

Les DOSSIERS

Février 2021

SAPEURS • POMPIERS
DE FRANCE

Web



Histoire

SP ET SIDE-CARS : UNE MISSION, MAIS PAS QUE...

SAPEURS • POMPIERS
DE FRANCE

LES ÉDITIONS



† Une motocyclette avec side-car devant l'Hôtel des pompiers de Liévin (Pas-de-Calais).

SP et side-cars : une mission... et beaucoup plus

Au sortir de la Grande Guerre, l'usage du side-car se développe chez les sapeurs-pompiers, notamment à Paris, mais aussi ailleurs, jusqu'à la municipalité française de Tien-Tsin, en Chine. Ce véhicule permettant d'accéder avec rapidité au lieu du sinistre est même employé dans la lutte directe contre l'incendie, grâce à l'installation d'une pompe à grand débit.

Texte et photos

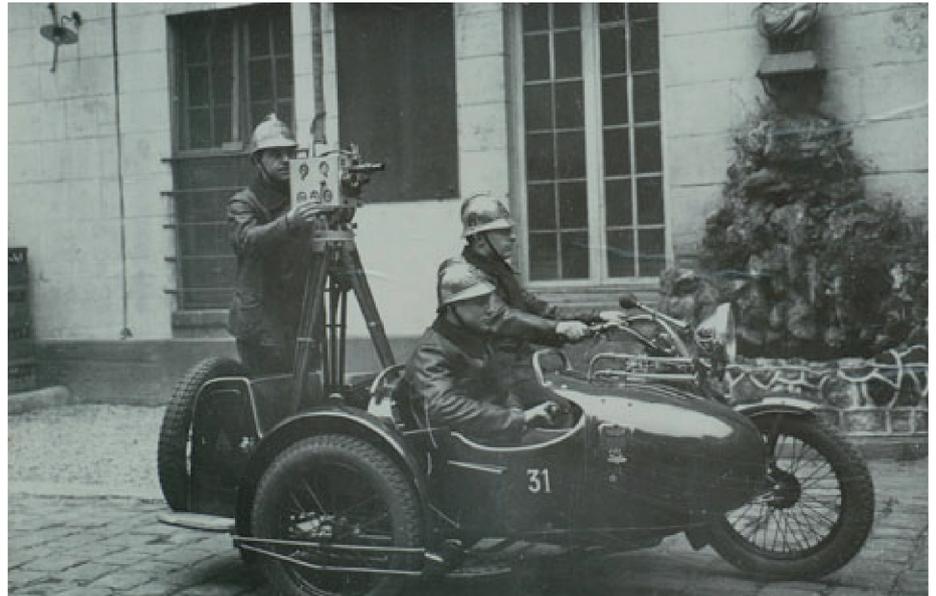
Lieutenant (RC) Patrice Havard,

membre d'honneur de la commission fédérale Histoire, Musées, Musiques ; ancien directeur du musée de la BSPP (1994-2005)

Des engins créés pour une mission est chose fréquente chez les sapeurs-pompiers. C'est par exemple le cas de la lutte contre les feux de cheminée à Paris. Dès 1922, le Régiment de SP de Paris s'intéresse de près aux motocyclettes avec side-car pour lutter contre les très nombreux feux de cheminée en saison de chauffe car ils mobilisent les premiers secours et des équipes à feux de cheminée partant à pied. Chaque caserne et poste ont en service une moto side-car René Gillet, doyenne des marques françaises, sorties des usines de Montrouge.

Cet engin de transport a succédé à la bicyclette, pourtant très prisée dans les armées. En 1892, un Français, Jean Bertoux, chef armurier du 46^e de ligne, dépose un brevet pour un siège suspendu pouvant être attelé sur un vélo. Il le baptise « siège de côté ». Le passager est installé dos à la route. Il rectifie la position du passager en 1893 : la personne se trouve désormais face à la route. En 1902, ces nacelles, au départ en osier, sont accrochées à des bicycles motorisés, ce qui explique le nom de « panier ». Au début discrétionnaire, la motocyclette fait son chemin, avec et sans panier. Ces véhicules avaient commencé à se faire

A la sortie de la Grande Guerre, une application pompier est recherchée pour le side-car.



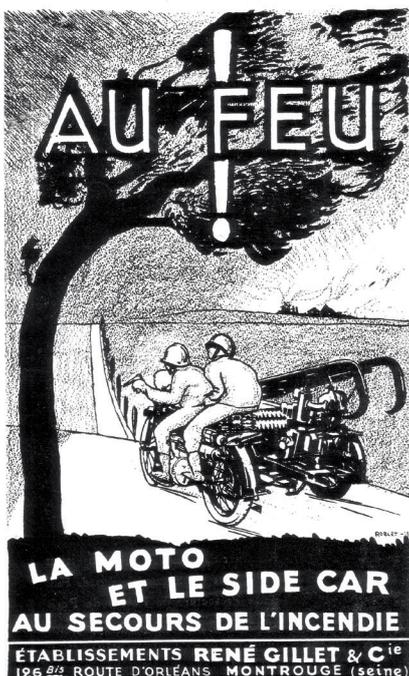
† Service Ciné-photo du Régiment : caméra sur trépied installée sur side-car.

connaître et apprécier au cours de la Grande Guerre, où ils furent utilisés comme véhicules de liaison, pour des mitrailleuses portées et même comme ambulances.

Au sortir de cette guerre, il est logique de retrouver ce véhicule, métallique, revendiqué par plusieurs pays et baptisé side-car, de l'anglais « side » (« à côté » en français), et « car » (« voiture »), en fait pour « panier ».

Side-car René Gillet

Pas étonnant donc qu'une application « pompière » lui soit recherchée,



† Pub des établissements René Gillet.

notamment pour les raisons précitées. René Gillet se met au travail. Le side-car du type armée française 6 CV est capable de transporter deux hommes de forte corpulence et 80 kg de matériel. Côté budget, les side-cars évitaient la sortie de la voiture de premiers secours et réalisaient de ce fait une notable économie. Ils amènent le plus rapidement possible au lieu du sinistre le personnel et le matériel nécessaires à combattre le feu.

Avant, ils étaient souvent obligés de se rendre à pied sur le lieu du sinistre. Les side-cars des pompiers de Paris servent également aux reconnaissances d'officiers. À l'arrivée de la voiture de premier secours, le chef de la voiture téléphone à sa caserne lorsque le feu est hors de ses propres possibilités et, immédiatement, un side-car amène l'officier de garde, qui prend toutes les mesures utiles.

Ce principe de dépose-attaque-retour à pied était étendu dans les villes et campagnes.

La ville de Rouen, qui possédait un matériel moderne, l'a complété par des motos side-cars, comme le « Journal de Rouen » l'expliquait dans ses colonnes, pour les mêmes raisons qu'à Paris. Le Havre, Orléans, Nice, Dieppe, etc., et même la municipalité française de Tien-Tsin, en Chine, ont des motos side-cars en service semblables à celles des pompiers de Paris.

Automobiles Delahaye

En 1929, un numéro de « Moto revue » rend compte de l'intérêt futur d'une

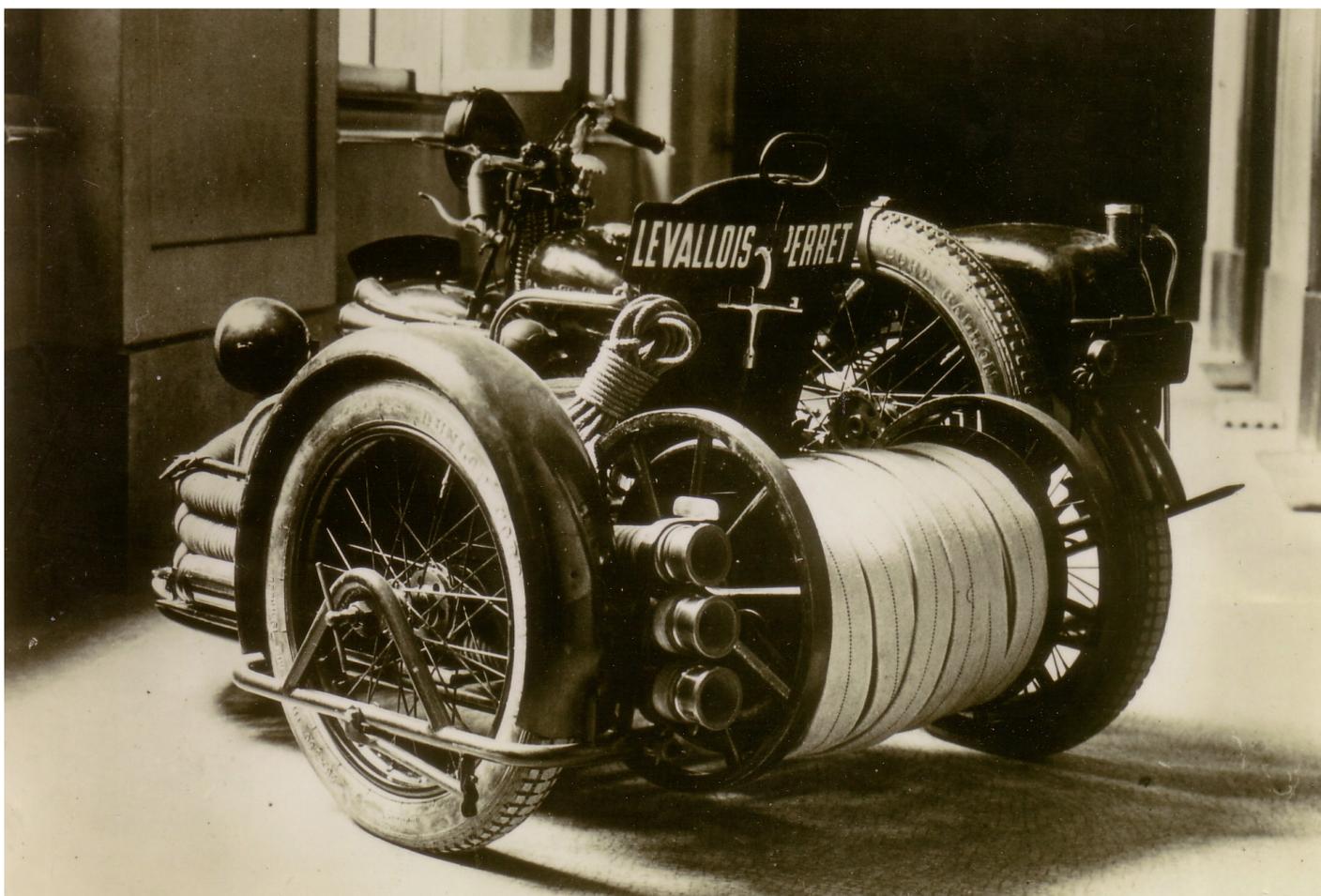
gamme car le side-car peut aussi être employé pour la lutte directe contre l'incendie. Pour ce faire, la carrosserie ordinairement montée sur le châssis est remplacée par un châssis-porteur, lequel supporte une pompe à grand débit et un coffre pour les tuyaux et agrès nécessaires.

Ainsi équipé, le side-car peut se déplacer avec rapidité avec les deux hommes suffisants pour l'installation et la manœuvre de la pompe et combattre les sinistres. La société des Automobiles Delahaye, spécialiste du matériel d'incendie, construit une pompe du nom de MPPI possédant un débit de 15 000 litres qui peut se monter facilement sur le side-car. Cette pompe, entraînée par un moteur de 4 cv, possède un débit réglable : 12 m³ sous une pression de 6 kg et 15 m³ sous une pression de 5 kg.

La société des Automobiles Delahaye construit une pompe qui peut se monter sur side-car.

Le grand débit de cette pompe permet d'alimenter facilement une lance de 14 mm ou deux lances de 10 mm d'ajutage. Les portées de jet atteignent 30 à 40 mètres horizontalement et 20 à 25 mètres en hauteur.

Le side-car comporte un coffre à accessoires comprenant notamment 80 mètres de tuyaux de 45 mm, en couronnes de 20 mètres, lances, hachettes et cordage... Bref, tous les agrès et



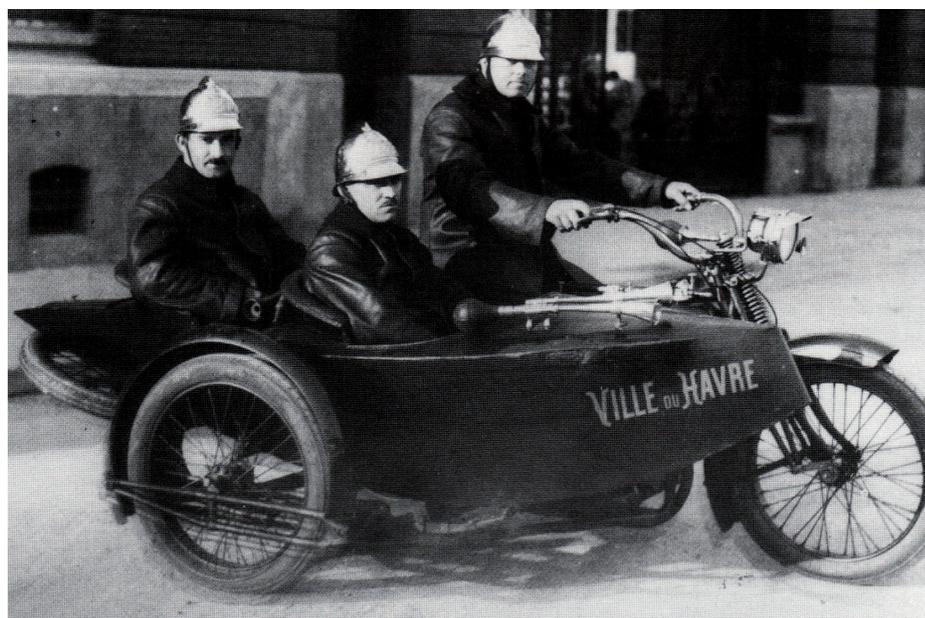
† Moto side-car à Levallois-Perret (Hauts-de-Seine).

l'outillage nécessaires à l'attaque immédiate d'un incendie. Cette pompe, qui peut aspirer utilement jusqu'à une profondeur de 7 mètres, peut se brancher sur un puits, une mare, une rivière ou toute autre réserve d'eau, de même que sur les bouches à incendie de tout diamètre. Beaucoup de fermes ou habitations éloignées ou isolées pouvaient ainsi être protégées avec ces premiers moyens. À l'époque, il y avait aussi beaucoup d'espoir en matière de lutte contre les feux de forêt. Certains pensaient même que ces engins pourraient remplacer les pompes à bras, encore très nombreuses. La société Bouillon avait mis au point l'extincteur Knock-out de type 200 litres adaptable sur side-car.

À l'époque, certains pensaient que ces engins pourraient remplacer les pompes à bras...

En 1931, à l'Exposition coloniale, les side-cars du Régiment armaient par roulement un poste provisoire pour effectuer des rondes pendant l'événement. Avec un aménagement particulier, le Régiment avait installé une caméra sur trépied pour son service ciné-photo sur side-car.

En 1937, l'arrivée des premières voiturettes Simca 8 au Régiment remplacera progressivement les side-cars feux de cheminée, tout comme celle de la Renault 4 CV accessible aux ouvriers sonne le glas des side-cars de monsieur tout monde. ◀



† Exemple de side-car de la ville du Havre (Seine-Maritime).