

La Division de la circulation au siècle dernier

Les années d'après-guerre ont été l'âge d'or de la Division de la circulation, de loin la plus importante unité du Service, avec des centaines d'agents et d'officiers à son poste d'attache sur la rue Cheneville en bordure du quartier chinois. On allait jusqu'à dire qu'un stage à la Circulation était un passage obligé pour obtenir de l'avancement, tellement le prestige de cette unité était élevé. D'ailleurs, presque tous les membres de l'état-major du temps étaient issus de la Circulation (les képis blancs ou les casques de plâtre, disait-on dans leur dos). Autres particularités de leur uniforme : des bandoulières blanches croisées, une barrette en cuivre avec le mot « circulation » ornait les épaules des « gars de trafic », une chaînette pour retenir le sifflet réglementaire et, bien sûr, les gants blancs.

Les conditions de travail des agents de la Circulation étaient aussi plus avantageuses. Ils ne travaillaient pas la nuit et, de façon générale, avaient congé les week-ends. Les heures de travail étaient souvent brisées de telle sorte qu'ils pouvaient être à leur poste pendant trois heures durant la période de pointe matinale et trois autres heures pendant celle de l'après-midi. Cet horaire particulier s'appelait le *peak hours* : la différence entre ces six heures et les huit heures dans les autres fonctions était la compensation pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, assigné en permanence à un agent, parfois pendant de nombreuses années. Les « gars de trafic » ou agents de croisée étaient situés surtout au centre-ville et aux endroits stratégiques, comme aux alentours des ponts.

Les motos et les « chars à freins »

À cette époque, la Circulation, c'était aussi les motos, avec ou sans la caisse annexe, utilisées à longueur d'année. C'était également les voitures de sécurité routière, les « autos 400 ». On les surnommait les « chars à freins » parce qu'à bord de ces voitures, des agents spécialisés utilisaient un décéléromètre, un appareil destiné à vérifier l'efficacité de freinage des véhicules à moteur et utilisé par la Circulation jusqu'au milieu des années 1960. Un agent muni de cet appareil prenait donc place à côté du chauffeur



d'un véhicule choisi aléatoirement et retenait l'appareil au plancher avec son pied. Après avoir parcouru une certaine distance, il remettait au chauffeur un certificat attestant de la bonne condition des freins ou immobilisait le véhicule d'un fautif, selon le résultat affiché sur l'appareil.

La belle époque des agents de la Circulation a pris fin graduellement au milieu des années 60, avec la décentralisation de cette fonction vers les postes de police. Les autos de sécurité routière, les « autos 400 », ont ensuite fait place aux « autos 11 » liées à la fonction enquêtes-accidents et les décéléromètres ont été mis au rancart.



Un lugubre fanion noir

On remarquera sur la photo que l'auto de sécurité routière 406 arbore un fanion noir. Dans son édition du mercredi 8 mai 1957, en page 3, le journal *La Patrie* rapportait que la veille, le Comité exécutif de la Ville de Montréal avait décrété ce qui suit : « Chaque fois qu'un accident mortel de la circulation aura été signalé dans les limites de la ville de Montréal, toutes les autos et motos du Service de la police arboreront dans un endroit bien en vue un fanion noir en signe de deuil collectif. En plus, une croix blanche sera peinte sur la chaussée à l'endroit où l'accident mortel s'est produit. En même temps, le Comité exécutif demande aux médias d'attirer l'attention du public sur la signification du fanion noir et de la croix blanche, pour rappeler l'importance de la sécurité routière. »

L'auteur de ces lignes se souvient de l'annonce de ces mesures, mais, à son entrée au Service, en mai 1959, elles n'étaient plus en application. Toutefois, le fanion noir était encore mentionné dans l'inventaire des choses à vérifier dans le coffre de la voiture de patrouille, à l'endos de la F-54, lors des changements de relève, même si cet objet avait été retiré un peu plus tôt. On doit donc en déduire que cette forme d'incitation à la prudence aura duré près de deux ans.

L'on ne saura jamais si le fanion et la croix blanche sur la chaussée ont eu un effet quelconque sur la sécurité routière, mais il reste que de nos jours, plus de 60 ans plus tard, lors de collisions fatales impliquant des cyclistes, un vélo blanc est mis en place de façon permanente près de la scène de l'accident, comme un triste retour du passé.