

Les agents-étudiants observent une démonstration de secours d'urgence. Remarquez la diversité des uniformes des policiers venus des différentes régions des Etats-Unis.

C'est une école d'un genre spécial dont certains élèves sont déjà grands-pères. On ne leur enseigne pas les humanités, mais les meilleurs moyens de sauver des vies humaines en supprimant les accidents de la route.

★



LA POLICE A L'ÉCOLE



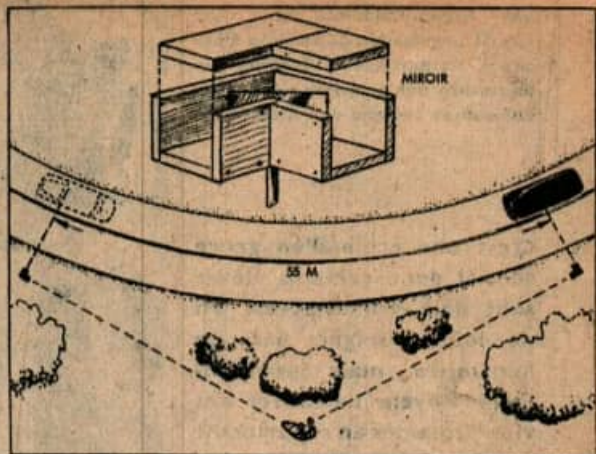
PENDANT de longues années les Etats-Unis étaient détenteurs d'un record dont ils ne tiraient aucune fierté: celui des victimes de la route. D'année en année le nombre des accidents devenait plus impressionnant et rien ne semblait devoir arrêter cette triste progression. Finalement en 1936, année où tous les records avaient été battus, la Police Fédérale Américaine estima qu'il fallait faire quelque chose.

Le Ministère de l'Intérieur demanda à l'Université du Sud-Ouest de créer un cours spécial destiné à étudier uniquement les questions relevant de la circulation automobile et où les policiers viendraient effectuer des stages. C'est ainsi que naquit l'Institut de la Circulation. Depuis 1936, 1700 agents de la police routière venus non seulement de tous les coins des Etats-Unis, mais également de différents pays de l'Amérique du Sud et également du Canada, ont effectué des stages à l'Institut. Et depuis 1936 le nombre des accidents de la circulation, compte tenu de l'augmentation des automobiles en circulation, s'est trouvé réduit de 50 %. Il est certain que différents éléments concourent à ce résultat: améliorations mécaniques des moteurs, pneus de meilleure qualité, plus grande discipline des conducteurs, etc., mais il est hors de doute que le mérite en revient en partie à l'enseignement que les policiers ont reçu à l'Institut de la Circulation et à l'organisme jumeau que constitue l'Association Fédérale de la Police Routière où des cours complémentaires ont été institués pour les stagiaires de l'Université.

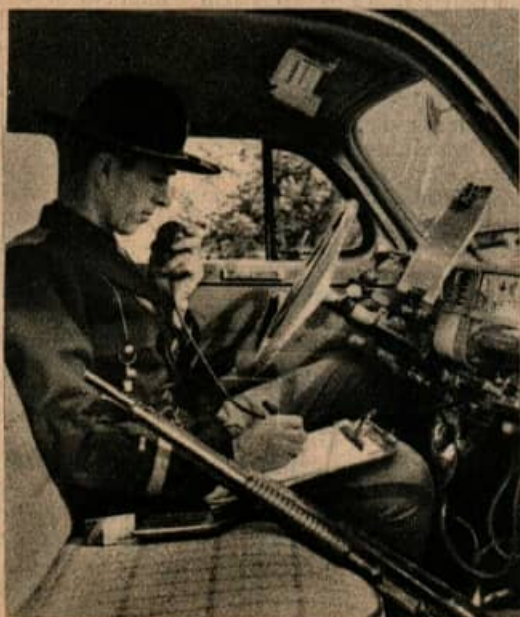
Ces deux organismes sont placés sous l'autorité de Franklin Kreml, spécialiste des questions de trafic routier. M. Kreml estime que si on peut amener un policier à déceler



Périscope horizontal inventé par un agent. Cet appareil réfléchit le passage des voitures et permet de connaître leur vitesse exacte.



Ci-dessus, deux policiers motocyclistes barrent une route pour arrêter au passage un criminel en fuite. En bas, l'intérieur d'une voiture de la police routière.



par lui-même les causes d'un accident et si on lui indique comment les supprimer, cet accident ne se reproduira jamais plus. A vrai dire l'Institut ne reçoit en général que des hommes ayant dans la police un grade élevé ou susceptible de l'obtenir à brève échéance. Franklin Kreml estime en effet qu'il est plus simple d'instruire un petit nombre d'officiers responsables plutôt qu'une armée de policiers subalternes. Après avoir effectué son stage à l'Institut, chacun des officiers de police aura à charge de faire appliquer par ses subordonnés les principes qui lui auront été enseignés. Ainsi les principes de réglementation routière adoptés par l'Institut font tache d'huile et se généralisent plus rapidement que si leur application était confiée directement aux agents de police.

De plus, étant donné que les stagiaires sont tous des policiers chevronnés, ayant passé de nombreuses années à surveiller par eux-mêmes la circulation dans leur secteur au volant de leur motocyclette, les instructeurs n'ont pas à perdre de temps à exposer des questions élémentaires et peuvent se consacrer directement aux problèmes plus complexes.

Parmi les nombreux procédés modernes de contrôle routier dont l'application est exposée aux stagiaires, l'un des plus intéressants est un appareil électrique destiné à détecter automatiquement les voitures faisant des excès de vitesse. L'appareil est fixé à un poteau sur le bord de la route et émet en permanence des ondes radar. Lorsqu'une voiture approche, l'onde radar rebondit et revient déclencher un mécanisme enregistreur dans l'appareil qui détermine instantanément la vitesse d'approche de la voiture. Si cette vitesse est exagérée, un phare s'allume inondant la route de lumière et une caméra photographie la plaque arrière de la voiture indiquant en même temps sur la photo la vitesse à laquelle elle roule et l'heure exacte de son passage. Le lendemain, un policier vient relever les photographies, et après avoir recherché à qui appartiennent les voitures signalées, il ne lui reste plus qu'à faire la tournée des

délinquants stupéfaits pour leur dresser procès-verbal.

La police se rend compte que l'emploi de ces appareils d'espionnage est susceptible de soulever des protestations parmi les automobilistes, mais cela ne l'émeut pas trop. Elle sait que, après avoir protesté pendant quelque temps, le public s'y habituera et finira par l'admettre comme il a admis les unes après les autres toutes les contraintes nécessaires qui lui ont été imposées.

Un des problèmes les plus intéressants de la réglementation routière, intéressant surtout par l'élément psychologique qui y intervient, est celui du « halo » de l'agent. On sait que, instinctivement, lorsqu'un automobiliste aperçoit un agent de police, il devient aussitôt très prudent et particulièrement respectueux des règlements. Mais quelle est la durée de cette prudence? Sur quelle distance se prolonge-t-elle? 500 mètres ou 3 kilomètres? C'est cette distance qu'on appelle le « halo » et il est intéressant de la connaître pour savoir à quelle distance l'un de l'autre on doit placer des agents. On s'est donc livré à une étude très poussée du comportement des chauffeurs, avant et après qu'ils ont aperçu un agent, afin de pouvoir établir un graphique des réactions normales d'un chauffeur moyen. Cette étude, qui n'est pas encore entièrement terminée, donnera certainement des indications très intéressantes et très utiles.

La technicité très poussée des études que suivent les stagiaires à l'Institut montre donc la nécessité absolue d'éliminer des cours les policiers qui ne seraient rien d'autre que des agents d'exécution sans conceptions personnelles. Les stages ont une durée de 4 mois et demi et reçoivent 30 policiers à la fois. Sur ce nombre, il y en a 15 qui bénéficient d'une bourse d'études complète tandis que les 15 autres continuent à toucher leur traitement intégral. D'ailleurs, en principe, les municipalités dont dépendent les policiers contribuent aux frais d'entretien de l'Institut.

Les cours sont très nombreux, se répartissant par semaine en 39 heures d'études dirigées par des professeurs et en 30 heures de travail individuel. Les études sont extrêmement variées, allant des sujets techniques comme la mécanique et la photographie aux sujets purement policiers comme la conduite d'une enquête ou l'interrogatoire d'un suspect.



Les étudiants apprennent à se servir de l'ivressomètre, appareil qui permet d'analyser l'haleine d'un chauffeur soupçonné d'ivresse.



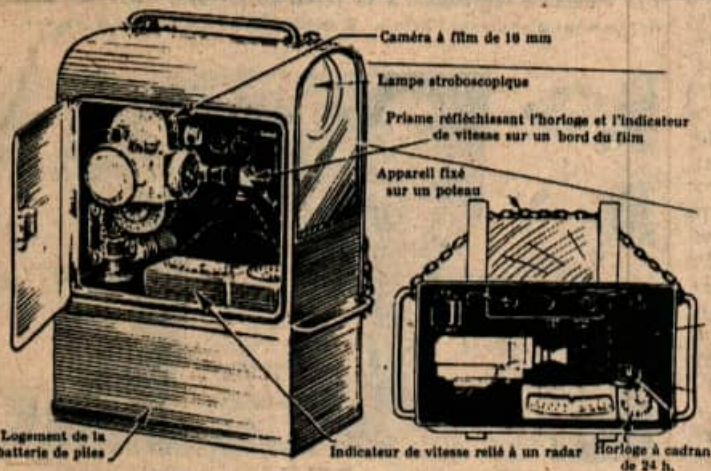
Un instructeur indique à quelques stagiaires la solution d'un problème théorique de circulation. On leur enseigne le but et l'utilité de croisements bien jalonnés comme celui montré ci-dessous.





On leur enseigne l'utilisation d'un grand nombre d'appareils scientifiques entre autres de l'ivressomètre, qui sert à déterminer la quantité de l'alcool contenue dans l'air expiré par un chauffeur qu'on soupçonne de conduire après avoir fait trop honneur à la bouteille. Le chauffeur gonfle un ballonnet et un système d'analyse rapide donne la proportion d'alcool contenue dans son haleine et, partant, dans son organisme.

Un autre appareil dont ils apprennent à se servir est l'énoscope. C'est un périscope horizontal formé d'un bâti renfermant un miroir à 45° et comportant deux ouvertures à travers l'une desquelles on voit le passage des voitures devant l'autre. Un agent place 2 de ces appareils sur le bord d'une route à une distance donnée l'un de l'autre et se tient à mi-chemin des deux avec un chronomètre dans sa main. Lorsqu'une voiture passe devant l'un des énoscopes, il voit son passage rapide dans le miroir. Par la mesure du temps qui s'écoule entre les passages devant les deux miroirs, il peut calculer la vitesse exacte de la voiture.



En haut, cours de photographie. A gauche, le détecteur radar. Un radar détecte les excès de vitesse et déclenche une caméra et un projecteur qui photographient la voiture fautive. Le projecteur éclaire particulièrement la plaque d'immatriculation.



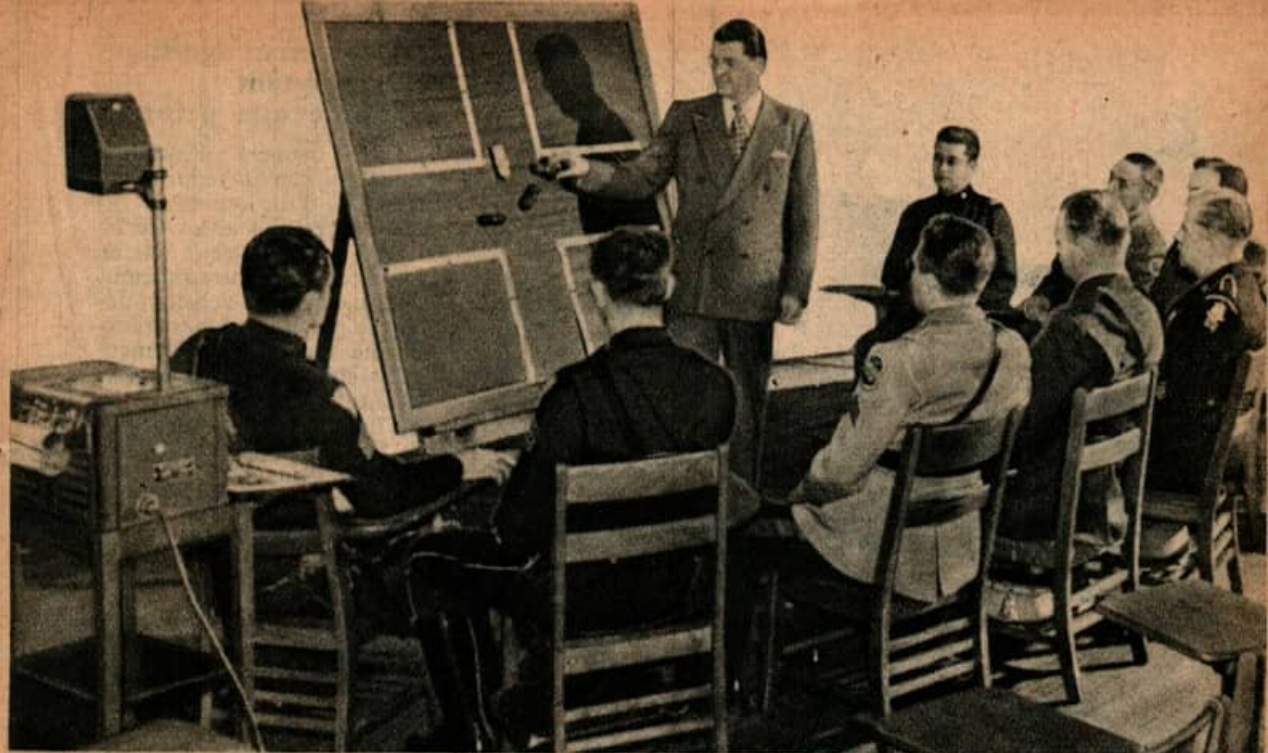


Tableau noir métallique sur lequel les modèles de voitures restent collés. A droite, on voit les aimants qui font adhérer les voitures sur le tableau.

Après que l'élève a passé les $\frac{3}{4}$ du temps total de la scolarité à des leçons, des lectures, des conférences et des discussions, il est envoyé pour étudier les conditions du trafic dans une ville d'une importance analogue à celle dans laquelle il opère normalement. Pendant une semaine, il examine à fond des règlements routiers et urbains de la circulation en cet endroit et il travaille avec tous les fonctionnaires municipaux, depuis le maire jusqu'à l'agent de carrefour. A son retour à l'Université, il rédige un rapport détaillé sur le programme de la police de la circulation. Ce rapport n'est pas une simple énumération de ce qu'il a vu, mais c'est aussi l'interprétation des remèdes qui pourraient apporter davantage de sécurité.

(Suite page 137)

Une photo posée prise par un agent et qui montre l'emploi des rues principales pendant le trafic de nuit.



La police à l'école

(Suite de la page 81)

Lorsqu'il retournera dans sa ville le policier se servira de tout ce qui lui aura été enseigné pour le plus grand bien de ses concitoyens. Par exemple, on lui fera comprendre l'importance des « rotations critiques » de la circulation. Tous ceux qui ont eu à s'occuper de régler le trafic automobile d'une ville ont constaté une sorte de déplacement régulier des points où les accidents se produisent le plus fréquemment. Tel carrefour sera particulièrement dangereux de 4 à 5 heures de l'après-midi, alors que tel autre le sera de 5 à 6 heures. En dehors de ces heures « de pointes » ces endroits ne présentent pas plus de danger que n'importe quel autre de la cité. Ce déplacement des points dangereux est aussi régulier qu'une horloge, et c'est ce qu'on appelle la « rotation critique ». Le policier sortant de son stage à l'Université saura établir le plan horaire de cette rotation et prendre des mesures pour renforcer la surveillance aux heures critiques.

Un grand nombre d'appareils modernes permettent aux étudiants policiers de se familiariser avec tous les problèmes de la circulation. Les instructeurs disposent entre autres d'un tableau noir magnétique auquel adhèrent des petites automobiles qu'ils placent à leur guise afin d'exposer la conduite à tenir dans tel ou tel cas épineux. On leur apprend à se servir des enregistreurs sur fil pour prendre les dépositions des témoins d'un accident, des petits émetteurs-

Si

LE DESSIN TECHNIQUE LA MÉCANIQUE L'AUTOMOBILE L'ÉLECTRICITÉ



vous intéressent, demandez-nous notre notice-programme intitulée : " de la roue dentée ... au turbo-réacteur ", ainsi qu'une leçon de dessin.

Elles vous seront adressées gracieusement si vous vous recommandez de "MÉCANIQUE POPULAIRE".

ATTENTION ! Des moteurs à explosion vous seront remis et une boîte de compas est offerte gratuitement à nos Elèves.

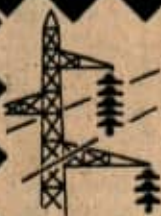


ÉCOLE CENTRALE DE MÉCANIQUE

Cours par correspondance

8, AVENUE LÉON-HEUZEY - PARIS - XVI^e

Vous pouvez apprendre
L'ÉLECTRICITÉ
sans connaître
les mathématiques



Tous les phénomènes électriques ainsi que leurs applications industrielles et ménagères, sont étudiés dans le Cours Pratique d'Électricité, sans nécessiter aucune connaissance en mathématiques. Cette étude ne nécessite que quelques heures de travail par semaine pour devenir un technicien de l'électricité. Ce cours s'adresse aux Praticiens de l'électricité, aux radio-électriciens, aux mécaniciens, aux vendeurs de matériel électrique et à tous ceux qui, sans aucune étude préalable, désirent connaître réellement l'électricité.

Demandez la documentation en envoyant ou en recopiant le bon ci-dessous; joindre 12 Francs en timbres.

BON
19 G

COURS
PRATIQUE
D'ÉLECTRICITÉ
 11, Rue du Ranelagh, Paris (16^e)

DEVENIR ÉCRIVAIN
 est possible à tous ceux qui ont assez de volonté pour s'y préparer.

Mais comment y parvenir ? Aujourd'hui il n'y a plus de place pour les médiocres. Celui qui veut réussir doit s'armer afin de mettre de son côté toutes les chances. Écrire est un métier — un métier qui s'apprend.

ÊTRE PUBLIÉ !

Nous pouvons faire pour vous ce que nous avons fait pour tant de nos élèves, maintenant romanciers, journalistes, lauréats de prix littéraires, rédacteurs.

VOUS POUVEZ ESPÉRER...

car il existe une méthode dont l'unique but est de vous donner une véritable formation professionnelle. Vous verrez votre personnalité s'affirmer, votre vocabulaire s'enrichir, votre style devenir l'expression exacte de votre pensée.

BROCHURE GRATUITE

Demandez la brochure "L'Art d'Écrire" à l'École A.B.C. de Rédaction, 12, rue Lincoln, Paris (8^e). Elle vous apportera des informations inattendues et même une sorte de révélation.



ÉCOLE A.B.C. (RÉDACTION A 40)

12, Rue Lincoln (Champs-Élysées) PARIS (8^e)

Veuillez m'envoyer gratuitement et sans engagement votre brochure "L'Art d'Écrire" (Joindre 12 francs pour frais d'envoi)

NOM

ADRESSE

Belgique : 18, Rue du Méridien, BRUXELLES

portatifs pour demander des secours d'urgence. Des exercices pratiques leur permettent de prévoir les distances de freinage nécessaires à des voitures circulant à n'importe quelle vitesse.

Mais ce stage de quatre mois et demi n'est pas la seule possibilité que l'Institut offre aux protecteurs de l'ordre. Il y a également des petits stages de 3 semaines à l'intention des agents de la circulation où ceux-ci viennent se tenir au courant des développements les plus récents des réglementations de trafic. Pour les juges et les procureurs des tribunaux chargés de la répression des délits automobiles (tribunaux qui existent dans toutes les villes des États-Unis) des conférences sont organisées afin que, familiarisés avec tous les aspects techniques des problèmes routiers, ils puissent juger en connaissance de cause. De plus, l'Institut possède une importante bibliothèque qui est à la disposition des policiers, ainsi qu'une filmathèque, où ils peuvent examiner tous les cas possibles qui se sont produits ou sont susceptibles de se produire dans le domaine de la circulation automobile.

Chaque année, au cours d'un concours de photographies policières, des milliers de photos sont envoyées à l'Institut. Toutes sont prises par des agents de police au cours de leur travail. La photographie primée au dernier concours, montrait une trace de rouge à lèvres relevée sur la carrosserie d'une auto et dont la comparaison avec le rouge dont se servait une femme écrasée par un chauffard permit de retrouver le coupable et de l'envoyer en prison.

L'Institut n'est pas en mesure de recevoir tous les jeunes policiers qui souhaiteraient y faire un stage. Il y a quelques mois un jeune homme fut si enthousiasmé par la visite de l'Institut, qu'il demanda immédiatement à y effectuer un stage. Mais il n'était membre d'aucune police et ne l'avait jamais été, si bien que sa demande dût être rejetée. Quelques jours plus tard, le directeur de l'école reçut un appel téléphonique du jeune homme; celui-ci l'informait qu'il avait persuadé le Conseil Municipal de son petit village de le nommer Chef de la Police Municipale. L'emploi était honoraire car le village ne comptait que quelques centaines d'habitants. Mais le directeur de l'école fut si amusé par l'obstination ingénue du jeune homme qu'il accepta de l'admettre parmi les étudiants, estimant qu'un candidat aussi enthousiaste ne pourrait que faire un excellent policier.