Les cahiers d'histoire

Volume 1 numéro 4

Les véhicules de patrouille

Par Martin Caron, agent patrouilleur
Poste autoroutier de Québec

Les voitures de patrouille de la Sûreté du Québec font partie du paysage québécois depuis des décennies. C'est d'autant plus évident de nos jours puisque le parc actuel en compte près de 2 100. Elles parcourent annuellement en moyenne, quelque 90 millions de kilomètres sur les autoroutes et routes des MRC (municipalités régionales de comté).

Outils importants du travail policier, ces véhicules sont conçus selon des critères spécifiques aux exigences du mandat de la police. Si on y prête attention, on pourra même constater que la plupart des services de police nord-américains ont des véhicules semblables.

Le choix des modèles résulte d'une multitude de tests de sécurité et de performance effectués sur les nombreux véhicules offerts par les grands fabricants de l'industrie automobile.

Les débuts de la surveillance routière

L'accroissement des véhicules automobiles sur les routes du Québec au début du XX^{e} siècle donne lieu à des problèmes de circulation. Malgré l'existence d'un premier code de la route vers 1906, son application s'avère difficile en raison d'un manque d'effectifs.

Ce n'est qu'en 1925 qu'une première unité de surveillance policière sur les routes du Québec est créée. Nommée *Police de la circulation*, cette unité est rattachée au département de la voirie provinciale. Les premiers agents de la paix qui la composent portent un uniforme kaki. Ils commencent à patrouiller sur les grandes routes rurales, mandat jadis confié à des policiers municipaux.

À ses débuts, la surveillance routière est un travail saisonnier effectué par des policiers-motards (« *spotters* ») qui s'échelonne du printemps jusqu'aux aux premières neiges. Graduellement, cette fonction, « très politisée » à l'époque, prend de l'importance et de plus en plus de patrouilleurs sillonnent les artères principales de la plupart des régions du Québec.

Motards "spotters"

En 1938, ces motards sont rattachés pour la première fois à la *Police provinciale*. Ils ont pour mandat de faire respecter les règlements de la circulation et de mener des enquêtes sur les accidents et les vols de véhicules. Durant cette même période, des postes de police ainsi que des postes de pesée sont implantés sur tout le territoire québécois, à des endroits stratégiques du réseau routier.

Les appareils de radiocommunication dans les véhicules n'existent pas, à cette époque. Pour joindre les patrouilleurs, les postes doivent compter sur la collaboration de citoyens qui allument une ampoule, habituellement à l'extérieur de leur maison, pour signifier au patrouilleur qu'il doit s'arrêter pour prendre

un message, parfois même urgent ! Cette pratique persiste durant de nombreuses années. La notion de gestion du temps de réponse est alors inexistante. Servir les citoyens sur l'ensemble du territoire est déjà un grand pas en avant !

L'une des premières voitures en 1945

Les premiers véhicules de patrouille et leur équipement

Assez curieusement, la toute première automobile acquise par la Police provinciale n'est pas destinée à la patrouille. Elle sert plutôt aux déplacements des détectives du bureau de Montréal. Cette voiture, achetée en 1924 pour 1 775 $, est une Studebaker Touring Light Six.

C'est en mars 1945 que la Police provinciale acquiert ses premières voitures de patrouille de marque Plymouth, au coût unitaire de 1900 $. On en trouve en périphérie de Montréal et de Québec, puis ensuite à Trois-Rivières et à Sherbrooke. Certains de ces véhicules sont équipés de radios de communication de marque « Northern Electric Company Ltd ».

Vers les années 60, l'automobile devient le moyen privilégié pour la patrouille. C'est à partir de cette période qu'on commence à marquer les véhicules utilisés par la *Police de la route*. Les lettres et les chiffres sont d'abord blancs et ensuite noirs jusqu'en 1963.

L'équipement d'urgence de l'époque est plutôt rudimentaire. Il se limite à une sirène actionnée manuellement et à un feu clignotant sur le toit, qui pointe vers l'avant, un peu à la manière d'un phare. Puis, l'invention du feu rotatif permet d'accroître sa visibilité à 360 degrés.

Saviez-vous qu'à l'origine, les sirènes étaient actionnées directement par le moteur du véhicule et que leur tonalité était proportionnelle à la vitesse. Ces sirènes ont été remplacées par des modèles électriques activés par le pied au moyen d'un bouton-poussoir.

La modernisation des années 60

En 1961, la *Loi concernant la Sûreté provinciale du Québec* donne lieu à une période de modernisation des services policiers. Les effectifs et le nombre de postes sont en croissance et ce, de façon substantielle. Le service continu, 24 heures sur 24 est envisagé.

Un premier véritable parc automobile permettant de répondre aux besoins particuliers de toutes les fonctions policières est implanté. La Sûreté qui, en 1962, possède 582 voitures de patrouille et motocyclettes en 1962 en compte 928 en 1968.

Premières identifications dans les véhicules vers 1960

Vers 1965, l'installation d'un radiotéléphone dans certains véhicules permet à la Sûreté d'être à l'avant-garde en matière de communications. Des équipements plus modernes tels que le radar apparaissent en 1963 et permettent de mieux contrôler la circulation. À cette époque, et ce jusqu'en 1973, le numéro de flotte du véhicule identifié se trouve uniquement à l'intérieur de l'automobile, sur le tableau de bord. Par exemple, M143MR, signifiait : **M**ontréal; voiture **143**, **m**arquée, pourvue d'une **r**adio de communication. Sur la photo ci-haut, on peut apercevoir la radio de communication, un extincteur au centre, ainsi que deux lampes de poche.

Premiers radars dans les années 60

Identification et modèles

À partir d'avril 1963, des autos-patrouille vert olive à portières jaunes confèrent une nouvelle image à la Sûreté provinciale.

La numérotation des véhicules selon les régions administratives du Québec, telle qu'on la connaît encore aujourd'hui, commence en 1973. La modernisation des systèmes de communication permet aux patrouilleurs, à partir de 1976, de répondre aux appels du public à l'aide de radio-téléphones, installés dans leur véhicule. Ce type d'appareils est utilisé jusqu'en 1987.

Chevrolet Biscayne en 1969

En 1972, le parc de véhicules de la Sûreté compte 1 247 véhicules, dont 1 073 automobiles, 54 motocyclettes, 75 motoneiges, 9 fourgons cellulaires, 9 autobus, 5 camions, 6 véhicules tout-terrains, 14 voitures familiales (*station wagon*) et 2 embarcations. L'importance de la flotte de la Sûreté occupe le sixième rang dans l'ensemble des corps policiers en Amérique du Nord alors que l'OPP (Ontario Provincial Police) occupe le cinquième.

À partir de 1970, les premières voitures à quatre portières font leur apparition. La diversification des types de véhicules fait suite au développement des services spécialisés.

En 1978-1979, le parc automobile compte 1 700 véhicules soit 700 de plus qu'en 1970. Cette augmentation est liée à celle des effectifs qui passent, au cours de cette période, de 3 096 à 4 585 membres.

Les automobiles acquises au cours des années 70 marqueront à jamais l'histoire de la police et de la Sûreté, surtout par leur puissant moteur de 440 pouces cube.

Au début des années 80, le prix du pétrole augmente de 40 %. Cette réalité, combinée à de nouvelles normes anti-pollution, principalement aux Etats-Unis, met un frein à la fabrication de ces bolides dans toute l'Amérique du Nord.

Divers modèles de véhicules dans les années 80

Les années 80

La crise économique et les compressions budgétaires gouvernementales du début des années 80 amène la Sûreté à restreindre ses dépenses. Des coupures de l'ordre de plus de 25 % sont imposées. Le kilométrage effectué par les patrouilleurs en est d'autant réduit. Ces restrictions, qui durent quelques années, ont une incidence sur le choix des véhicules. Les véhicules seront dorénavant moins coûteux, plus petits et… moins performants. C'est ainsi qu'en 1982 et 1983 on fait l'acquisition de *Ford Fairmont*, munis de moteurs de 255 pouces cube et de *Plymouth Reliant K* dont le moteur ne fait que 135 pouces cube. Les policiers n'affectionnent pas particulièrement ces véhicules ! On acquiert aussi les premiers véhicules à traction *avant* de l'organisation.

Le meilleur compromis aura sans doute été l'achat d'un véhicule de taille intermédiaire, soit le *Plymouth Caravelle*. Version canadienne du *Plymouth Gran Fury* américain, le modèle

L'un des premiers véhicules blancs en 1987

de police A38, fabriqué par la compagnie Chrysler, de 1981 à 1989, est probablement l'un de ceux dont on se rappellera le plus. Selon les années, le modèle retenu pour la Sûreté avait un moteur de 318 pouces cube et un carburateur double ou quadruple corps.

De 1987 à 1990, la Sûreté revoit l'identification visuelle de ses autos patrouilles. En 1987, elle acquiert ses 25 premières voitures blanches qui selon des études américaines, réfléchissent mieux la lumière, soit à 81 %. Il faut environ trois ans pour que la flotte soit entièrement renouvelée, exception faite des véhicules spécialisés.

Après 1990

Des ententes entre la Sûreté et le syndicat des policiers (APPQ) donnent lieu à des améliorations en ce qui a trait au confort des véhicules de patrouille. Dès 1988, les *Chevrolet Caprice* sont équipés de sièges à commandes électriques. À partir de 1989, les « *Police Pack* » comprennent des sièges, des vitres et des portières à commande électrique, un climatiseur ainsi qu'une radio AM-FM.

À partir de 1991, les véhicules sont munis de gyrophares beaucoup plus puissants, de systèmes de contrôle des équipements lumineux et de sirènes, fabriqués par l'entreprise *Signaflex* à Victoriaville.

De 1992 à 1996 la Sûreté n'achète que des véhicules de patrouille de marque *Caprice*. Le modèle 1993 muni d'un moteur de 5,7 litres est la dernière acquisition qui dépasse les 5 litres.

De 1997 à 2005, on opte plutôt pour des *Crown Victoria* de *Ford* appelés *Police Interceptor*. Ces véhicules, pourvus d'un moteur de 4,6 litres, comptent assurément parmi les véhicules de service les plus fiables et les plus robustes utilisés par les policiers nord-américains.

À partir de 2000, la Sûreté acquiert des véhicules semi-identifiés et semi-banalisés de marque *Chevrolet Impala* munis d'un moteur de 3,8 litres à la tenue de route surprenante.

Les véhicules semi-identifiés sont des voitures de patrouille qui comportent des inscriptions sur les côtés seulement. Les gyrophares sont remplacés par des feux alternatifs bleus et rouges munis de stroboscopes et situés dans le pare-brise du véhicule.

Les véhicules semi-marqués sont en apparence des véhicules ordinaires mais ils sont pourvus à l'intérieur, d'un équipement standard d'auto-patrouille.

À partir de 2004, seul le modèle *Police Interceptor de Ford* sera utilisé par les postes autoroutiers. Ces véhicules munis d'un moteur de 4,6 litres sont les seuls assez puissants pour bien fonctionner avec des accessoires aussi imposants que la flèche directionnelle.

Nouvelle identification visuelle adoptée en 2005

En 2005, la Sûreté profite de son 135e anniversaire pour revoir l'identification visuelle de sa voiture de patrouille. Même si l'amélioration de la sécurité est à la base de ce changement, la nouvelle identification ajoute une touche de modernisme et permet l'intégration de nouveaux symboles institutionnels tels que l'écu à motif quadrillé. La nouvelle identification de la flotte devrait se terminer d'ici trois ans, au fur et à mesure du renouvellement des véhicules.