par Robert Côté, O.C., inspecteur-chef retraité et membre du Musée de la police

Les fourgons cellulaires : des véhicules polyvalents

Depuis sa création, en 1843, le Service a été confronté à des besoins particuliers en matière de transport. Que ce soit pour des détenus, parfois en grand nombre, ou des renforts policiers, il fallait trouver rapidement une solution. D'ailleurs, notre première voiture à moteur, acquise en 1913, était un fourgon cellulaire de marque Stageman, fabriqué en Angleterre.

Même si la désignation officielle de ces gros véhicules était « La patrouille », ils ont connu diverses appellations officieuses, selon les époques. Pour les plus anciens, c'était la Black Maria, en souvenir du tramway cellulaire, peint en noir, qui pendant les années 1920 faisait la navette entre le palais de justice et la prison de Bordeaux. Pour d'autres, les anciens militaires surtout, c'était la Bertha, un nom qui rappelait que dans l'artillerie allemande, la plus grosse pièce était appelée ainsi. Enfin, pour plusieurs, c'était le panier à salade… Cette appellation populaire, par ailleurs, serait d'origine française et rappellerait qu'autrefois, en France, le véhicule de police hippomobile à ciel ouvert qui transportait les prisonniers les secouait copieusement sur les routes alors pavées de roches, comme la salade après le lavage dans un panier…

Quand je suis devenu policier en mai 1959, le Service comptait quatre divisions administratives : Ouest, Nord, Est et Centre. Dans chacune, on retrouvait un fourgon cellulaire, encombrant camion GMC noir, modèle Kurbside, stationné au poste étant le mieux situé géographiquement. C'était le cas de mon premier poste d'attache, le poste numéro 11 (1080, rue Shearer, Pointe-Saint-Charles)… et notre fourgon, c'était la Bertha !

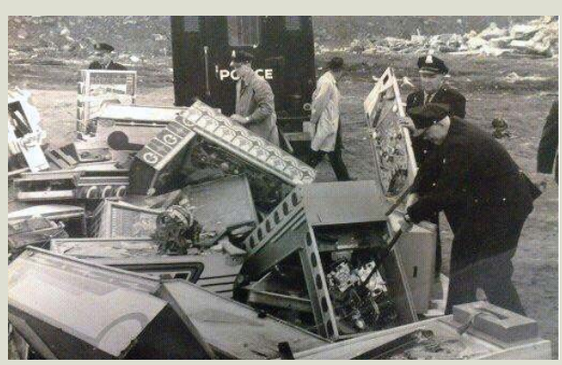
La fonction régulière de « chauffeur de patrouille » allait aux vieux constables, ancienneté oblige, mais il devait toujours y avoir une deuxième personne à bord, l'escorte, choisie parmi les factionnaires, dont je faisais partie. Essentiellement, la Bertha effectuait le transport des personnes détenues dans les postes, des hommes seulement, vers les cellules du QG situé rue Gosford.

D'abord, le courrier interne

Toutefois, la Bertha était aussi un véhicule à tout faire, le quart de jour commençant par la distribution et la cueillette du courrier interne, entre les diverses unités et le QG. Je me souviens aussi que lors de grosses saisies, on transportait les pièces à conviction, incluant parfois de lourdes machines à boules, les *« pinballs »* dans le langage du temps. Ces machines avaient été déclarées illégales en 1955, mais on continuait d'en saisir occasionnellement, surtout dans les petits restaurants, près des usines et des écoles.

Ces appareils étaient transportés à la fourrière pour la durée des procédures judiciaires, puis quand les délais légaux étaient expirés, on les amenait au dépotoir de Pointe-Saint-Charles, pour les réduire en pièces avant qu'elles ne soient enfouies. La Bertha servait de « transport de troupes » quand il fallait diriger un groupe de factionnaires sur les lieux d'un incendie majeur, d'une grève ou, plus tard, d'une manifestation, un phénomène nouveau dans les années 1960. Le véhicule était aménagé de façon à asseoir une douzaine de personnes sur deux longs bancs en bois. Il y avait aussi des tuyaux en acier au plafond, qui permettaient à un certain nombre de « passagers » de voyager debout, comme dans les autobus. Mais les seules fois où l'on roulait à guichet fermé, c'était lors des descentes de la Moralité dans les maisons de jeu, les débits clandestins (les *blind pigs*) ou au retour d'une manif…

Ça brassait parfois…

Or, il arrivait que ces passagers, parfois éméchés et pas de bon poil, décident de brasser la cage en se déplaçant en masse d'un côté à l'autre du véhicule en mouvement, une manœuvre dangereuse qui pouvait provoquer le renversement du fourgon. Les vieux chauffeurs, habitués à ce genre de rébellion, avaient un moyen très efficace de ramener l'ordre à bord : ils atteignaient une certaine vitesse sur un bout de rue bien situé et appliquaient les freins. La loi… de l'inertie à l'œuvre, qui assurait le calme plat jusqu'à l'arrivée aux cellules, après une pluie de jurons !

Le travail à bord de la Bertha du poste numéro 11 n'avait donc rien de routinier et il arrivait souvent que l'on doive effectuer des heures supplémentaires, au taux horaire de 1,50 $. En passant, en 1961, le *Montréal-Matin* coûtait 5 cents et l'essence, 25 cents le gallon ! Le bon vieux temps…