

Vroum vroum vroum, sur mon ti-bicycle

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

Le Bureau de la circulation – et par le fait même l'escouade des motards – voit le jour le 15 octobre 1918. Il comprend 20 motocyclettes, au coût de 2400\$ l'unité, et est commandé par le capitaine Fisher et le sergent Gregory. En 1919, l'effectif passe de 50 à 137 motards. En 1931, il est de 219 motards. En juin 1921, un montant de 975 \$ est autorisé pour réparer et installer un garage pour motocyclettes sur la rue Montfort.

Le Bureau de la circulation est aboli en 1923 et le contrôle de la circulation est placé sous la juridiction de chaque capitaine de district. Il est toutefois rétabli en 1927. En 1930, la seule option dont les motos sont équipées consiste en une sirène. Dans les années 1930, le Bureau de la circulation est situé au 1108, rue Chenneville. Aujourd'hui, c'est le Palais des congrès qui occupe les lieux.

En mars 1931, plusieurs motos sont remplacées par des voitures Ford. Le 30 septembre 1962, un feu clignotant est installé sur chacune des motos. L'antenne peut s'allonger jusqu'à six pieds quand le policier veut se frayer un chemin, mais elle peut se rétracter à deux pieds et même être entièrement rétractée. Le 7 octobre 1962, le Service recevait des motos à trois roues pour surveiller les infractions au stationnement. Les agents étaient munis d'un long bâton pour faire un trait de craie sur les pneus.

En 1966, on fait l'essai de scooters à l'Île Sainte-Hélène. La marque Vespa est retenue pour remplacer une douzaine de motos Harley-Davidson. Ces scooters serviront principalement aux policiers des postes 7 et 23. Au cours de l'Exposition universelle de 1967, le nombre de motocyclettes est de 177. En juillet 1972, le Service abandonne les Harley-Davidson pour l'achat de 28 Honda 750, pour les villes de Montréal, Dorval et Ville d'Anjou.

En novembre 1973, la police de la CUM parle de se départir de son unité motards; elle ne conservera qu'une escouade réduite, pour des fins particulières. Dans tous les autres cas, on remplacera les motos par des voitures. En 1974, plusieurs motards doivent patrouiller à pied, en raison d'une pénurie de motos; celles vendues à l'encan ne sont pas remplacées. Les motards sont alors appelés « les motards-à-bottines ».

En 1979, on apprend que toutes les motocyclettes seraient retirées de la route l'hiver dans les 5 années suivantes. Il est à noter que les motos pesaient près de 1360 kg (3 000 lb)! De plus, au fur et à mesure qu'elles deviennent inutilisables, les 96 motocyclettes avec caisse annexe sont remplacées par des voitures banalisées. En 1987, le Service achète 40 Harley-Davidson pour renouveler sa flotte, au coût de 12 000\$ chacune. Ces motos peuvent rouler à 200 km/h et sont équipées de multiples gadgets, tout comme les autopatrouilles. En 2013, 4 superviseurs et 45 motards ont à leur disposition 38 motocyclettes BMW, 2 Kawasaki et 2 Harley-Davidson.

Les motards ne font pas que distribuer des contraventions, ils dirigent également la circulation lors d'incendies ou d'accidents. À l'occasion, ils prêtent également main-forte aux patrouilleurs sur la scène de crimes majeurs ou de manifestations. Ils escortent des cortèges ou des personnages importants.

Pendant des années, l'escouade de la circulation était la plus grosse unité au sein du Service. Un stage au *Trafic* était un passage obligé pour une promotion à l'état-major.



Escouade des motards en 1918.



Motards à l'entraînement dans les années 1960.



En 1962, les agents sont munis d'un long bâton avec de la craie au bout.



Motard sous la neige.



Motard durant la saison hivernale.

Source : Archives de Montréal

NDLR »

La page couverture de cette édition de l'Heure Juste est la carte de Noël mettant en vedette Flick. Cette carte est disponible au Musée de la police. Voici également le lien pour accéder aux divers outils réalisés pour Noël :

<http://intranet/Noel2013> Joyeuses fêtes!