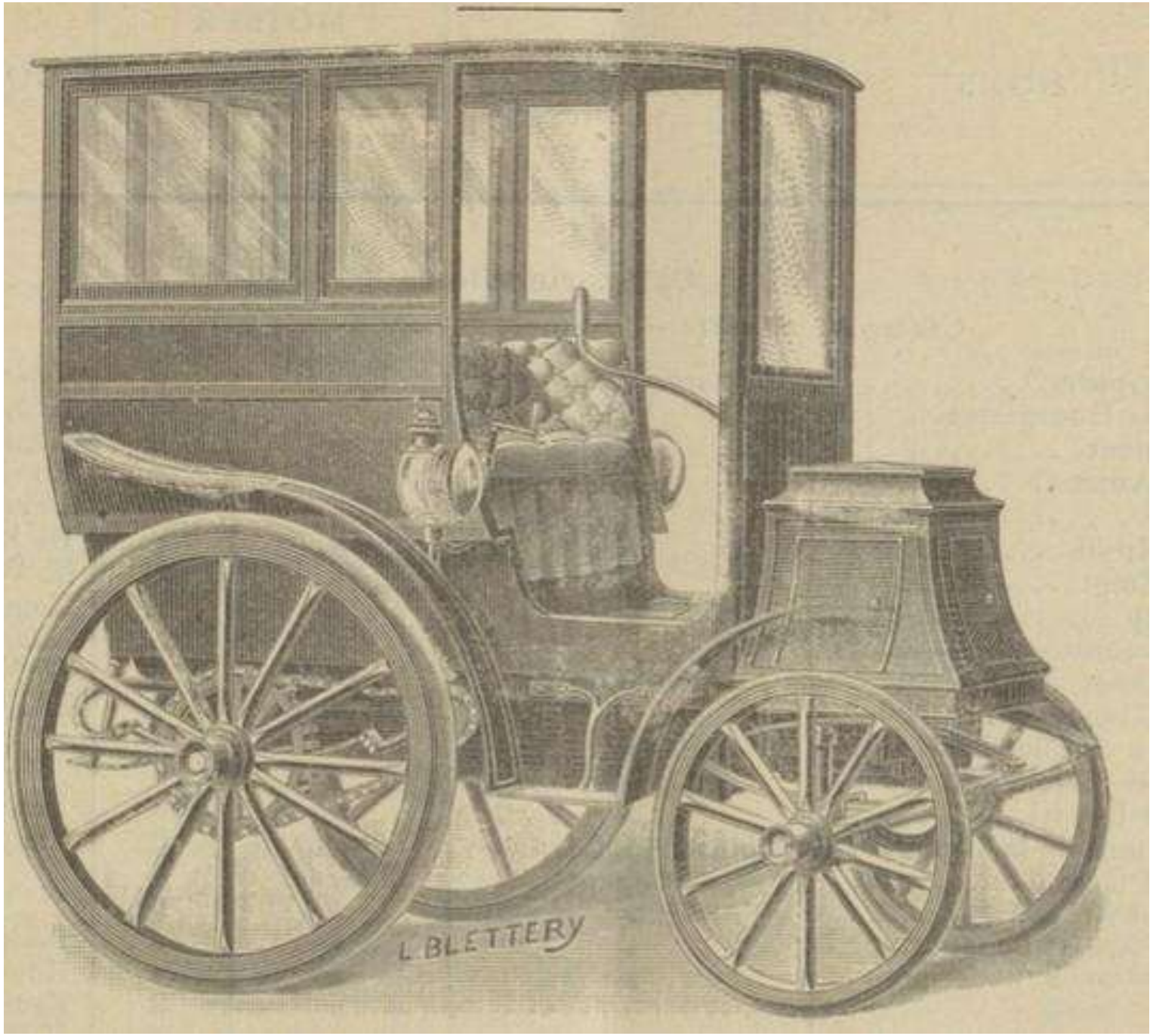
4. Voiturettes David et Bourgeois

En 1901, la société **« L'Automobile Industrielle»** (anciennement 3 Bis rue de la Bruyère à Paris puis 19 rue Duret, Paris) acquiert la licence des voiturettes David et Bourgeois (14-16 rue Watteau, Paris), à moteurs à pétrole et les faits construire par Société Nouvelle des Etablissements de l'Horme et de la Buire, Chantier de La Buire, Boulevard de la Part-Dieu à Lyon.

La David & Bourgeois était une marque d' automobile française fabriquée seulement en 1898. Berline à barre franche (façon queue de vache), elle comportait à l'origine un moteur « carré » développé par Paul Gauthier.

La 1ere type AZ de l'HORME et de la BUIRE fut réceptionnée le 25 mai 1901.

Le conseil d'administration prend alors conscience de l'avenir de ces " voitures sans chevaux" et pousse le bureau d'études à concevoir une voiture automobile originale qui porterait le nom de la société.



Voiturette David et Bourgeois (source : La Locomotion automobile)

5. Automobiles La Buire

Deux premiers modèles type A sont fabriqués et commercialisés en 1902. Ils sont immédiatement engagés en compétition. En 1904, la victoire d'une 24HP conducteur Gobalcool et le bon comportement d'une 14HP à la Semaine d'Ostende, conducteur Fraignac, contribuent à la décision de créer une branche automobile au sein de la société.

Une politique commerciale osée pour l'époque, mais qui fait le bonheur des automobilistes. Les carnets de commandes ne cessent de se remplir, d'où la nécessité de créer une section autonome au sein de l'entreprise pour s'occuper exclusivement de la construction des automobiles et d'assurer leur développement.

- L'entête de la société était ; Société Nouvelle des Ateliers de l'Horme et de la Buire, Forges et Ateliers de Constructions, Chantier de la Buire, Boulevard de la Part-Dieu, Lyon.

LE PUY-DE-DOME

Collection Blot. — Lyon.

Cliché Blot

LA MONTÉE DU PUY-DE-DOME

A N

PU ME

effectuée pour

la 1re et unique fois

le 9 Mai 1905

PAR

M. A. FRAIGNAC

avec sa voiture 16 H-P

construite par la

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES

de la Buire

à Lyon

ET MUNIE DE

Pneumatiques

"CONTINENTAL"

V. Société Anonyme des Automobiles LA BUIRE.

1. Automobiles La Buire

C’est la naissance officielle de la Société Anonyme des Automobiles La Buire, le 6 mai 1905, M. Gros est nommé Président du conseil d’administration et Directeur, MM. Berthier et Audibert sont respectivement nommés Directeur technique et Directeur commercial.

A noter que Berthier a fait ses premières armes chez Rochet-Schneider, et qu’associé à Lavirotte, Audibert avait déjà créé sa propre entreprise automobile en 1895.

La société Horme et Buire (boulevard de la Part-Dieu) a vendu à la SA des Automobiles La Buire (8 rue Victor Hugo), la partie automobile avec les ateliers de constructions automobiles pour un montant de 400 000 francs.

La société Alioth-Buire est maintenant sis au 8 rue Victor Hugo pour le siège social.

Tous ce petit monde, « Alioth-Buire », « Horme et Buire » et « Automobiles La Buire » sont tous réunis sur le vaste complexe industriel du quartier de la Buire de 10 hectares.

2. Brevets SA des Automobiles La Buire

Tout en multipliant les innovations avec l'apparition d'engrenages coniques à doubles roues dentées, d'un embrayage à disque en métal spécial, qualifié d'indéréglable, et d'un nouveau carburateur breveté sur lequel tous les réglages peuvent être effectués sans le moindre démontage, d'autres brevets seront déposés.

3. La 20 CV type Fraignac 1905

Sur la demande d'un de ses principaux agents, Mr Auguste Fraignac, les ingénieurs des Automobiles La Buire ont étudié un châssis compact et robuste tout en restant léger pour les voitures de tourisme. Le poids du châssis n'excède pas 740 kilogrammes pour une puissance de 20CV. Le moteur était un 3,4 L de cylindrée.

Les Automobiles La Buire construisent aussi un modèle plus puissant la 30 CV, type Fraignac. Les dimensions varient ainsi que la puissance mais le reste est conforme aux caractéristiques de la 20 CV. Son moteur de 4,9 L développait 30 CV.

Un troisième quatre cylindres fut construit selon le même principe mais avec un moteur de 13,6 L développant 80 CV. Cette 80 CV se distingua en Angleterre aux mains de J.A HIGGINSON. Sa vente en France fut dès plus restreinte.

Plaque émaillée « Buire Autos » au dessus du radiateur

Logo « La Buire » de calandre de radiateur

Les automobiles La Buire sont toujours engagées en compétition, notamment aux mains de Mottard et de Berthier, et se distinguent particulièrement dans les courses de côte, démontrant de réelles qualités de grimpeuses. Victoires à Montreux, à Lyon, au Mont Ventoux, au Meeting de Provence, à Aix-les-Bains, ou encore au Circuit de l'Automobile Club du Nord.

4. Production des Automobiles La Buire

C'est surtout le silence qui caractérise les voitures La Buire. Les ingénieurs maison ont véritablement innové et conçu une nouvelle boîte de vitesses entièrement montée sur roulement à billes, avec une forme particulière des pignons de façon à rendre le fonctionnement de la boîte le plus silencieux possible.

Au niveau du moteur, les engrenages de distribution ont également été revus et leurs très larges dents en fibre roulent sans bruit sur le pignon de commande.

Des solutions originales et séduisantes, très justement récompensées par une médaille d'argent à l'Exposition internationale de Milan, fin 1905. Les automobiles ont bonnes réputations mais elles se trouve sur un segment très concurrentiel. Et le 21 décembre de cette même année, une La Buire est lauréate du concours de voitures de ville organisé à l'occasion de l'exposition à Paris, la sélection étant principalement axée sur la régularité de marche et la consommation.

•

La course du Mont-Ventoux eut lieu le 14 septembre 1907 avec plusieurs La Buire en catégories Tourisme. Mottard finira premier dans la catégorie des 18/24 CV. Kiss sur La Buire finira premier ex-aequo avec Barthelemy sur Itala dans la cinquième catégorie. Lors de la course de côte du Mont-Pilat du 22 septembre 1907, plusieurs La Buire seront alignés au départ dans différentes catégories.

Lors de la course de côte du Mont-Pilat du 22 septembre 1907, plusieurs La Buire seront alignés au départ dans différentes catégories. Dans la première catégorie voitures de course à moteur 4 cylindre, alésage de 91 à 101mm, Lacharnay arrivera premier. Dans la troisième catégorie voitures de course à moteur 4 cylindre, alésage de 120 à 140 mm, Mottard arrivera premier.

En 1908, une automobile La Buire six cylindres de 16 HP montera une pente de 35% pour arriver sur le terre-plein du parvis du Sacré-cœur à Paris.

Par ailleurs, les voitures La Buire se défendent également très bien sur le plat et la presse se fait l’écho de « l’exploit » du directeur Marcel Arrault de l’agence parisienne « Auto-Office » qui, au mois de juillet, devance de 42 minutes le train rapide sur la liaison Paris-Dieppe.

Montée direction le parvis du Sacré-Cœur, La Buire 16HP (source : La Pratique Automobiles 1908)

L'euphorie qui gagne la firme ne fait que s'amplifier lorsque l’administration française choisit ses voitures pour assurer le service des transports postaux de Paris, en remplacement des anciennes voitures électriques.

Les premiers exemplaires sont mis en service au mois d'avril 1908. Le conseil d'administration crée, dans la foulée, la Compagnie des Transports des Postes de Paris afin de s'assurer un contrôle absolu sur ses véhicules.

Les placements engagés dans la récente création de la société de transport postaux se révélèrent si désastreux que la compagnie fut mise en faillite et entraina la chute des Automobiles La Buire.

Le 09 septembre 1909, la société anonyme des Automobiles La Buire est déclarée en faillite par ordonnance du tribunal de Lyon, inscrite en dissolution le 15 octobre 1909 à la chambre du commerce et acté par le tribunal le 9 novembre 1909.

Le transfert de siège se fera au 21 octobre 1909 pour la nouvelle société.

VI. Société Nouvelle de LA BUIRE Automobiles

1. La Buire Automobiles (époque Berthier)

Le 31 janvier 1910, la société Nouvelle de La Buire Automobiles a été constituée par délibérations de l'assemblée générale. Le capital de la société est de 800 000 francs constitués de 320 actions de 2 500 francs chacune. Le siège social est Place de la Buire à Lyon et les usines occupent une surface d'environ 8 000 m^2. Le président du conseil est Armand Lederlin. Le directeur général est Michel Berthier.

La société a pour objet, la fabrication, la vente, la réparation des voitures automobiles et de tout moteurs et accessoires s'y rattachant ainsi que de l'acquisition et de l'exploitation de toutes usines et de tout brevets et procédés relatifs à l'industrie sociale.

Un marché est conclu cette même année avec la Hollingdrake Automobile Compagny pour un marché de 100 châssis automobiles ainsi qu'avec le ministre des Postes Russes pour un marché de 40 camions de 3 tonnes.

La Buire

VOITURES DE LUXE

SOUPLES - SILENCIEUSES

VOITURES DE TOURISME

LÉGÈRES

RAPIDES

Télégraphe : AUTOBUIR

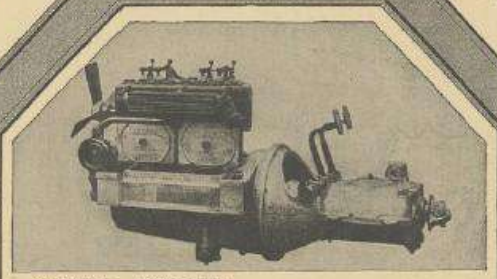
Téléphones { 85-15 / 48-19

SIÈGE SOCIAL

:: & USINES ::

Place de la Buire

LYON

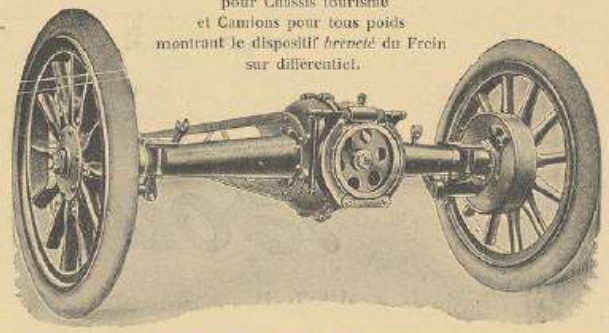


GROUPE MOTEUR
ET CHANGEMENT DE VITESSES
DE TOUTES PUISSANCES

AGENCES
dans
les principales Villes
de France
et de l'Etranger.

ATELIERS
DE RÉPARATIONS
40, Rue du Bois, 40
(Porte Champerret)
LEVALLOIS-PERRET

PONT AR CARROSSÉ ET DÉMULTIPLIÉ
pour Châssis tourisme
et Camions pour tous poids
montrant le dispositif breveté du Frein
sur différentiel.



CHASSIS TOURISME
CAMIONS
ET
VÉHICULES INDUSTRIELS

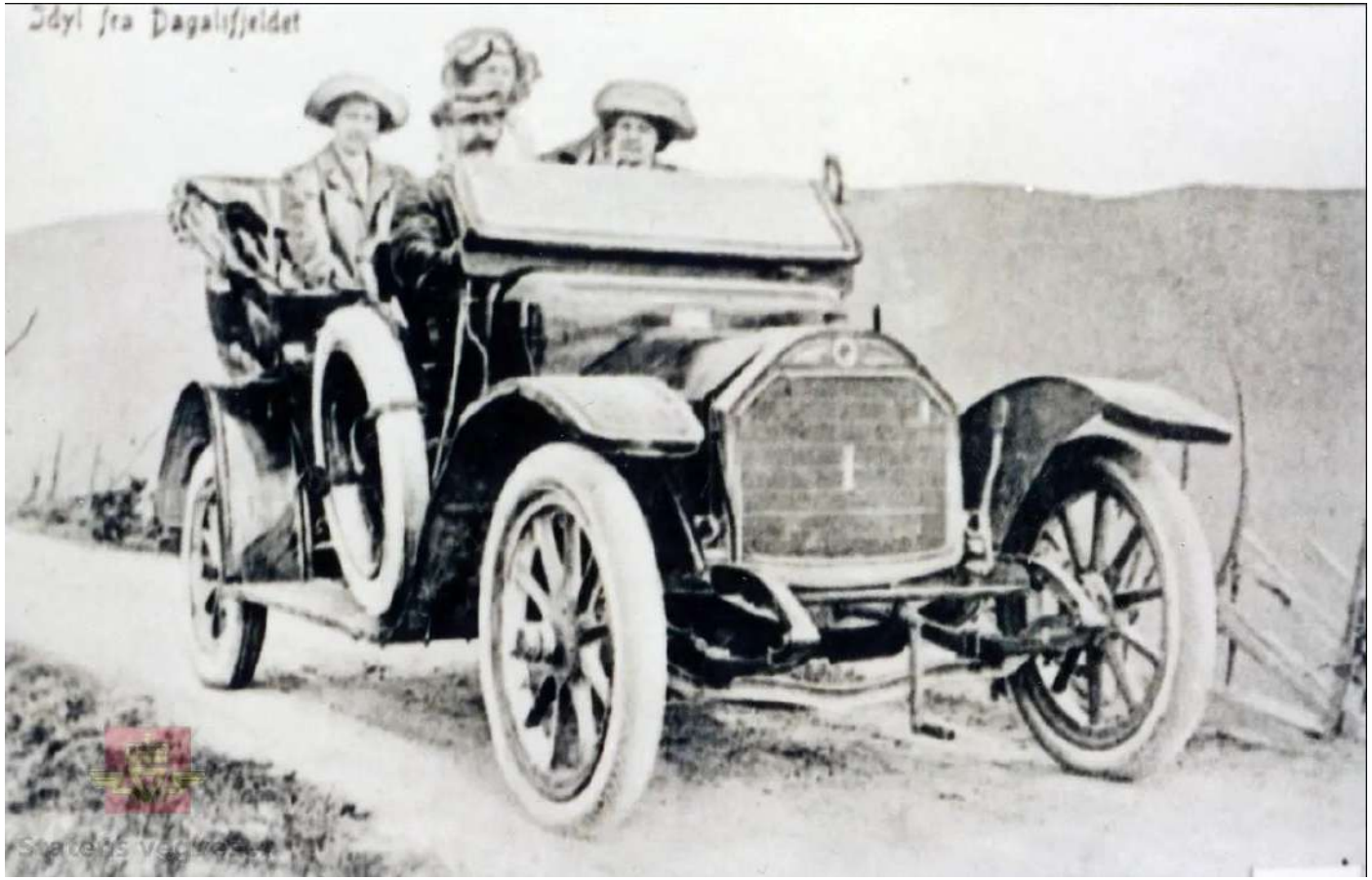
1 Tonne 2 Tonnes
3 Tonnes

Type primé par le Ministère de la Guerre

Transmission par cardan,
Pont AR démultiplié et carrossé,
Frein sur différentiel breveté
à l'AR du Pont.

LE CATALOGUE EST ADRESSÉ FRANCO
A TOUTE PERSONNE EN FAISANT LA DEMANDE

XV



Durant le premier conflit mondial, l'usine continue à tourner et fournit de nombreux véhicules à l'armée, essentiellement des remorques. Les voitures automobiles ne sont pas abandonnées et, en ces temps difficiles, la marque réussit tout de même à exposer à la première foire de Lyon, en 1916.

Le 27 février 1918, l’usine déménage au 274 Grande Rue de Monplaisir.

De ces nouvelles chaînes de montage sort tout d'abord une 14/20HP de 2,650 litres de cylindrée avec soupapes latérales, refroidissement par ventilation et pompe à eau, allumage par magnéto et transmission aux roues par engrenage conique hélicoïdal, des systèmes bénéficiant des derniers progrès techniques. Cette voiture est rapidement suivie par le type 11 A, une 12HP avec suspension cantilever et radiateur coupe-vent. C'est une version torpédo à six places de ce type qui s'impose dans la course Nancy-Strasbourg, l'une des rares épreuves d'après-guerre à laquelle prend part un modèle La Buire.

Il faut en effet attendre 1923 pour que la marque renoue véritablement avec son passé sportif puisqu'un pilote amateur, Jean Porporato, triomphe au volant de la nouvelle 15B Sport de 12 CV à chaque course de côte à laquelle il participe. Limonest, Planfoy, Alpilles, Faucille… ce nouveau type 15 B prévu pour épauler la 11 B de 12HP est imbattable mais, si chaque victoire est synonyme d'une publicité flatteuse, les ventes ne parviennent pas à décoller.

2. Automobiles La Buire (époque d'Argy)

Le nouveau directeur est M. d'Argy, qui succède à M. Guitto qui lui-même sera le successeur de M. Berthier.

La production repart en 1924 avec les derniers apports en matière de modernisme, à savoir moteur monobloc, soupapes latérales, freins sur les 4 roues, démarreur électrique, suspension arrière améliorée, avec la : 10 A type court, de 10 CV, la10 A type allongé, de 10 CV, la 12 A de 13 CV

Le camion 450 B de 4,5 tonnes continue seul jusqu'en 1926.

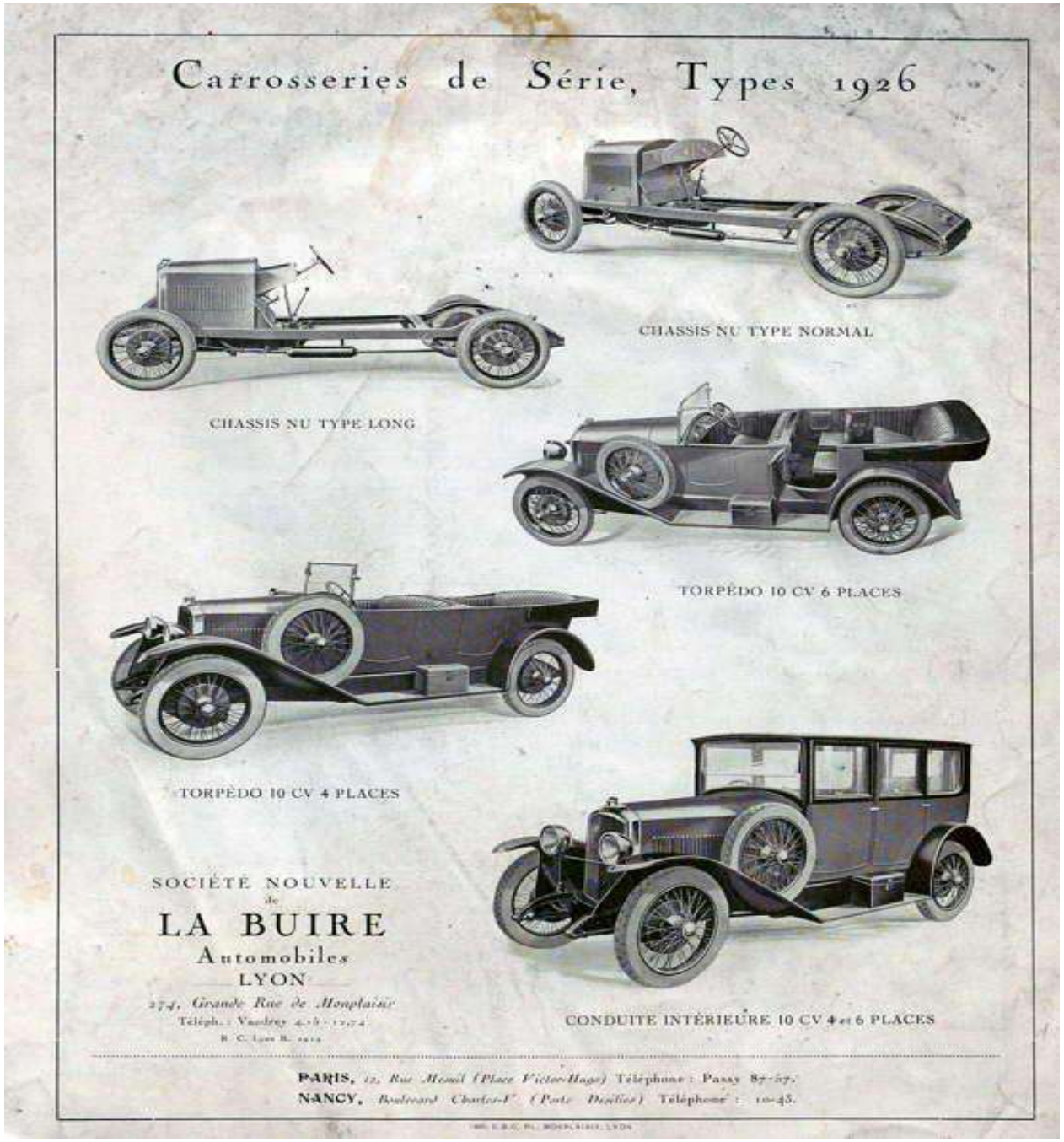
Après le Grand Prix de 1914 couru sur le parcours de Lyon Brignais (Rhône), l'A.I.A.C.R. (Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus) organisa le **2ème Grand Prix d'Europe** lequel sera confondu avec le **19ème Grand Prix de l'Automobile Club de France** (ACF) dont il portera aussi le nom. A ce Grand Prix Automobile, seront rattachés d'autres Grand Prix sportifs qui se coururent sur le même circuit de Lyon Brignais de 1924. Le circuit de Lyon-Brignais formant un triangle fait 23,145 km de long.

Il engage également quatre voitures pour le Grand de France de Tourisme à Lyon en 1924 dans la deuxième catégorie. Une seule, conduite par Porporato finira cinquième. On ne retiendra de leur participation que la forme profilée, mais élégante, de la conduite intérieure. Trois sont des torpédos découvrables et la quatrième est une conduite intérieure profilée.

En 1927, pour faire face à la situation de plus en plus difficile, il faut se résigner à stopper la production de véhicules utilitaires. On notera que leur charge utile n'a jamais excédé quatre tonnes cinq et qu'ils utilisaient toujours le moteur quatre cylindres qui animait les voitures de tourisme des séries 9000 et 9506 depuis 1913. Ils comportaient par ailleurs une transmission par vis, un frein derrière le différentiel, identique à celui des modèles de tourisme, et un régulateur de vitesse.

M. d’Argy donnera son aval pour la commercialisation en 1927 du type K, une 8HP quatre cylindres dont la production se révèlera très éphémère.

La gamme tourisme se résume à cette époque aux type K, 10A, 10A châssis long et au nouveau type 12B, une 15HP 4 cylindres, plus puissante que les autres modèles puisqu'elle affiche une cylindrée de 2,860cm3. Elle offre également un levier de vitesses central, l'ultime nouveauté proposée par la marque.



De droite à gauche chassis10A,

10A châssis long,

dessous Torpédo 10A long (6places).

Torpédo 10 A normal et dessous conduite intérieure 10 A.

A la morosité de l'usine lyonnaise s'ajoute celle des agences et succursales qui, une à une, ferment leurs portes ou distribuent d’autres marques.

Cette valse des agences ne favorise pas les ventes déjà compromises par des tarifs trop élevés, et n'est pas faite pour rassurer les clients.

Le 14 juin 1937 sera enregistrée la dissolution de la Société Nouvelle des Automobiles La Buire. L’usine « La Buire Automobiles » fermera ses portes et sera rachetée par l'armée qui y entreposera du matériel et des pièces détachées.

Elle sera ensuite occupée par le corps militaire du Génie.