

Centenaire des véhicules du Service

par Alma Marchand, Soutien-Rechercheur, Société du musée de la police de la Ville de Montréal et de l'Île-Bizard, inc.



Auto-patrouille du poste 5, 1896



Auto-patrouille (charrette) des années 1800-1900

Dans son rapport annuel de 1912, le surintendant de police Olivier Campeau écrivait : « Votre Bureau a bien voulu accueillir favorablement ma recommandation d'acheter une voiture automobile, pour le transport des prisonniers, des postes à l'Hôtel-de-Ville et aux prisons. Cette voiture, qui nous sera livrée à bonne heure au printemps, nous permettra de faire notre travail avec plus d'expédition, et, d'ailleurs, le transport des prisonniers à la nouvelle prison de Bordeaux demandait un moyen de locomotion plus rapide que celui fourni par des chevaux. Je suis d'opinion que les voitures actuelles servant à la patrouille, devraient être remplacées par des voitures automobiles. Le service gagnerait beaucoup en efficacité par ce changement. »

Ce n'est qu'en août 1913 que ce fourgon cellulaire, de marque Stageman, sera en opération.

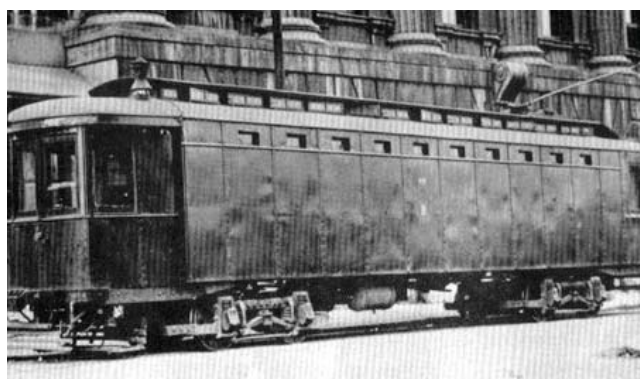


Stageman – Premier véhicule, fourgon cellulaire, en août 1913

Outre l'augmentation du nombre de prisonniers, les distances à parcourir étaient devenues telles que les deux vieux fourgons cellulaires tirés par des chevaux ne pouvaient suffire à la tâche. Selon certaines sources, la *Black Maria* aurait été utilisée de 1913 à 1925 alors que d'autres sources parlent de 1923 à 1926. Un tramway avait été modifié et peint en noir. Ce fourgon cellulaire servait au transport des prisonniers entre le Palais de justice et la prison de Bordeaux.



Fourgon cellulaire 1915-1929



Black Maria : Fourgon cellulaire – 1923-1926

Aux mois de juillet, août et octobre 1914, le Service a fait l'acquisition d'une ambulance automobile de marque Abbott Détroit 50-60, d'une auto-patrouille de marque Berliet et d'une auto-patrouille de marque Abbott Detroit, 7 passagers, 6 cylindres. Comme aucun membre du corps de police ne possédait l'expérience de conduite de ces véhicules, le Surintendant Campeau a retenu les services de chauffeurs expérimentés venant de l'extérieur de la force.

Au cours des années 1930, le Centre des communications a pris la responsabilité de la flotte automobile. En 1954, la Division de la radio devenait la Division des communications et transport ; les autos radios relevaient de cette division tout comme la flotte automobile, qui était partagée avec la Ville de Montréal. En 1977, le Service a créé la Section parc automobile. De deux voitures autos-patrouilles, une ambulance et un fourgon cellulaire en 1914, le parc automobile gère aujourd'hui une flotte de plus de 1600 véhicules, comprenant, entre autres : 568 véhicules lettrés, 569 véhicules banalisés et semi-banalisés, 110 véhicules pour les agents de stationnement, 45 camions et 42 motocyclettes.

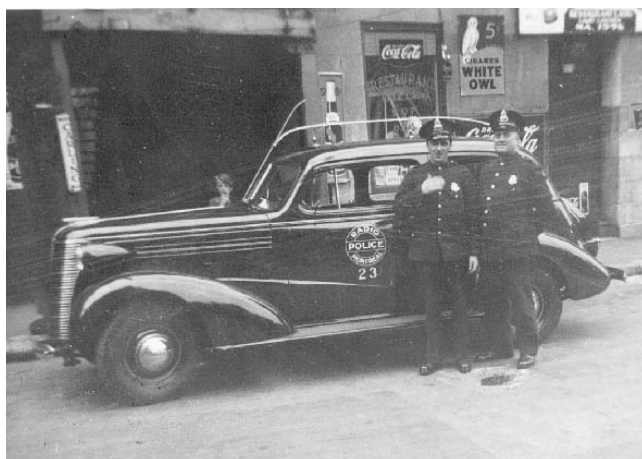
Au fil des ans, des projets pilotes sont menés et plusieurs marques et modèles sont testés, tels que le Stageman, Berliet, Dodge Coach, Ford Tudor, Lincoln Touring, Buick, Lincoln Studebaker, Renault, Dodge Polara, Matador, Ford LTD, Plymouth compacte, Nova, Chevrolet Citation, Reliant K de Chrysler, Caprice Classic et autres, jusqu'aux Dodge Charger et Dodge Grand Caravan utilisés de nos jours.



Renault des années 1960 – Aide à la jeunesse

Au cours des années 1970 et 1971, le Service adoptait la berline à 4 portières. Les portes arrière n'étaient pas dotées de poignées d'ouverture à l'intérieur, plus pratique pour le transport des détenus. En plus d'être plus fonctionnel, ce modèle 4 portes se prévalait des mêmes normes de sécurité. En 1989, des grilles de sécurité séparant la banquette avant et arrière ainsi que les premiers ordinateurs (SITI) sont installés à bord des véhicules.

C'est en 1930 que la sirène électrique apparaissait. Avant cette date, le policier devait actionner manuellement une sirène à vent ou une cloche. En 1950, les radios-patrouilles étaient surmontés d'un phare-sirène, qualifié par les policiers de « lampe de sanctuaire » à cause de sa faible luminosité.



Autopatrouille 23 : Auto-patrouille des années 1950

Au tournant des années 1960, le clignotant rouge, communément appelé « cerise », faisait son apparition. Il a cédé sa place au gyrophare rouge simple quelques années plus tard. En 1973, les 3 gyrophares étaient rouges. En 1978, les deux petits gyrophares rouges étaient remplacés par deux d'une plus grande dimension et celui du centre était remplacé par une sirène électronique. En 1982, le CSR modifiait la couleur des gyrophares des véhicules de police au Québec. La nouvelle loi exigeait le remplacement d'un gyrophare rouge par un bleu, monté du côté droit, afin d'accroître la visibilité de nuit. En 1995, les gyrophares traditionnels cédaient graduellement la place à une barre surbaissée de feux scintillants, encore plus visible la nuit.

Le premier lettrage apparaissait sur les automobiles à la suite d'un ordre daté du 7 mai 1914. Tous les chefs de département ayant à leur disposition des automobiles appartenant à la Cité devaient faire peindre sur toutes les voitures en grosses lettres les mots « Cité de Montréal, City of Montreal » pour bien désigner que ces voitures ne doivent en aucune circonstance être utilisées pour autre chose que pour le service de la Ville.

Tous les véhicules du Service étaient de couleur noire jusqu'en février 1965, alors que les autos-patrouilles et les ambulances sont passées au bleu pâle avec des bandes blanches horizontales. Abandonné en 1964, l'ancien système d'identification des véhicules à moteur de la gendarmerie était repris avec quelques variantes en mars 1970. Tracé sur le toit et les côtés, en taille géante, le numéro d'identification de chaque voiture comprenait deux chiffres, le premier étant celui du poste ou de la section et le deuxième celui du véhicule. Le deuxième chiffre permettait également de différencier les catégories de véhicules (i.e. ambulance, automobile de patrouille, etc.). Il permettait notamment d'assigner les mêmes équipes sur les mêmes véhicules et de mieux contrôler leurs déplacements, alors que l'identification sur le toit permettait le repérage du haut des airs. En 1989, le bleu est graduellement abandonné pour le blanc à la suite d'une décision du Bureau de normalisation du Québec pour tous les véhicules de police municipale.

Lors de la création de la Communauté urbaine de Montréal, en 1972, les armoiries de la Ville et *Police de Montréal* étaient remplacés par *Communauté urbaine de Montréal* sur la bordure blanche côté droit du véhicule et *Montreal Urban Community* sur le côté gauche. De 1972 à 2001, le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal utilisera six lettrages différents pour l'identification de ses véhicules. À compter de 1973, la bande blanche disparaît au profit de l'étoile du SPCUM.

Après l'abolition de la CUM, en 2001, les mots *Communauté urbaine de Montréal* et le sigle de la CUM étaient remplacés par le mot *Montréal* sur l'écusson placé sur les portières avant. En 2006, le SPVM ajoutait une bande réfléchissante bleue plus large sur le côté, et inscrivait en gros caractère le mot *Police* sur les ailes arrière.



Dodge Charger 2011



Dodge Grand Caravan 2011

Sources

Archives de Montréal – Police de Montréal, Historique du Service 1909-1971, Jean Turmel – Musée de la police de Montréal – La Police. Le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, de 1972 à l'aube du troisième millénaire, Jean-Luc Morgan – Historique des communications du Service de police la Communauté urbaine de Montréal, Laurent Rivest – Section du Parc automobile.