



Quand on pense aux pompiers, on voit du rouge. C'est évident. Pourtant, cette couleur qu'on associe automatiquement aux véhicules de secours et de lutte contre les incendies n'a rien d'une évidence. Elle résulte d'une longue histoire, assez méconnue, faite de choix industriels, d'influences étrangères, de stratégies de prestige, et plus tard, d'impératifs de sécurité.

Quand les pompiers n'avaient pas de couleur

Avant le milieu du XIX^e siècle, la question ne se posait même pas. Les pompes à bras et tonneaux en bois montés sur des chariots rudimentaires, les seaux de toile ou de cuir, les haches et pioches utilisés par les pompiers restaient dans leur teinte usuelle : bois verni, métal brut, parfois légèrement protégé par une peinture sombre pour protéger de la rouille. En Amérique⁽¹⁾, en Allemagne et en Autriche, on trouvait des pompes peintes en vert ou en gris. En France, les inventaires du XVIII^e siècle et début XIX^e siècle mentionnent rarement (voire jamais) la couleur. Les matériels sont identifiés par leur numéro, leur poste de secours, leur ville. Rien de plus. Il faut attendre la révolution industrielle, et l'entrée du matériel incendie dans une logique de production et de mise en scène, pour que la couleur devienne un sujet en soi.

Quand le matériel moderne devient un produit esthétique

Ce XIX^e siècle engendre de nombreux bouleversements. Les pompes à bras laissent progressivement place aux pompes à vapeur (*steam fire engines*), véritables machines technologiques imposantes nécessitant la traction hippomobile. Ces engins concentrent la fascination : ils sont exposés, montrés, vendus. Les fabricants de plusieurs nations publient des catalogues illustrés et participent à ces grands événements internationaux que sont les expositions universelles. Le matériel incendie entre alors dans une culture visuelle et commerciale.



C'est dans ce contexte, dans les années 1860, que deux grandes firmes londoniennes comme *Merryweather & Sons* ou *Shand Mason & Co* développent et exportent leurs modèles partout dans le monde⁽²⁾. La finition était personnalisable, et l'accent portait sur le contraste entre peinture, dorures et métaux polis (cuivre, laiton) de la chaudière, bielles et tuyauterie. Une observation attentive de ces

vieilles machines conservées actuellement dans les musées ou certaines sources écrites pourrait nous induire en erreur. Les vernis oxydés, l'acajou vieilli et repeint peuvent produire des tons bruns trompeurs. Malgré des recherches poussées, il n'existe aucune référence à cette teinte dans les sources primaires.



Une tradition anglo-saxonne ?

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, la capitale de l'empire britannique, n'adopte pas dès le début le rouge pour ses *firemens* et leurs matériels. Rappelons qu'avant 1866, la lutte contre l'incendie est assurée par des compagnies privées aux matériels hétérogènes et aux couleurs variables. Avec la création de la *London Fire Brigade* et la municipalisation du service, une uniformisation s'impose. Et c'est avec l'acquisition de matériel auprès des constructeurs locaux que le rouge s'impose progressivement comme la teinte dominante⁽³⁾.

Depuis les années 1720, les pompes *Newsham & Ragg* (à Long Acre, Londres) étaient peintes au « rouge de Venise », un pigment à l'oxyde de fer. Vers 1765, l'entreprise disparaît au profit de la *Hadley, Simpkin & Lott...* la maison qui allait devenir *Merryweather* en 1836⁽⁴⁾ ! D'ailleurs, une de ses plus anciennes pompes à vapeur est conservée et documentée par le *Science Museum Group* (aussi à Londres). La fiche d'inventaire de la « Sutherland », lauréate du premier prix au concours international du Crystal Palace en 1863, précise que la machine à l'origine était peinte en vert et rouge⁽⁵⁾.

Enfin, les éternels rivaux de la firme *Shand Mason* ont présenté un modèle accrocheur et digne de l'approbation de la haute société impériale lors de l'exposition de Vienne en 1873⁽⁶⁾. Pour l'occasion, ses flancs étaient peints d'un rouge éclatant et l'avant du caisson était orné des armoiries d'Autriche-Hongrie. Rentrée à Blackfriars (Londres) puis vendue à Newport (île de Wight), elle conserva ses couleurs et seule l'inscription « Borough of Newport » fut changée⁽⁷⁾.

En parallèle, la tradition américaine suit une toute autre logique. Avant l'organisation municipale des services, les villes américaines s'appuient également sur des compagnies de pompiers volontaires, en rivalité constante les unes avec les autres ; au point de se battre littéralement pour le droit d'éteindre un incendie. Dans ce climat de compétition, chaque compagnie cultive ses marqueurs d'appartenance⁽⁸⁾. Dès 1840, la « *Honey Bee* » *Engine Company No.5* de New York

adopte la chemise rouge comme signe distinctif... les fameuses « red shirt ». La pratique se généralise au point que l'état de New York, en organisant le *Metropolitan Fire Department* en 1865, impose aux officiers le port d'une chemise rouge en flanelle. Cette tradition vestimentaire précède et accompagne la diffusion des carrosseries rouges sur les véhicules, ancrant profondément cette couleur liée aux pompiers dans l'imaginaire américain.



Paris, vitrine nationale du « rouge vermillon »

En France, la situation est encore différente. Les compagnies de pompiers, qu'elles soient municipales, de la garde nationale, ou militaires, utilisent du matériel acheté localement, souvent auprès d'artisans régionaux : *Durey-Sohy, Darasse, Thillaye & Fils, Bouchard, Letestu, Giroult*, etc. Ainsi, les teintes varient d'une ville à l'autre, et les couleurs sombres dominant largement⁽⁹⁾. Le constructeur *Thirion*, très réputé, vend surtout des pompes vertes. Comme plusieurs grandes villes, Paris en achète. Mais le Régiment de sapeurs-pompiers de Paris vise autre chose. Ce corps prestigieux désire un matériel moderne et performant, à la hauteur de son statut d'élite. Paris est une vitrine nationale et internationale car les incendies de la capitale sont médiatisés, observés, commentés. Ainsi, les officiers se tournent donc vers l'étranger pour acquérir les meilleures pompes disponibles du marché. Ils achètent des *Merryweather*, réputées pour leur fiabilité et leur puissance. Et quand ces machines arrivent dans les remises... elles sont déjà rouges.



L'échelle Gugumus est employée dans une manœuvre de sauvetage

Lorsque les capitaines Garçin et Krebs reviennent d'un voyage d'étude aux États-Unis (1885), les conclusions sont multiples. Paris doit moderniser son matériel. Une autre décision émerge : désormais, tout le matériel des pompiers de la capitale est repeint en rouge⁽¹⁰⁾ (échelles, dévidoirs, voitures, etc.). Le « vermillon » s'impose dans l'espace urbain. Les avertisseurs publics arborent aussi cette couleur. Une fois adopté par Paris, le rouge bénéficie d'un effet de prestige considérable. D'autres villes françaises suivent l'exemple et achètent les mêmes machines. C'est ainsi que le rouge se diffuse, par contagion d'exemplarité. Au début du XX^e siècle, les pompiers sont omniprésents dans l'espace public. Interventions, concours, démonstrations attirent les foules. Ces événements sont photographiés, diffusés par



la presse et les cartes postales. Progressivement, les Français associent la couleur rouge aux pompiers, comme il associe le bleu aux gendarmes ou le noir aux instituteurs. Une symbolique s'installe.

[Quand les pompiers entraient en compétition – concours de manœuvres et de pompes incendie \(fin XIXe – début XXe siècle\)](#)

[Fumer comme un pompier](#)

Motorisation et normalisation

Les premiers véhicules automobiles d'incendie reprennent le rouge des attelages qu'ils remplacent. La motorisation, à partir des années 1900, ne remet pas en cause la couleur. Dans l'Entre-deux-guerres, des teintes bicolores (noir-rouge) apparaissent. Après 1945, la modernisation des services renforce l'uniformité⁽¹¹⁾. En février 1972, l'AFNOR publie la norme NF X08-008, intitulée sobrement « Couleurs – Rouge incendie », qui fixe la teinte réglementaire applicable au revêtement extérieur des véhicules de secours... bien qu'aucun texte de loi n'imposant formellement le rouge aux services d'incendie français.



Toutefois, à partir des années 1960, les conditions d'intervention changent : trafic plus dense, interventions nocturnes fréquentes. Les spécialistes de la sécurité routière s'interrogent. Le rouge est-il vraiment la couleur la plus visible dans toutes les conditions ? C'est en Grande-Bretagne que naît la première remise en cause scientifique du rouge. En 1965, une étude conjointe du *Lanchester College of Technology* et de la brigade de Coventry conclut que le jaune⁽¹²⁾ conserve mieux sa visibilité que le rouge, de jour comme de nuit, et dans de mauvaises conditions météo (pluie, brouillard). Cette étude traverse l'Atlantique et dès les années 1970, plusieurs services américains, comme celui de Dallas, commencent à repeindre leurs engins en jaune-vert fluorescent. En France, certains véhicules des patrouilles forestières de protection (ONF/DFCI) ou encore les unités privées (industrie, parc de loisirs) étaient totalement jaunes.

[BATTENBERG, un damier pour être vu et reconnu !](#)



Cette remise en question ne conduit pas à l'abandon généralisé du rouge, mais à son complément. Les pompiers choisissent une solution hybride : bandes rétroréfléchissantes, chevrons, damiers. Dans certains cas, on préfère une teinte orangée « fire-red », plus visible qu'un rouge sombre, plus chaud que le jaune. L'histoire des unités militaires de la Sécurité civile illustre bien ces évolutions successives. Leurs véhicules, kaki à l'origine, reçoivent une large bande jaune surmontée du logo en 1972. En 1987, le kaki cède la place au « vermillon », avec une bande noire distinctive pour les différencier des véhicules des SDIS.



En 2012, une nouvelle charte graphique, inspirée des couleurs des hélicoptères et avions bombardiers d'eau vient encore faire évoluer leur livrée avec d'épaisses parties jaunes. Plus largement, les parcs automobiles des SDIS, du BMPM et de la BSPP intègrent aujourd'hui de plus en plus de jaune vif sur leurs éléments carrossés (pare-chocs, accessoires) autrefois gris, blancs ou noirs, dans une logique de sécurité des personnels engagés, à bord et autour des véhicules. Le jaune se diffuse aujourd'hui comme le rouge s'est diffusé au XIX^e siècle, par imitation entre corps, par effet de doctrine et de mode professionnelle, non par décret.



CONCLUSION

Le « rouge pompier » ne relève pas d'un simple choix technique. Il s'est construit sur plus d'un siècle, à la croisée de plusieurs influences : les industriels britanniques diffusant à grande échelle des engins peints en rouge, les traditions américaines revendiquant cette couleur comme marque d'identité, les stratégies de prestige des grands corps urbains disposant de moyens importants, et un phénomène d'imitation progressive. Peu à peu, sous le regard du public, cette teinte s'impose et finit par être associée spontanément au métier de pompier.

Au XX^e siècle, les impératifs techniques de visibilité et les exigences croissantes de sécurité routière viennent compléter cette histoire. Le rouge reste un repère immédiatement identifiable, mais il s'accompagne désormais de dispositifs normés et cède parfois du terrain au jaune. Cette couleur fait aujourd'hui partie intégrante du patrimoine immatériel des pompiers. Elle n'est pas née d'un décret, mais d'une



histoire matérielle et culturelle qui continue d'évoluer.

Crédits et sources :

1/ La petite pompe à bras « Kearsarge », datée d'environ 1756 et conservée par le *Vintage Fire Museum* (Jeffersonville en Indiana) possède la mention « early common green paint scheme » ; attestant ainsi le vert comme couleur commune des premières pompes coloniales américaines.

2/ Ronald Henderson, *British Steam Fire Engines*, Amberley Publishing, 2016.

3/ Charles Frederick T. Young, *Fires, Fire Engines, and Fire Brigades*, Lockwood & Company, 1866.

4/ *A record of two centuries, a short history of the house of Merryweather & sons*, Merritt & Hatcher Ltd, 1901.

5/ On en retrouve une autre à Montréal au Québec, à Sydney et Adelaide, ou à Burton-upon-Trent. La firme *Knaust* diffusera ces couleurs vertes et rouges en Autriche, en Allemagne et en Tchéquie.

6/ Etudes sur l'exposition de Vienne (1873), Eugène Lacroix, p. 226-229.

7/ <https://www.iwfbf.co.uk/special-features/built-to-last-shand-mason-engine-1873>

8/ William T. King, *History of the American Steam Fire-Engine*, Dover Publications, 2001.

9/ François Bertin, Pascal Courault, Joan Deville, *Le Feu sacré. La Grande Histoire des sapeurs-pompiers*, Editions Ouest-France, 1994.

10/ Damien Grenèche, *Sapeurs-Pompiers de Paris, 1811-1967 : construction d'une élite et d'une identité singulière*. Thèse de doctorat en histoire sous la direction de Julie d'Andurain, Université de Lorraine, 2023.

11/ André Horb et Jean Etienne Martineau, *30 ans de véhicules d'incendie en France du F.I.N. à l'E.A.T.T.*, Collection bibliothèque E. P. A, 1977.



12/ Solomon SS, *Lime-yellow color as related to reduction of serious fire apparatus accidents-the case for visibility in emergency vehicle accident avoidance*, J Am Optom Assoc., 1990.

photos : collection personnelle de l'auteur / SDIS 60 / BMPM / Magirus-Camiva



Author: [Damien GRENECHE](#)

Damien Grenèche est docteur en Histoire, ancien capitaine (R) au musée de la BSPP et aujourd'hui capitaine d'active à la Gendarmerie nationale. Auteur d'articles et ouvrages sur l'histoire militaire et celle des pompiers de la capitale.