

Faits saillants de la judiciarisation des personnes itinérantes dans le métro¹

Céline Bellot, professeure à l'école de service social, Université de Montréal

La question de la judiciarisation des personnes itinérantes dans le métro s'inscrit dans la compréhension des pratiques de contrôle social exercées par les agents du métro. Ces pratiques ont été dénombrées et analysées à partir de deux recherches consécutives visant le recensement des constats d'infractions émis auprès des personnes itinérantes. La première étude portait ainsi sur 22 685 constats émis entre le 1^{er} avril 1994 et le 31 mars 2003 auprès de 4036 personnes, la seconde portait sur 15 090 constats émis entre le 1^{er} avril 2003 et le 31 mars 2006, représentant 2704 personnes². Ces dénombrements ont été réalisés par une extraction de la banque de données de la Cour municipale de Montréal de l'ensemble des constats d'infraction qui avait une des 16 adresses civiques d'organismes oeuvrant auprès des populations itinérantes de Montréal. Il ne s'agit donc que de la pointe de l'iceberg de la judiciarisation. Par ailleurs, l'analyse présentée ici vise à mieux saisir les pratiques de judiciarisation dans le métro, l'utilisation des autres données ne vise qu'à établir une base comparative.

Les faits saillants sont :

- 1) un fort accroissement de la judiciarisation
- 2) une accélération de la surjudiciarisation
- 3) une pénalisation de la présence dans le métro
- 4) un ciblage de catégories de populations itinérantes ou des périodes de judiciarisation
- 5) un coût à la judiciarisation

1. L'accroissement de la judiciarisation des personnes itinérantes

L'analyse du nombre de constats d'infraction émis en vertu du règlement de la Société de Transport montre une importante augmentation de ces constats à partir de l'année 2004. Le tableau 1 présente l'ensemble de ces constats émis pour la période 1995-2005.

Tableau 1 : Nombre de constats émis pour la période 1995-2005

Année	STM
1995	640
1996	799
1997	601
1998	389
1999	373
2000	950
2001	980
2002	1449
2003	1750
2004	3934
2005	3942

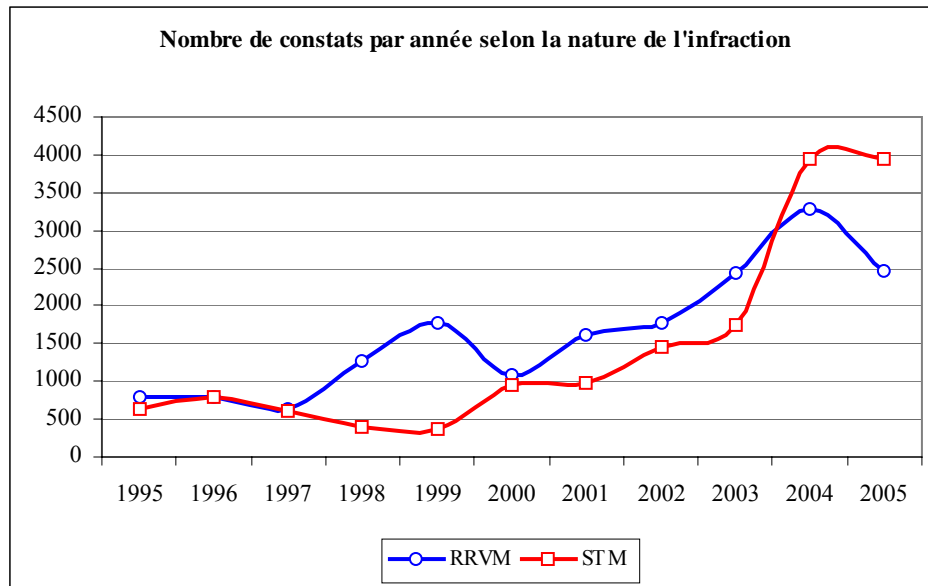
¹ Extraits du rapport de recherche sur la judiciarisation des personnes itinérantes (2005) en ligne www.rapsim.org et sur le rapport préliminaire des pratiques de judiciarisation et d'accompagnement juridique (2007).

² Pour des raisons de simplification et pour travailler sur des années complètes, les années 1994 et 2006 ont été retirées des analyses présentées ici.

Il est possible de constater par exemple une forte augmentation entre 2003, avec un nombre total de constats de 1750, et 2004 avec un nombre de constats de 3934. Notons une stabilisation de la judiciarisation en 2005 à 3942 constats. Pour l'ensemble de la période, l'augmentation du nombre de constats est de plus de 600%.

En comparaison avec l'évolution du nombre de constats émis en vertu des réglementations municipales, il est possible de constater comme en témoigne la figure 1 que pour les deux dernières années, 2004-2005, le nombre de constats d'infraction émis en vertu du règlement de la société de Transport est supérieur au nombre émis en vertu des réglementations municipales.

Figure 1 : Nombre de constats par année selon la nature de l'infraction



2. L'augmentation de la surjudiciarisation

La surjudiciarisation est définie par le fait de recevoir un nombre important de constats d'infraction durant une année. Nous avons ainsi distingué quatre groupes de personnes. Or, en analysant la composition du groupe de personnes qui reçoivent plus de 20 constats d'infraction pour la période 2003-2005, près de 70% de ce groupe en ont reçu en vertu du règlement de la société de Transport comme en témoigne le tableau 2.

Tableau 2 : Nombre de constats par groupe en fonction de la nature de l'infraction reprochée pour la période 2003-2005

Groupe	Catégorie d'infraction		Total
	RRVM	STM	
G1 (1 constat)	517 48,1%	558 51,9%	1075 100%
G2 (2 à 4 constats)	1050 47,0%	1186 53,0%	2236 100%
G3 (5 à 20 constats)	2661 46,0%	3120 54,0%	5781 100%
G4 (+ de 20 constats)	1811 30,2%	4187 69,8%	5998 100%
Total	6039 (40 %)	9051 (60%)	15090 (100%)

Ainsi les agents de surveillance du métro semblent davantage judiciairiser les mêmes personnes. Le groupe G4 est composé de 150 personnes itinérantes qui ont reçu 5998 constats au total, pour une moyenne de près de 40 constats par personne.

3. La pénalisation de la présence dans le métro

L'analyse des pratiques de judiciairisation s'inscrit dans une analyse d'infractions pénales et non criminelles. Il s'agit donc d'étudier sur quels motifs, on pénalise les personnes itinérantes en regard non pas de conduites criminelles mais d'interprétation dans l'application des règlements. Le tableau 3 montre que le principal motif pour judiciairiser les personnes itinérantes demeure leur présence dans le métro.

Tableau 3 : Les 10 infractions à un règlement de la STM les plus fréquentes (sur 9051 infractions -2003-2005)

Règlement de la STM	N	%
Être couché ou étendu sur un banc, un siège, plancher d'un véhicule	2997	33,1%
Obtenu ou tenter d'obtenir un voyage sans payer	1226	13,5%
Gêner ou entraver la libre circulation en s'immobilisant, rôdant, flânant	1211	13,4%
Fumer du tabac dans une station ou un véhicule	1078	11,9%
Consommer des boissons alcoolisées dans station ou véhicule	756	8,4%
Entraver le travail d'un inspecteur (soc. transport commun)	293	3,2%
Souiller une station de métro ou un véhicule	277	3,1%
Crier, clamer, flâner, se livrer à altercation ou à toute forme de tapage	248	2,7%
Refus de circuler lorsque requis de se faire par un préposé	146	1,6%
Utiliser, sans droit, titre de transport ou carte privilège modifiant le tarif	105	1,2%
Total	8337	92,1%

4. Les stratégies de ciblage des personnes itinérantes ou des périodes de temps

L'analyse des pratiques de judiciairisation dans l'ensemble montre que les personnes itinérantes de tout âge font l'objet de judiciairisation. Le nombre de constats d'infraction varie très peu selon les catégories d'âge, mais la nature des infractions varie davantage en fonction de l'âge. Les plus âgés, particulièrement les 45 ans et + sont davantage touchés par la répression exercée par la STM alors que les plus jeunes, particulièrement les 25-34 ans sont davantage sujets à des arrestations pour des infractions à un règlement municipal que les plus âgés. Ces différences demeurent somme toute plutôt faibles et les infractions STM et RRVM (règlements municipaux) se répartissent presque également selon les catégories d'âge.

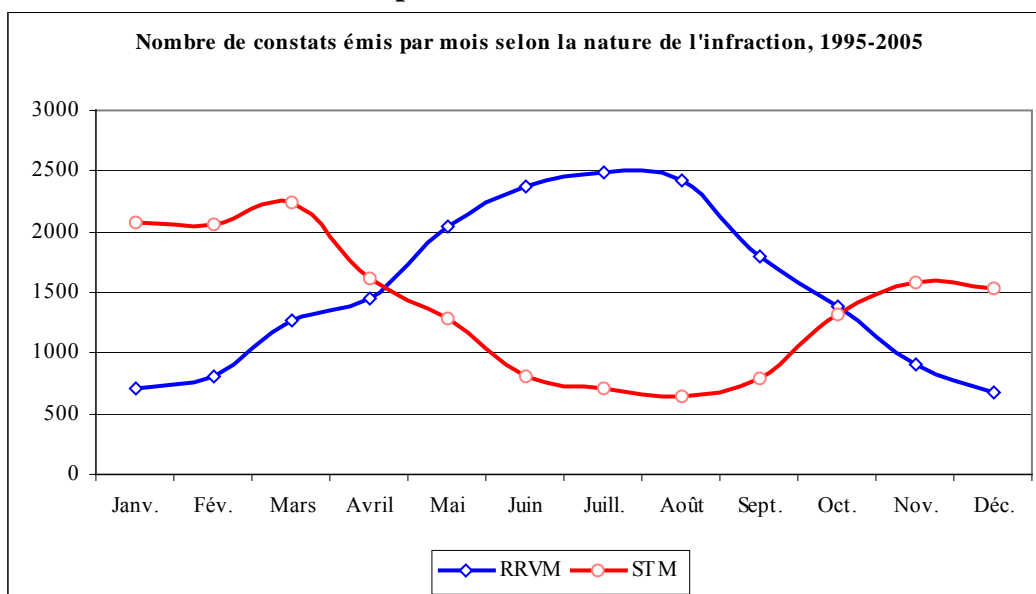
Tableau 4 : Nombre d’infractions par catégorie d’âge et nature des infractions (2003-2005)

Catégorie d’infraction	Âge au moment de l’infraction				Total
	Moins de 24 ans	25 à 34 ans	35 à 44 ans	45 ans et +	
RRVM	1673 42,2%	1144 43,6%	1602 39,3%	1619 36,6%	6038 40%
STM	2289 57,8%	1480 56,4%	2476 60,7%	2806 63,4%	9051 60%
Total	3962 100%	2624 100%	4078 100%	4425 100%	15089 100%

$\rho < ,000$ $V = ,054$

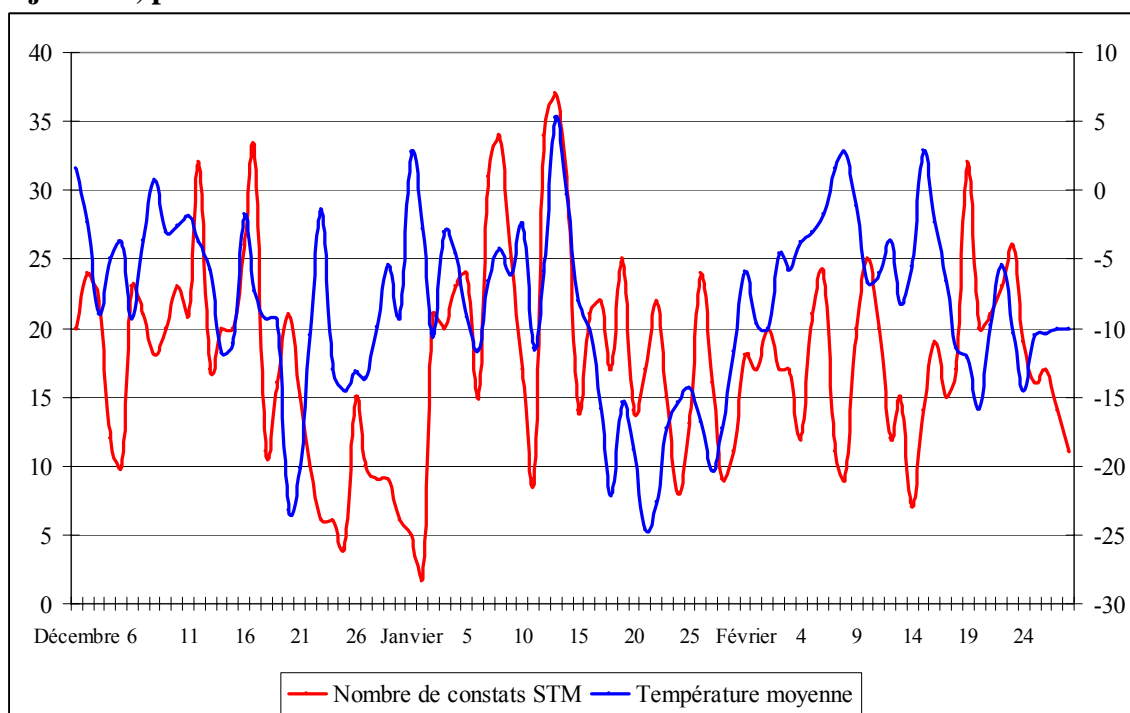
L’analyse des constats d’infraction permet aussi de constater que durant certaines périodes de l’année, le nombre de constats émis est plus élevé qu’à d’autres moments. Ainsi par exemple, durant la période de l’hiver, les pratiques de judiciarisation sont plus importantes dans le métro que dans la rue, même si la diminution estivale est moindre à la fin de la période totale (1995-2005) comme le présente la figure 2. Ainsi, si on regarde cette répartition à travers les mois uniquement pour les années 2004 et 2005, on constate que la baisse d’émission de constats d’infraction à un règlement de la STM n’a pas été aussi importante que pour les autres années. En juillet et en août, là où l’émission de constats STM est au plus faible et l’émission de constat RRVM à son apogée, entre 1994 et 2003, les constats STM ne comptent que pour 17% du total des infractions (674 de 4038), alors que pour les années 2004 et 2005, ils comptent pour plus de 30% (663 de 2211). On a émis presque autant de constats d’infraction STM au cours des étés 2004 et 2005 qu’au cours des 10 derniers étés. Au total, la STM a émis presque autant de constats entre 1994 et 2003 ($n=9284$) qu’entre 2004 et la fin du premier trimestre de 2006 ($n=9051$), soit en moyenne 2,5 constats par jour pour les premiers 10 ans (1994 à 2003), ou 77 par mois, et en moyenne 11 par jour pour 2004-2005 et le premier trimestre de 2006 (ou 335 par mois).

Figure 2 : nombre de constats émis par mois selon nature de l’infraction 1995-2005



Finalement, à partir de ces modifications saisonnières des pratiques de judiciarisation, nous avons cherché à mieux comprendre comment se développe la judiciarisation dans le métro en hiver en prenant l'exemple de l'hiver 2004 et 2005. Nous avons pu constater une relation positive entre le nombre de constats d'infraction émis et la température moyenne à partir des données émises par Environnement Canada pour l'Aéroport Trudeau.

Figure 3 : Nombre de constats d'infraction STM par jour selon la température moyenne de la journée, pour l'hiver 2004-2005



5. Le coût de la judiciarisation des personnes itinérantes dans le métro

L'analyse du coût de la judiciarisation permet de documenter le montant de l'amende initiale et les frais de justice réclamés à chaque personne itinérante pour chaque constat tout au long du processus judiciaire. Le tableau 5 montre que le coût total de la judiciarisation des personnes itinérantes pour la période 2003-2005 au moment de l'extraction est de plus de 3,3 millions de dollars. Constatons en outre que les personnes itinérantes doivent davantage d'argent en vertu du règlement de Transport que des règlements municipaux, à la Cour municipale pour la période 2003-2005 comme le présente le tableau 6.

Tableau 5 : Montant total des amendes et des frais pour l'ensemble des constats émis 2003-2005 au moment de l'extraction.

	Moyenne	Minimum	Maximum	Somme
Amende	697,43\$	37,00\$	23 397,00\$	1 885 850,00\$
Somme des frais	541,33\$,00\$	20 518,93\$	1 463 758,54\$
Total	1238,76\$	37,00\$	43 915,93\$	3 349 608,54\$

Tableau 6 : Montant total par catégorie d'infraction au moment de l'extraction (2003-2005)

	N	Moyenne	Minimum	Maximum	Somme
RRVM	6039	116,59\$	27,00\$	260,00\$	704 066\$
STM	9050	130,59\$	68,00\$	620,00\$	1 181 784\$
Total	15089	124,98\$	27,00\$	620,00\$	1 885 850\$

Valeur manquante = 1

Tableau 7 : Montant Total par personne selon le groupe pour STM (2003-2005)

Groupe selon nombre de constats	N	Moyenne	Min	Max	Somme
G1 (1 constat)	805	237.02\$	75.00\$	720.74\$	190 800.85\$
G2 (2 à 4 constats)	621	640.992\$	150.00\$	1577.74\$	398 056.88\$
G3 (5 à 19 constats)	350	2 028.39\$	624.70\$	5 488.40\$	709 934.87\$
G4 (20 constats et +)	85	9 035.21\$	3 576.26\$	43 915.93\$	767 992.50\$
Total	1861	1 110.58\$	75.00\$	43 915.93\$	2 066 785.10\$

Ainsi, l'analyse des coûts de la judiciarisation dans le métro montre que les personnes itinérantes doivent à la Cour municipale un peu plus de 2 millions pour des constats émis en vertu du règlement de la Société de Transport. Dans ce cadre, les personnes surjudicialisées dans le métro doivent en moyenne plus de 9000\$ au moment de l'extraction des données.

En conclusion, les pratiques de judiciarisation dans le métro se sont fortement accrues et visent particulièrement les personnes itinérantes de moins de 24 ans et de plus de 45 ans. En leur reprochant leur présence dans le métro, les agents du métro semblent avoir mis la répression au cœur de leur pratique de surveillance. Cette situation peut apparaître préoccupante quand on sait le coût que fait peser chaque constat sur la personne itinérante d'autant plus que ces pratiques semblent s'accompagner du ciblage de certaines personnes comme en témoigne la surjudiciarisation. L'analyse en profondeur des dossiers des personnes les plus judiciarisées montre que certaines personnes ont reçu plus de 100 constats en deux ans, constats qui leur reprochent essentiellement leur présence dans le métro. Cette systématisation de la répression à l'endroit de certaines personnes itinérante telle qu'en témoignent nos données, oblige à s'interroger sur les injustices provoquées en matière de droits de la personne. Finalement, alors même que le métro représente une part moindre de l'espace privé à caractère public à Montréal, il apparaît comme un espace de plus en plus judiciarisé par une personne qui n'a pas pour mandat l'ordre public mais bien davantage un ordre privé dans le cadre limitatif d'un règlement de Transport. Qu'en sera-t-il lorsque le métro redeviendra un espace public ?