



# La Buire

## DES TERRES AGRICOLES, UN PASSÉ INDUSTRIEL, PUIS UN NOUVEAU QUARTIER AMBITIEUX



Chantiers de La Buire en 1904 ...



... 90 ans plus tard...



... et aujourd'hui

Les premières traces du domaine de la Buire dans l'histoire locale remontent à 1560 et à Noble Benoît de Monconys, Seigneur de la Buire. Bordée du domaine de la Part-Dieu au nord et de celui de la Mothe au sud, cette seigneurie subissait, comme ses voisins, les sautes d'humeur du Rhône et se trouvait fréquemment inondée. Elle se composait alors de terres agricoles, dominées par une maison forte : le château de la Buire. Cet édifice, une œuvre du XVI<sup>e</sup> siècle, comprenant une tourelle à six pans, a survécu jusqu'à nos jours (voir photo ci-dessous). Il se trouve à l'angle des rues Rachais et Garibaldi.



Le château de La Buire vieux de 500 ans

Le domaine passe en 1665 aux Guérin puis en 1720 à François de Rachais avant d'échoir en 1824 à François Corbeau, Marquis de Vaulserre, neveu et héritier des Rachais. Ce dernier vend ses terres petit à petit. On y traça des rues, comme celles qui portent toujours les noms des trois vertus devant, selon le donateur, régir toute vie sociale : vigilance, humilité et bonne foi.

Quant au château, il fut cédé en 1885 à la Communauté des Petites Sœurs de l'Assomption, garde-malades des pauvres à domicile. Elles en furent brutalement chassées par la police en 1911. Les manifestations qui s'en suivirent prenaient d'ailleurs une telle importance

qu'elles ont eu pour effet d'arrêter les expulsions de couvents du même genre, notamment à Saint-Etienne et à Nîmes. En 1914, l'armée installa au château une école pour mutilés de guerre qui fut transférée en 1919 au Point-du-Jour. Puis, en 1920, l'Université y hébergea 35 jeunes étudiantes, conférant ainsi au bâtiment l'affectation qu'il a conservée jusqu'à nos jours, après moult rénovations et agrandissements : une résidence universitaire (la plus petite de Lyon), réservée aux étudiantes.

### L'audace industrielle

En parallèle, une audacieuse aventure industrielle allait imprimer le nom de la Buire à jamais dans l'histoire lyonnaise. En 1847, le financier lausannois Jules Froissard achète dix hectares à proximité du château, y fonde « Les Ateliers de Jules Froissard & Cie » et fait construire du matériel ferroviaire. Pari osé à une époque où les compagnies de chemins de fer commençaient tout juste à émerger et où personne ne pouvait encore prédire le formidable succès que connaîtra ce moyen de transport.

Un an plus tard, l'entreprise employait déjà 180 ouvriers, 400 en 1855, 800 en 1856. La production en 1856 était de six à huit wagons par jours. Due à une concurrence plus rude, l'effectif était retombé en 1865 à 160 employés. En 1866, la société change de main et devient les « Chantiers de la Buire ». Les affaires re-

prennent et l'effectif remonte à 1650 personnes l'année suivante. La société se diversifie et fournit même 30 bateaux mouches à l'Exposition Universelle de Paris de 1867. Pour l'anecdote : le nom de ces bateaux provient du quartier lyonnais de « La Mouche », au voisinage de Gerland, où les premiers exemplaires furent construits par les chantiers Félizat.

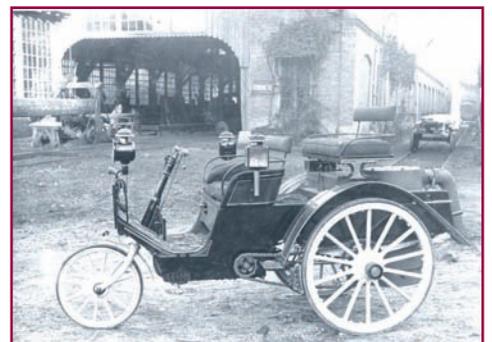
Devenue « Société de l'Horme et Buire » en 1877, l'entreprise produit jusqu'à 25 wagons par jour, et construit entre autres deux trains de luxe pour le Roi d'Italie et l'Empereur de Chine. De 1882 à 1884 les affaires sont florissantes. La société emploie environ 2 000 personnes. Mais les temps changent et la société devient déficitaire à partir de 1890 pour ne plus jamais se relever. Elle est liquidée en 1895 et aussitôt remplacée par la « Société Nouvelle des Etablissements de l'Horme et de Buire ».

Pour renverser la vapeur (car c'est bien de vapeur qu'il s'agissait), la société allait à nouveau faire preuve d'audace. Dès 1889, elle s'était mise à produire quelques tricycles... à vapeur sur le modèle de l'inventeur Léon Serpollet (voir photo). La société prit alors conscience de ces « voitures sans chevaux » et c'est en 1904 que sortent les premières voitures sous la marque « La Buire ».

Ces automobiles se distinguaient aussitôt dans les compétitions sportives, notamment dans les courses de côtes où elles firent preuve de



Les ouvriers du chantier de La Buire



Tricycle Serpollet vers 1891