

LES POMPES À INCENDIE LYONNAISES

(2^{ème} partie)



En-tête Miesusset

Nous continuons cette étude des pompes lyonnaises, par les pompes "**mécaniques**" puisant leur énergie hors du muscle humain ou animal ; elles permirent de soulager le travail des soldats du feu, tout en permettant par une grande efficacité une nette amélioration des moyens de lutte contre le feu.



Motopompe Catel

POMPES ENTRAÎNÉES PAR LA VAPEUR

Ce genre de matériel est important à mentionner, car c'est une étape marquante dans la genèse des moyens de lutte contre l'incendie. Ces engins impressionnants, sur châssis à 4 roues à traction hippomobile, comportaient généralement une chaudière verticale entraînant une pompe à piston (souvent à 2 pistons comme le modèle exposé au Musée des Pompiers). De construction anglo-saxonne à l'origine, elles furent utilisées depuis le milieu du XIX^{ème} jusqu'après la guerre de 14/18.

Il faut noter que pour être opérationnel ce matériel nécessitait un temps de chauffe et aussi un temps de parcours pouvant varier selon les chevaux utilisés. A Lyon, au début, ils étaient loués avant d'être achetés à l'usage exclusif des pompiers. La traction mécanique se généralisa en 1913, mettant à la retraite ces chevaux vedettes des écuries "pompiers".

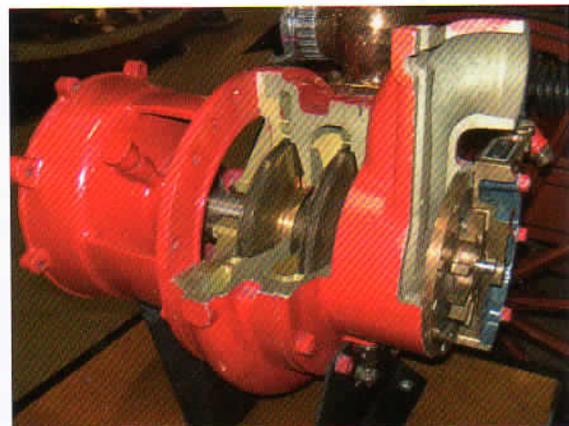
Bien que Miesusset fabriqua de ces pompes à vapeur, aucun exemplaire ne figure au Musée des Pompiers de Lyon. Il est aussi à noter que c'est à cette époque, proche de la fin du XIX^{ème} siècle, que furent adoptés les symboles des pompiers français : le

rouge des véhicules et la corne à deux tons, le célèbre "pin-pon" quelques années après Paris.

POMPES ENTRAÎNÉES PAR MOTEUR À EXPLOSION

Nous arrivons enfin à disposer d'un matériel n'ayant plus d'inertie pour sa mise en route : ces moteurs permettent d'entraîner les pompes dans les plus brefs délais, pour assurer les caractéristiques de débit et pression nécessaires. Ces pompes sont de 2 types :

- **motopompe** : engin autonome monté sur son chariot de transport à 2 roues,
- **fourgon-pompe** : engin sur châssis camion, permettant le transport d'accessoires et aussi du personnel de service.



Pompe Maheu Labrosse

Notons encore que ces matériels sont montés soit avec une pompe à piston(s) assez voisine des pompes manuelles mais avec transmissions par bielles et manivelles ; une amélioration notable des caractéristiques arriva avec la pompe volumétrique multi-pistons actionnée par un plateau oscillant, soit avec une pompe centrifuge* avec roue à augets qui se généralisera ensuite.

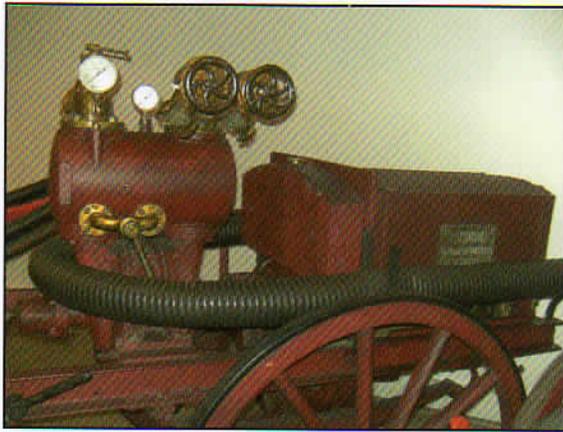
NOTA : *La mise en route d'une pompe nécessite son "amorçage," qui consiste à remplir d'eau la tuyauterie d'aspiration, opération automatique avec le système à piston qui est volumétrique, mais nécessitant un système auxiliaire en centrifuge. Citons : pompe auxiliaire à piston (dite petit cheval), étage auxiliaire auto-amorçant, trompe à vide d'air, trompe à vide sur gaz d'échappement.

MOTOS-POMPES

Ces premières moutures des engins entraînés par moteur à explosion, avaient l'avantage d'être légères et faciles à mettre en œuvre, mais nécessitaient une traction, humaine, animale ou en remorque de camionnette.

Motopompe Lucien CATEL*. Ce constructeur lyonnais était basé 24 rue du Colombier, et nous ne possédons que peu de renseignements sur cette entreprise. Dès 1905 il a fait des motos pompes, suivant de peu les précédentes réalisations de Daimler. Sa machine est construite avec la pompe en prise directe du moteur, par deux axes entraînant chacun une roue à augets et engrenages. La machine est simple à mettre en œuvre.

Motopompe MIEUSSET*. Fabricant de matériel d'incendie, rue du Gazomètre à Lyon, puis route d'Heyrieux en 1905. Quelques années après Catel, ce constructeur commença la fabrication des motopompes équipées au départ d'une pompe à piston, remplacée ensuite par une pompe centrifuge, l'obligeant à prévoir une pompe d'amorçage à piston. En 1920, Mieusset se lança dans la construction des motos-pompes type Fédération, faisant suite à la demande de la Fédération nationale des pompiers de France qui incitait l'ensemble des sapeurs pompiers à remplacer les pompes à bras.



Autopompe Mieusset

LES FOURGONS POMPES ou AUTOPOMPES

Ce sont des véhicules à moteur ne transportant pas d'eau, et qui sont équipés d'une pompe, de tuyauterie et d'agès divers. Des places sont prévues pour recevoir le personnel d'accompagnement ; le matériel et les hommes sont rapidement à pied d'œuvre dans les meilleures conditions.



Autopompe Mieusset

Autopompe MIEUSSET*. La maison Mieusset avait été fondée en 1860 et fabriquait déjà des pompes à bras renommées. En 1889 est proposé un véhicule à moteur à pétrole : Claude Mieusset fait partie des pionniers de l'automobile mondiale. Vincent, fils du fondateur, prend la succession de l'affaire vers 1901 et lui donne de l'ampleur... Les autopompes Mieusset s'exportent tout autour de la planète : Indochine, Chili, Russie...

Cette moto-pompe de 1914 est la seule survivante connue, en France tout au moins, elle est habituellement exposée au Musée des Sapeurs Pompiers de Lyon. Elle est de type « Villeurbanne » et son moteur est un quatre cylindres Mieusset, comme la boîte

à trois vitesses et la pompe à incendie volumétrique. L'ensemble pèse 2.625 kg ! Elle est restée en service jusqu'en 1971 ! **C'est l'emblème du musée !**

Mieusset était très connu dans le milieu du sport mécanique de l'époque (voitures et moteurs de bateaux), et c'est pourquoi le journal Lyon Sport nous relate l'inauguration de cette nouvelle usine, au 152 route d'Heyrieux le 30 octobre 1905, abandonnant son berceau de la rue du Gazomètre (Lyon 3^{ème}) : « C'est une immense usine dotée des procédés de construction les plus modernes avec toiture en "dents de scie", les bureaux de correspondance équipés de type-writers... »



Plaque Catel

MAHEU-LABROSSE

Ces deux mécaniciens rachètent en 1929 les établissements Mieusset qui, après une faste période périclitent, suites de la grande guerre où Vincent Mieusset (fils du fondateur) est gazé. Bien que spécialisés dans la mécanique générale, (basés rue Bellecombe, ils partent à Saint-Priest en 1967 pour s'agrandir), ils vont s'orienter sur les pompes et le matériel d'incendie par suite des remises en état du matériel Mieusset. Cette société va développer de nombreux types de pompe, et équiper de nombreux engins sur divers types de châssis. Elle fut la première à présenter avec succès la motopompe de 30 m³/h avec 8 heures de marche, moteur Peugeot 202 et pompe à deux étages amorcée par les gaz d'échappement.

Jusqu'en 1980, c'est l'âge d'or de la société qui fabrique plus de 100 véhicules par an, mais l'arrivée de Sides, devenu majoritaire, va bouleverser cette entreprise qui construira sur plans Sides. En 1988 la fabrication est transférée à Saint-Nazaire et Maheu-Labrosse sortira son dernier véhicule en janvier 1989 pour les pompiers de la Communauté urbaine de Lyon.

VERMOREL*

Bien que de Villefranche-sur-Saône, on peut considérer ce constructeur comme lyonnais. Constructeur automobile, il construisit une auto-pompe en 1910, pour la sécurité de son entreprise, et le musée a pu l'intégrer à sa collection.

Henri CHAPOT
(Photos de l'auteur)

*Matériel exposé au Musée des Pompiers de Lyon

Documentation : Musée des Pompiers de Lyon, Fondation Berliet, divers documents sur le Musée de Jacques Périer - Divers