

**Sortir de la judiciarisation : Soutenir la reconnaissance des droits des
personnes itinérantes à Montréal**

Céline Bellot

Professeure agrégée

Université de Montréal

École de service social

Chercheure au Collectif de recherche sur l'itinérance, au Centre international de
Criminologie Comparée et au Canadian Homelessness Research Network.

M 211-241
COMARTEMENT 4.0
78888 04

La question de la judiciarisation des personnes sans-abri est devenue un enjeu majeur dans les trajectoires de rue des personnes mais aussi pour les intervenants sociaux qui travaillent avec ces personnes (Bellot et al, 2005; Laberge et Landreville, 2000). Le développement des stratégies de tolérance zéro dans la plupart des villes occidentales a accru le rôle du droit pénal dans la prise en charge des situations des personnes sans-abri (NCH/NLCH, 2006; Harcourt, 2006; Wacquant, 2004; Landreville et al, 1998). Montréal ne fait pas exception. Intervenir auprès des populations les plus démunies signifie alors le plus souvent les gérer en les tenant à l'écart de la société notamment par des prises en charges institutionnelles, notamment carcérales (Metraux, et Culhane, 2006).

Pourtant, si ces dynamiques ont été étudiées tant en regard des discours les légitimant, qu'en regard des résultats qu'elles produisaient sur les populations carcérales, peu d'analyses ont cherché à révéler les pratiques de judiciarisation qui conduisent les personnes de la rue à la prison (NCH/NLCH, 2006). A Montréal, par exemple, ces pratiques s'incarnent le plus souvent dans la remise de contraventions, qui sont associées à des infractions pénales définies en vertu de réglementations municipales. Par conséquent, ces pratiques ne sont pas recensées puisque seules les infractions criminelles font l'objet de statistiques.

Si sur le terrain, les intervenants sociaux comme les personnes en situation d'itinérance témoignaient de l'accroissement de ces pratiques, ces témoignages étaient souvent balayés du revers, qualifiés d'anecdotiques plutôt que révélateurs d'une stratégie délibérée de la part des autorités municipales. Ainsi, devant la dénonciation de ces contraventions, la réponse était toujours la même : si la personne a reçu une contravention, c'est bien qu'elle a eu un comportement répréhensible, et donc elle est responsable de ces gestes.

C'est dans ce contexte, que nous avons réalisé d'une part un doctorat sur l'expérience et les trajectoires des jeunes en situation de rue à partir d'observations participantes durant plus de trois années (1996-2000); et d'autre part, des études sur les pratiques de judiciarisation à partir de l'analyse des contraventions émises à Montréal auprès des populations itinérantes. L'objectif de ce mémoire est de présenter le fruit de ces différentes recherches, en cherchant à montrer le contexte de ces pratiques de judiciarisation, leur réalité et les conséquences qu'elles font peser tant sur les personnes itinérantes que sur la société en général.

1. Le contexte socio-politique de la judiciarisation des populations itinérantes.

L'itinérance, en ce qu'elle peut être considérée comme le reflet exemplaire d'une vulnérabilité sociale, devient un phénomène social pour lequel les modes de gestion témoignent des enjeux normatifs et institutionnels. Or, l'interpellation sociale et scientifique de l'itinérance organisée autour de son « anormalité socialement visible » s'ancre dans une lecture normative de ce phénomène au point de marquer, tant les représentations que les interventions réalisées à son endroit (Tessier, 1998). En effet, la lecture des enjeux entourant la prise en charge des problèmes sociaux, constitue une des manières plus éclairantes pour comprendre comment une société construit les difficultés qu'elle rencontre dans la réalisation de son projet d'un vivre ensemble idéal et comment elle souhaite y apporter des solutions. Dans cette perspective, le regard porté sur la prise en charge de l'itinérance permet de mieux appréhender les conditions de réalisation du lien social, en s'intéressant notamment aux enjeux normatifs qui encadrent ce phénomène.

Autrement dit, la façon de définir la pauvreté, la maladie, le crime, comme l'invention de leur mode de prise en charge à un moment et dans un espace donnés, ouvre une fenêtre privilégiée, comme par effet de miroir, sur ce qui constitue la « normalité » dans cet espace et à cette période. (...) Pauvreté et crime forment comme les compagnons immémoriaux qui balisent les limites du lien social et de sa reproduction (Fecteau 2004 : 20-46).

Dès lors, les différentes lectures de la gestion pénale de l'itinérance s'inscrivent dans un cadre plus large d'études portant sur la criminalisation des problèmes sociaux où le droit pénal apparaît comme un élément et une source de légitimation des rapports de pouvoir (Laberge et Landreville, 2000). L'histoire de l'oscillation entre l'aide et le contrôle de l'itinérance commence donc avec le Moyen Âge, puisque que dès cette époque, le lien entre errance ou pauvreté et criminalité constitue une manière de définir « la mauvaise pauvreté » et donc d'en assurer un traitement pénal (Wagniat, 1999; Marchetti, 1997)

Ainsi, malgré des termes différents - vagabond, errant, clochard, quêteux, itinérant, jeunes de la rue - il paraît évident que le fait de vivre dans la rue constitue une forme de marginalité dans la mesure où il caractérise un écart par rapport aux normes de domiciliation et de travail qui prévalent dans les sociétés occidentales depuis le Moyen-Âge. Dans ce cadre, le caractère pluriséculaire, attaché à la situation de marginalité que vivent les vagabonds, a contribué à instaurer une représentation négative de l'errance.

C'est en effet, autour de ce travail de construction de la différenciation sociale entre les bons et les mauvais pauvres que se bâtit la légitimation de l'usage de la répression, en renforçant l'image de la marginalité de l'errance (Wagniat, 1999, Castel, 1995)

Dans cette perspective, la désorganisation sociale devient un cadre théorique, permettant à la fois de définir les personnes qui vivent les problèmes sociaux comme des menaces à l'ordre établi, et dès lors, de légitimer des interventions. Plus proche de nous, la théorie de la vitre brisée de Wilson et Kelling (1982) va dans le même sens, en affirmant qu'en laissant la place aux désordres sociaux dans un quartier, on alimente la criminalité. Délinquance, désordres sociaux et incivilités et désordres sont interprétés comme des échecs du contrôle social perçu dans le prisme nostalgique de communautés traditionnelles paisibles et solidaires.

Ainsi, construire de la sécurité et de l'ordre passe par l'utilisation du droit pénal pour contenir les « menaces » que certains comportements ou certaines populations font peser sur l'ordre social de certains quartiers. La logique de la réaction s'inscrit dans un cadre de défense sociale où l'important est donc d'identifier et de mettre à l'écart de la collectivité les situations, les comportements, mais bien davantage les personnes susceptibles d'atteindre l'ordre social même si la criminalité n'a jamais été aussi peu élevée dans la ville. L'accent est alors mis sur le contrôle et la protection de la collectivité, en visant la mise à l'écart des communautés, des personnes définies comme des menaces.

Les éléments que sont la marginalité, l'insécurité, et l'ordre public sont au cœur des analyses historiques comme contemporaines, pour saisir le cadre de légitimation de la gestion pénale de l'itinérance. Le traitement de l'itinérance est en effet le marqueur de la différenciation sociale, qui, dans une lecture morale des enjeux de pauvreté, associe l'itinérance à la dangerosité sociale et criminelle.

Fauteurs de troubles ou de désordres, étrangers parce que notables, ils (les vagabonds) permettent une cristallisation du sentiment d'insécurité d'une population fragilisée par les mutations de l'organisation de la production (...). Le vagabond devient le mauvais pauvre par excellence, porteur de tous les maux sociaux : petite criminalité, désordres moraux et débauche, maladies et épidémies, troubles et révoltes sociales (...). Ils deviennent ainsi les victimes expiatoires d'une société qui les montre comme responsables des fléaux du temps et les désignent comme boucs émissaires. (Wagniar, 1999 : 8-16).

Ainsi, s'inscrivant dans un courant néolibéral, l'État contemporain serait davantage porté à produire des mécanismes d'ordre public et de sécurité en vue de protéger l'individualisme, pour contrer les problèmes sociaux plutôt que de mettre de l'avant des mécanismes de solidarité et de protection sociale. Derrière cette pénalisation se cache ainsi une lecture des problèmes sociaux, ancrée dans une logique de l'insécurité plutôt qu'autour des causes sociales. C'est bien moins, selon Wacquant (2004), la criminalité qui change, que le regard sociétal porté sur les illégalismes. Dans ce contexte, le phénomène de l'itinérance, n'est plus perçu dans ses causes sociales, mais bien dans son rapport à l'insécurité qu'il provoque. Pourtant, c'est bien moins l'insécurité que crée l'itinérance que le contexte d'incertitudes économiques et sociales qui pèse sur l'ensemble de la société qui alimente le sentiment d'insécurité (Bernard, 2005).

C'est dans ce contexte d'exacerbation de la répression à l'égard des plus démunis de

notre société, que nos recherches ont visé à appréhender les pratiques de judiciarisation développées à Montréal dans la mesure où il s'agissait d'une part de pratiques non documentées et d'autre part, non dites puisque la Ville de Montréal n'a jamais déclaré avoir officiellement une politique pénale à l'endroit des personnes itinérantes. Cependant, comme en témoigne le mémoire de Sylvestre, différentes stratégies ont été déployées pour créer ou utiliser des outils juridiques de criminalisation.

Notre mémoire ne présentera pas ces outils juridiques mais il importe de mentionner que Montréal a eu recours d'une part à une interprétation contemporaine d'infractions pénales présentes dans des règlements municipaux et d'autre part à la création de nouvelles infractions pénales.

2. Les faits : les pratiques de judiciarisation des populations itinérantes à Montréal

En cherchant à dénombrer et à saisir le parcours judiciaire des contraventions émises à l'endroit des populations itinérantes, les recherches réalisées ont permis de dresser différents constats qui permettent de rendre compte la non-pertinence de cette répression comme intervention privilégiée à l'endroit d'une population démunie.

Avant d'aborder ces différents constats, mentionnons que nos études ne révèlent que la pointe de l'iceberg de ces pratiques de judiciarisation puisque méthodologiquement nous n'avons pu extraire des banques de données de la Cour municipale que les contraventions portant l'adresse d'un des 16 organismes de notre liste d'organismes oeuvrant auprès de la population itinérante. Il s'agit en outre de contraventions émises en vertu des règlements municipaux ou du règlement de la Société de Transport. Nous avons complété ces données par des entrevues auprès de personnes itinérantes en vue de documenter la globalité de la judiciarisation dont elles sont l'objet. Les infractions municipales représentent en moyenne 60 %, les infractions à des législations provinciales 25% et 15% des infractions au Code criminel.

Nous avons donc analysé dans une première étude, **22 685 constats d'infraction** émis entre le 1^{er} janvier 1994 et le 31 mars 2004 et concernant 4036 personnes¹ ; et dans une seconde étude, **15 090 constats d'infraction** émis entre le 1^{er} janvier 2004 et le 31 mars 2006 et concernant 2469 personnes².

¹ BELLOT, C.; RAFFESTIN, I.; ROYER, M-N.; NOEL, V. (2005). *Judiciarisation et criminalisation des populations itinérante*. Rapport de recherche au Secrétariat National des sans-abri, juin, 141p. Ce rapport peut être consulté sur le site du RAPSIM, dans la section publications : www.rapsim.org

² BELLOT, C.; CHESNAY, C.; ROYER, M-N.; RAFFESTIN, I. (2007). *Rapport sur la judiciarisation de l'itinérance et l'accompagnement juridique*. Rapport de recherche au Secrétariat National des sans-abri, mars, 75 pages.

Les faits saillants de ces études sont :

- * un fort accroissement de la judiciarisation
- * l'accélération de la surjudiciarisation
- * le recours généralisé à l'emprisonnement pour non-paiement d'amendes
- * l'explosion des coûts pour la personne itinérante et pour système pénal

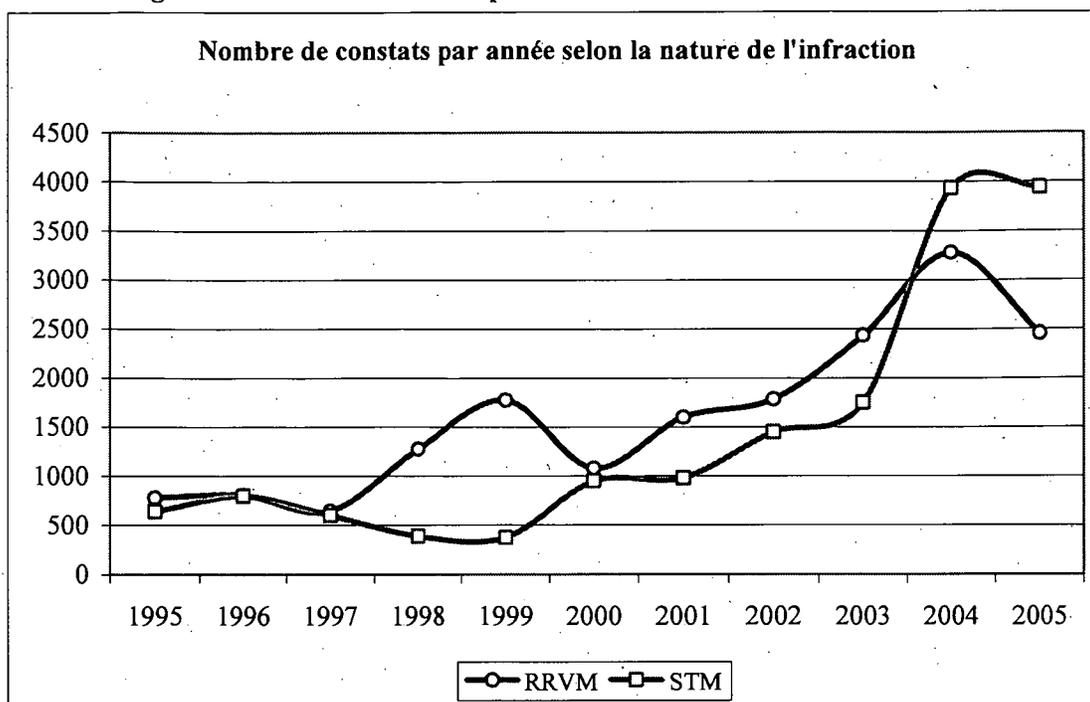
2.1. L'accroissement de la judiciarisation des personnes itinérantes

Les deux études montrent un accroissement constant du nombre de contraventions émises à l'endroit des personnes itinérantes à l'exception de l'année 2005 où il est possible de constater un léger déclin. A cet égard, constatons qu'en 2005, plus de contraventions sont émises dans le métro en vertu de la réglementation de la Société de Transport que dans les rues de Montréal en vertu des réglementations municipales. Toutefois, l'accroissement est majeur puisque entre 1995 et 2005, le nombre de contraventions émises est passé de 1069 à 6397 même si l'accélération de l'augmentation se constate davantage après les années 2000 sans qu'il soit possible de dire que la population itinérante s'est autant accrue.

Tableau 1 : Nombre de contraventions par année complète et par réglementation

Année	Règlement Ville Montréal	Règlement Société de Transport	Total
1994	575	494	1069
1995	782	640	1422
1996	805	799	1604
1997	645	601	1246
1998	1275	389	1664
1999	1776	373	2149
2000	1080	950	2030
2001	1602	980	2582
2002	1785	1449	3234
2003	2438	1750	4188
2004	3281	3934	7215
2005	2455	3942	6397

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



L'étude des infractions reprochées, que ce soit à partir des règlements de la Ville de Montréal ou des règlements de la Société de Transport, montre que la judiciarisation porte essentiellement sur l'occupation de l'espace public, puisque les faits reprochés relèvent de l'ivresse publique et de la présence sur le domaine public. Les tableaux 2 et 3 présentent les fréquences des cinq principales infractions pour les règlements de la Ville et de la Société de Transport dans la première étude.

Tableau 2 : Les cinq infractions les plus fréquentes pour les règlements de la Ville de Montréal

Infraction	Fréquence	% RRVM	% Total
Ayant consommé des boissons alcoolisées sur le domaine public	2747	20,8%	12,1%
Ayant été trouvé gisant, flânant ivre sur une voie ou place publique	2492	18,9%	11,0%
Gêner ou entraver la libre circulation, en s'immobilisant, rôdant, flânant sur la place publique	1579	12,0%	7,0%
Se tenir sur le domaine public pour offrir ses services	862	6,5%	3,8%
Se trouver dans un parc après les heures d'ouverture	675	3,9%	3,0%
Total	8355	63,4%	36,8%

Tableau 3 : Les cinq infractions les plus fréquentes pour les règlements de la Société de Transport

Infraction	Fréquence	% de STM	% du Total
Gêner ou entraver la libre circulation en s'immobilisant, rôdant, flânant dans une station de métro	2334	25,1%	10,3%
Obtenu ou tenter d'obtenir un voyage sans en avoir acquitté le prix	2057	22,2%	9,1%
Être couché ou étendu sur un banc, un siège, le plancher d'un véhicule ou dans une station de métro	1277	13,8%	5,6%
Consommer des boissons alcoolisées dans une station de métro ou un véhicule	701	7,5%	3,1%
Désobéir à une directive affichée par la STM	448	4,8%	2,0%
Total	6817	73,4%	30,0%

Tableau 4 : Les infractions les plus courantes en % indépendamment de la réglementation dans la seconde étude.

Règlement (Municipal ou STM)	%
1. Être couché ou étendu sur un banc de ou plancher (STM)	20%
2. Ayant été trouvé gisant, flânant ivre sur le voie publique (Municipal)	9,8%
3. Obtenu ou tenté d'obtenir un voyage sans payer (STM)	8,1%
4. Gêner ou entraver la libre circulation en s'immobilisant rôdant (STM)	8%
5. Fumer du tabac dans une station ou un véhicule (STM)	7,1%
6. Consommer des boissons alcooliques sur le domaine public (Mun)	6,5%
7. Gêner ou entraver a libre circulation dans une place publique (Mun)	5,4%
8. Se trouver dans un parc après les heures d'ouverture (Mun)	2,1%

Quant aux personnes, les études montrent que toutes les populations itinérantes sont concernées par les pratiques de judiciarisation indépendamment de leur âge et de leur genre. Cependant, la seconde étude a permis de constater que les moins de 24 ans et les plus de 45 ans font davantage l'objet de contraventions émises en vertu de la réglementation de la Société de Transport. Cependant, toutes les personnes itinérantes ne sont pas touchées de la même façon puisque certaines personnes semblent recevoir beaucoup plus de contraventions.

2.2. L'augmentation de la sur-judiciarisation

La surjudiciarisation est définie par le fait de recevoir un nombre important de constats d'infraction. Il importe de noter ici l'accélération de cette surjudiciarisation dans la mesure où dans la première étude, près de 15% des personnes judiciarisées avaient reçu plus de 10 constats alors qu'il s'agit de 28% dans la seconde étude et cela en 27 mois.

Or, en analysant la composition de ce groupe de personnes, près de 70% de ce groupe ont reçu des constats d'infraction émis en vertu du règlement de la société de Transport. Ainsi, 150 personnes itinérantes ont reçu 5998 constats au total, pour une moyenne de près de 40 constats par personne dans la seconde étude.

Le cas extrême de la seconde étude concerne un homme de 50 ans qui vit dans les refuges. Il a reçu 216 constats d'infraction relatifs à la réglementation de la Société de Transport en 27 mois. Il s'agit en moyenne d'une contravention tous les quatre jours, mais il a déjà eu jusqu'à 6 tickets par jour (2X Se coucher sur un banc ; 2X Glisser sur la main courante d'un escalier mécanique ; 1 X gêner la libre circulation des voyageurs et 1X Refuser de circuler). Il a reçu 137 constats (63,4%) pour s'être couché sur un banc. Au moment de l'extraction des données, le montant total de ses amendes est de 23 397,00\$ + 20518,93\$ de frais = 43 915,93\$. Quant au parcours judiciaire de ces contraventions, 55 infractions ne sont encore qu'à l'étape du constat (25,5%), donc pas encore de frais, 6 sont rendus au jugement (2,8%); 48 au bref de saisie (22,2%) et 107 au mandat d'amener (49,5%). Un seul dossier est fermé, la plainte a été retirée.

2.3 Le recours généralisé de l'emprisonnement pour non-paiement d'amende

L'analyse du parcours judiciaire des constats d'infraction dénombrés a permis d'étudier les montants comme la durée du parcours judiciaire de ces constats et de faire ressortir l'issue principale de ces constats.

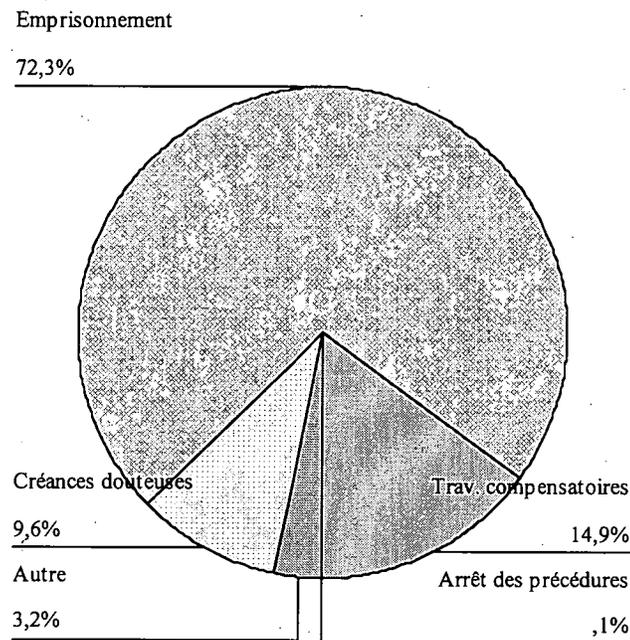
Tableau 4 : Étape au dossier : durée moyenne et frais médian (première étude)

	Durée moyenne	Total cumulé	Frais médian	Total
Constat	-	-	Amende initiale = 120\$	120\$
Jugement	236 jours (8 mois)	236 jours (8 mois)	60\$	180\$
Bref de saisie	207 jours (7 mois)	443 jours (1 an 3 mois)	49\$	229\$
Mandat D'amener	104 jours (3 mois)	547 jours (1 an 6 mois)	71\$	300\$
Mandat d'emprisonnement	459 jours (1 an 3 mois)	1006 jours (2 ans 9 mois)	71\$	371\$
Radiation	792 jours (2 ans 2 mois)	1798 jours (4 ans 11 mois)	-	-

Le tableau 4 présente les différentes étapes judiciaires d'un constat d'infraction. Il importe de noter ici que si le montant moyen de l'amende associée au constat d'infraction est de l'ordre de 120\$, ce montant sera multiplié par 3 en raison des frais judiciaires au terme du parcours. Quant à la durée de ce parcours, il est en moyenne de 4 ans et 11 mois pour parvenir à une solution judiciaire qui va permettre la radiation du constat d'infraction.

L'analyse du parcours judiciaire des constats d'infraction radiés (fermés) permet de dresser le constat suivant : **dans 72% des cas**, soit 5531 constats d'infraction, la radiation se réalise par l'**exécution d'un mandat d'emprisonnement**, c'est-à-dire par l'incarcération de la personne itinérante pour non paiement d'amende, et environ 15% par travaux compensatoires. La figure deux présente la fréquence des différents types de radiation pour les constats d'infraction qui ont eu un aboutissement judiciaire.

Figure 2 : Les raisons de la radiation pour les dossiers fermés

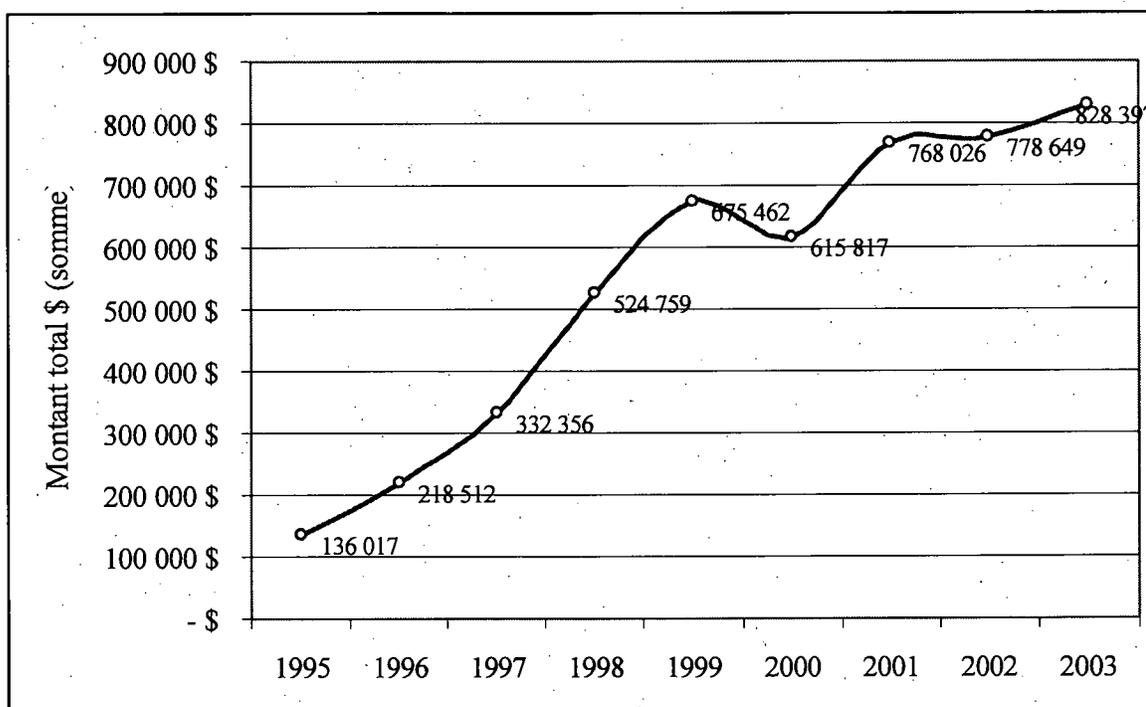


Quant à la seconde étude, l'analyse du parcours judiciaire n'a pu être effectuée de la même façon, en l'absence de recul dans le temps. Cependant, il importe de mentionner que depuis quelques années, la Cour municipale ne semble plus émettre de mandat d'emprisonnement pour non-paiement d'amende. Ainsi, l'étape ultime du parcours serait le mandat d'amener sans qu'il soit vraiment possible de connaître donc l'issue réelle du parcours judiciaire d'une contravention. Mentionnons toutefois que dans les deux études, le paiement de l'amende constitue l'issue la moins probable. Dans cette perspective, l'explosion des coûts tant pour les personnes itinérantes que pour le système pénal est réel.

2.4 L'explosion des coûts pour les personnes itinérantes et le système pénal

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. **En 1995, les montants totaux réclamés pour les constats d'infraction étaient de l'ordre de 136 000\$ alors qu'ils étaient de plus de 828 000\$ pour l'année 2003.** Cette figure permet d'une part de chiffrer le poids de l'augmentation de la judiciarisation en termes de coûts pour les personnes itinérantes et, d'autre part, de considérer les enjeux relatifs au paiement de ces amendes.

Figure 3 : Montant totaux des amendes initiales et frais de justice réclamés par année



Le tableau cinq permet d'appréhender les différents montants d'amende initiaux et des frais judiciaires des différents constats d'infraction radiés ou actifs en s'intéressant à l'évolution des coûts des constats d'infraction en regard de leur parcours judiciaire. En effet, si les montants initiaux augmentent, ils ne sont que le reflet partiel du coût imposé aux personnes itinérantes. Considérant le parcours habituel de ces constats d'infraction (l'emprisonnement pour non paiement d'amende comme forme de radiation la plus courante), la question des coûts judiciaires s'avère plus importante encore. Ainsi, pour les constats d'infraction radiés, le montant total des amendes perçus est d'environ **2,4 millions de dollars**.

Tableau 5 : Montant de l'amende, augmentation des frais et prévisions (première étude)

	Variables	Moyenne	Somme
F E R M É S (n=7 651)	Le montant initial de l'amende	123\$	942 004\$
	Le montant total	320\$	2 444 965\$
	Ratio d'augmentation	3,2	-
A C T I F S (n=15 035)	Le montant initial de l'amende	122\$	1 819 494\$
	Le montant total actuel	185\$	2 788 015\$
	Le montant total prévisible	320\$	4 811 200\$

L'étude des dossiers permet de constater une somme de **5 232 980\$ actuellement pour l'ensemble des 22 685 constats**. Près de la moitié de ce montant (2 444 965\$ ou 47%) est attribuable aux dossiers fermés (n=7651 ou 34% du total des dossiers).

Comme les montants moyens ne diffèrent pas significativement selon le statut du dossier, on peut prédire que l'ensemble des dossiers ouverts à l'heure actuelle connaîtra une augmentation similaire à celle des dossiers fermés, soit un ratio de 3,2. Il est donc possible de prévoir un montant total pour les dossiers encore ouverts de 4 811 200\$, pour un total de 7 256 165\$ pour l'ensemble des dossiers (où les 66% de dossiers ouverts comptent pour 66% du montant total). En d'autres mots, **on peut prédire qu'une fois tous les dossiers (22 685 constats d'infraction) fermés, la facture totale pourrait s'élever à 7 256 165\$ dans la première étude.**

Quant au coût pour le système pénal, il faut savoir qu'en termes d'exécution des montants d'emprisonnement, la pratique de la Cour municipale est de considérer qu'un jour d'emprisonnement équivaut à 25\$ d'amende. Ainsi, pour les constats d'infraction radiés (dont 72% l'ont été par l'exécution d'un mandat d'emprisonnement), on peut en déduire que 72% de 2 444 965\$ en dossiers fermés représente **plus de 70 000 jours d'emprisonnement pour non paiement d'amende pour la période 1994-2004.**

Quant aux constats d'infraction encore actifs, en appliquant le même raisonnement sur le 4 811 200\$, il est possible de prévoir des demandes d'exécution des mandats d'emprisonnement pour un total de **200 000 jours d'incarcération** en date du mois de janvier 2005, mois d'extraction des données présentées ici.

Toutes ces prédictions demeurent minimalistes, car les frais relatifs aux diverses étapes par lesquelles passent les dossiers (jugement, bref de saisie, mandat d'amener et mandat d'emprisonnement) ont augmenté dans le temps au cours de la dernière décennie. Les frais totaux ont augmenté d'environ 65\$ en moyenne entre 1994 et 2001 (pour les dossiers radiés par emprisonnement). Donc, compte tenu du fait que les constats encore actifs en 2004 ont fort probablement été émis après ceux qui sont déjà fermés, on peut raisonnablement penser que le montant total prédit pour les dossiers ouverts sera encore plus élevé dans le cadre de la première étude.

Quant à la seconde étude, le tableau 6 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.

Tableau 6 : 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\$

En outre, 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 de dollars pour des constats émis en vertu du règlement de la Société de Transport sur les 3.3 millions de dollars. Dans ce cadre, les personnes surjudiciarisées dans le métro doivent en moyenne plus de 9000\$ au moment de l'extraction des données.

Considérant le flou actuel sur la fin du parcours judiciaire des contraventions, il devient difficile de saisir quel sera le coût pour le système pénal des contraventions étudiées dans la seconde recherche. Notons cependant, qu'elles doivent trouver une solution judiciaire.

L'analyse des constats d'infraction émis auprès des personnes utilisatrices de services pour les populations itinérantes a permis de constater **l'augmentation importante de la judiciarisation et l'explosion des coûts reliés à celle-ci, tant pour les personnes itinérantes que pour le système judiciaire et, par extension, pour la population en général.** Ainsi, si les gouvernements semblent mettre de l'avant, dans leurs politiques, le fait que l'incarcération doit être le dernier recours dans la gestion de la criminalité, **il devient paradoxal de constater que l'incarcération demeure le mode privilégié de gestion des infractions pénales qui ne sont de surcroît même pas comptabilisées dans les statistiques criminelles.**

Les tensions entre l'aide et le contrôle semblent s'être estompées à Montréal au profit d'un virage plus répressif où la gestion de l'occupation de l'espace public constitue une manière de revenir à l'enfermement du XIXième siècle. L'enjeu d'une prise en charge répressive de l'itinérance au plan municipal révèle en outre le vide en termes de droits

des populations itinérantes. Soumises à des constats d'infraction ne permettant pas le support de l'aide juridique, les personnes itinérantes sont de plus en plus nombreuses à faire face seules (ou avec l'appui des organismes oeuvrant dans le milieu de l'itinérance et leur venant en aide) à la justice municipale pour qui l'issue privilégiée de la répression est l'incarcération sans égard pour les coûts individuels et collectifs qu'engendrent ces pratiques. A cet égard, si les résultats de nos recherches montrent à quel point ces pratiques de judiciarisation sont contre-productives et non pertinentes pour intervenir sur l'itinérance, elles témoignent de l'injustice sociale créées à l'endroit des populations les plus démunies de notre société. Par conséquent, il importe de développer une politique de l'itinérance complexe et globale qui mettent de l'avant des interventions sociales adaptées.

3. Soutenir la reconnaissance des droits des populations itinérantes

Les pratiques de judiciarisation, en mettant de l'avant la responsabilisation et l'autonomie des personnes, dans une logique néo-libérale de gestion des problèmes sociétaux, ont failli dans leur volonté de produire une nouvelle justice sociale (Bec et Procacci, 2003) Au contraire, elles ont provoqué des mises à distance des populations vulnérables, en les catégorisant, en les enfermant dans des situations et des expériences de non-droit (Renault, 2004, 2000). L'émergence des réflexions et des actions autour des « sans » : sans logement, sans papier, sans travail en est un révélateur. Cette nouvelle réalité exige de repenser la question de la justice sociale sous un nouvel angle car ces personnes vivent en dehors même de « l'espace justice » tel qu'il est institué par les attentes normatives qui le définissent (Renault, 2004; Honneth, 2000). L'injustice n'est plus simplement le revers de la justice dans un contexte où il s'agit moins d'évoquer un recul des droits qu'une absence de droit en regard du déni fondamental de reconnaissance que donne l'expérience d'une existence « sans » (Renault, 2004)

3.1 L'itinérant : figure exemplaire de la non reconnaissance

Au plan affectif, les recherches comme les expériences d'intervention montrent comment les personnes sans-abri vivent et ont vécues des situations de rejet et d'abandon qui marquent leurs trajectoires de vie (Parazelli, 2002; Poirier et al, 1999) Isolées socialement, elles vivent une pauvreté affective qui les conduit à développer des relations sociales empruntent d'ambivalence et de méfiance dans une quête de liens inachevée.

A ce titre, l'ensemble des interventions sociales qui visent à rétablir des liens constitue un des outils majeurs pour parvenir à produire des formes élémentaires de relations significatives où la personne peut amorcer une reconstruction de soi en développant un rapport aux autres. Les pratiques de judiciarisation en ce sens alimentent cette non reconnaissance affective en marquant le rapport aux autres, sous le sceau de l'autorité et du contrôle (Bellot, 2001). Les personnes sans-abri en occupant l'espace public sont soumises de manière continue au regard au mieux indifférent au pire désapprouvateur (Laberge et al, 1999). La relation sociale établie entre un agent de contrôle (policier ou agent de surveillance du métro) et la personne renforce par la remise du constat d'infraction en public, ce rapport de désapprobation (Bellot, 2001). D'ailleurs, nombre

de ces contraventions sont jetées immédiatement par les personnes en situation d'itinérance à la poubelle, comme pour mieux se débarrasser de ce rapport social qui ne permet pas à la personne d'exprimer ses difficultés et ses souffrances. En effet par cette remise de constat d'infraction, il ne s'agit pas d'établir un lien mais au contraire de produire une mise à l'écart en marquant la différence. Cette relation non-affective n'a pas besoin de se réaliser dans la brutalité ou le harcèlement même si les personnes en situation d'itinérance témoignent aussi parfois de leur existence. Une relation de contrôle et d'autorité qu'impose la remise de contravention constitue en soi symboliquement la production d'un refus de reconnaître l'existence de l'Autre dans la mesure où les gestes reprochés concernent le plus souvent sa présence même dans l'espace public (Bellot, 2001). Il apparaît strictement comme un transgresseur tant pour l'acteur contrôlant que pour le public présent lors de la remise de la contravention (RAPSIM, 2003). Pour la personne en situation d'itinérance, le sentiment d'injustice s'inscrit aussi dans cette impossibilité de construction de relations sociales affectives qui lui permettrait aussi de saisir dans le regard et le lien à l'Autre, la valeur de sa propre existence.

Au plan juridique, l'enjeu demeure la question de l'accès et de l'occupation de l'espace public. Certes, la définition théorique de l'espace public porte l'idée d'un espace de citoyenneté égalitaire et ouvert (NCH/NLCH, 2006; Mitchell, 2003). Pourtant, les études et les expériences de terrain sont nombreuses pour montrer comment cette image demeure théorique tant cet espace est traversé par les rapports de pouvoir et de différenciation sociale (Coleman, 2004; Mitchell, 2003). L'espace public et sa définition appartiennent aux entrepreneurs moraux qui ont le pouvoir de définir les usages de cet espace (Mitchell, 2003; Sibley, 1995). En ce sens, il est possible d'évoquer une forme de privatisation de l'espace public (Coleman, 2004). L'espace public est alors défini comme celui de la fluidité, de la mobilité. Espace de circulation entre les deux espaces privés de sécurité que sont le travail et le domicile, il ne peut être un espace de vie (Sibley, 1995). Dès lors, en refusant le droit de Cité aux personnes en situation d'itinérance, il s'agit de renoncer à les considérer comme des citoyens à part entière (Laberge et Roy, 2001; Laberge et al, 1999). Les pratiques de judiciarisation montréalaises sont venues aussi renforcer cette non-reconnaissance juridique. En effet, en utilisant le droit pénal plutôt que le droit criminel pour contrôler ces personnes, on les soustrait aux mécanismes habituels de protection judiciaire comme le droit d'être entendu, le droit d'avoir un avocat par exemple même si la menace réelle derrière la contravention est bien l'emprisonnement (Bellot, et al, 2005).

En effet, dans le droit québécois, lors d'une remise de contravention relative à une infraction pénale, dès la remise, vous êtes réputés coupables de cette infraction. Culpabilité que vous pouvez contester dans les 30 jours en signant le constat d'infraction et en l'envoyant à la Cour municipale. Comme nous l'avons vu, la plupart de ces constats finissent rapidement dans une poubelle, et sont donc rarement contestés par les personnes. La suite des procédures pénales se déroulent donc par défaut et s'apparentent davantage à un processus administratif que judiciaire (Bellot, et al, 2005). Par ailleurs, les mécanismes d'aide juridique qui visent à apporter un soutien aux personnes les plus pauvres ne couvrent pas les infractions pénales. Là encore il s'agit de considérer que les contrôles pénaux utilisés pour les personnes en situation d'itinérance ne leur permettent

pas d'obtenir la reconnaissance juridique habituelle pour qu'elles puissent se défendre. Ainsi, l'expérience de l'injustice dépasse ici l'ordre de l'affectif. Elle permet de montrer comment les contrôles pénaux s'inscrivent dans un rapport de pouvoir absolu qui permet de définir qui a droit à l'espace public, qui a le droit de se défendre et qui doit accepter sans contestation réelle possible, son sort considéré de toute façon comme relevant de la responsabilité individuelle (Bellot, et al, 2005). À cet égard, la légitimation de ces pratiques de judiciarisation par le fait que d'une part, les personnes en situation d'itinérance dérangent les résidents, commerçants et autres citoyens et d'autre part, que leur situation est le plus souvent la conséquence d'un choix de mode de vie.

Finalement, au plan social, l'absence de reconnaissance de l'itinérance comme un problème social qui trouve ces racines dans des causes structurelles que sont la pauvreté, le logement, la désinstitutionnalisation des personnes ayant des troubles de santé mentale est révélateur d'un positionnement néolibéral où l'itinérance est associée à une responsabilité individuelle (RAPSIM, 2001). Cette non-reconnaissance sociale s'inscrit aussi dans les rapports sociaux entretenus entre les personnes itinérantes et les autres personnes. Les images de dangerosité, d'insécurité voire même de malpropreté sont les images les plus couramment utilisées pour présenter les personnes en situation d'itinérance (Laberge et al, 1999).

Pourtant comme le présente Honneth (2000), l'individu se constitue dans le processus de socialisation et d'interaction en raison de ce besoin de reconnaissance qui le conduit à répondre aux attentes normatives. Le moteur de l'intersubjectivité s'ancre donc dans ce besoin et la réalisation de cette reconnaissance de soi par autrui. Dès lors, le déni de reconnaissance devient l'espace absolu de l'injustice sociale puisqu'il ne permet pas à l'individu d'exister. J'existe que si autrui reconnaît que j'existe.

3.2 Développer une politique de l'itinérance : soutenir la reconnaissance des droits des personnes itinérantes.

Au Québec comme au Canada, il est important de noter que l'itinérance ne fait pas l'objet d'une politique globale et intégrée (RSIQ, 2006). Il existe des politiques en toxicomanie, en santé mentale, en violence conjugale mais aucune en itinérance. En ce sens, les réponses sociales sont fragmentées et tentent le plus souvent de redéfinir la question de l'itinérance au travers des politiques disponibles. Or, la Commission parlementaire actuelle mais aussi les travaux entrepris par le Comité interministériel à l'issue du dépôt du cadre de référence du MSSS sont de bon augure pour créer un espace réel de reconnaissance des droits des personnes itinérantes en développant une véritable politique de l'itinérance.

Nos recherches montrent que la voie de l'intervention pénale est inopérante et crée une injustice réelle à l'endroit des populations les plus démunies de notre société. En ce sens, ces pratiques devraient cesser. De nombreux gouvernements et villes ont d'ailleurs pris cette voie en renonçant à la judiciarisation. Il s'agit ici de considérer que la remise de contravention à des personnes itinérantes est une intervention injuste et inadéquate socialement et juridiquement.

En outre, il s'agit aussi de soutenir que des projets développant des alternatives à l'incarcération doivent être considérés en vue de régler le parcours des contraventions déjà émises.

Mais, au-delà du non-recours au droit pénal comme mode d'intervention auprès des populations itinérantes, c'est la création d'une véritable politique de reconnaissance des droits de ces personnes qui devrait permettre de soutenir les mécanismes sociaux de solidarité et d'engagement à l'endroit des plus démunis, pour que la rue, le refuge ou la prison, cessent d'être leurs seuls lieux de vie possible.

Bibliographie

- Bec, C. ; Procacci, G. (2003). De la responsabilité solidaire. Mutations dans les politiques sociales aujourd'hui. France, Syllepse
- Bellot, C. (2003). *Alternative à la judiciarisation des personnes itinérantes : un énoncé de définition*. Produit dans le cadre des travaux du comité aviseur d'«Alternatives à la judiciarisation» du RAPSIM.
- Bellot, C. (2001). *Le monde social de la rue: expériences des jeunes et pratiques d'intervention à Montréal*. Thèse de doctorat en criminologie, Université de Montréal, Montréal.
- Bellot, C. (2000). "Les enjeux de l'intervention à l'endroit des jeunes de la rue." dans: *Que signifient les droits et libertés pour les jeunes de la rue?* p 17-28, Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse. CDPDJ. Québec.
- Bellot, C.; Raffestin, I; Royer, M-N; Noël, V. (2005). *Judiciarisation et criminalisation des populations itinérantes à Montréal*. Montréal, CICC/RAPSIM. Sur le site du RAPSIM : www.rapsim.org dans la section Documents
- Bellot, C. ; Morselli, C. (2002). "Racines et enjeux de la tolérance zéro." *Les politiques sociales*, vol. 1.2, p.4 à 11.
- Bernard, J. (2005). Dossier : prisons : peine du pauvre, pauvre peine. *Dedans/dehors*, 47, p10-24
- Castel, R. (1995). *La métamorphose de la question sociale: une chronique du salariat*. Fayard. Paris.
- Coleman, R. (2004) *Reclaiming the Streets: Surveillance, Social Control and the City*, Cullompton: Willan Publishing.
- Harcourt, B. (2006). *L'illusion de l'ordre. Incivilités et violences urbaines : tolérance zéro?* Paris, Descartes et Cie.
- Honneth, A. (2000). *La lutte pour la reconnaissance*. France, Éditions du Cerf
- Honneth, A. (2006). *La société du mépris : vers une nouvelle théorie critique*. Paris, Éditions La découverte.
- Laberge, D.; Roy, S. (2001). Pour être, il faut être quelque part : la domiciliation comme condition d'accès à l'espace public. *Sociologie et Sociétés*, vol 33, 2, p115-131.

- Laberge, D.; Landreville, P. (2000). *De l'évènement à l'infraction. Du sans-abri au délinquant. Réflexions sur le processus de catégorisation dans le champ pénal.*, Multimondes ed. Montréal.
- Laberge, D.; Poirier, M.; Charest, R. (1999). Un étranger dans la cité : la présence de l'itinérant et la représentation de l'itinérance. *Nouvelles pratiques sociales*, 1, 11 p 19-24
- Laberge, D. L., P.; Morin, D.; Casavant, L.; Charest, R. (1998). "Le rôle de la prison dans la production de l'itinérance." *Cahiers de recherche du CRI, UQAM*.
- Landreville, P.; Laberge, D.; Morin, D.; Casavant, L. (1998). Logique d'action et fonction de la prison : l'exclusion des itinérants par le droit pénal. Dans P. Robert. (dir). *La gestion sociale par le droit pénal. La discipline du travail et la punition des pauvres*. Actes de la 8^{ème} journée de droit social et du travail. Les éditions Yvon Blais inc, p153-171.
- Marchetti, A.-M. (1997). *Pauvreté en prison*, Trajets. Erès. Paris.
- Mary, P. (2003). *Insécurité et pénalisation du social*. Labor, Bruxelles.
- Metraux, S., Culhane, D. (2006). Recent Incarceration History Among a Sheltered Homeless Population *Crime Delinquency*. 52: p504-517
- Mitchell, D. (2003). *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space* New York: The Guilford Press,
- NCH/NLCH National Coalition for the Homeless and National Law Center on Homelessness and Poverty (2006). *A dream denied : The Criminalization of Homelessness in U.S. Cities*. Report, en ligne <http://www.nationalhomeless.org/publications/crimreport/report.pdf>
- Paugam, S. (2007). Eds. *Repenser la solidarité*. Paris, PUF.
- Paugam, S. (2005) *Les formes élémentaires de la pauvreté*, Paris PUF
- Parazelli, M. (2002). *La rue attractive, parcours et pratiques identitaire des jeunes de la rue*. Québec, PUQ
- Pirès, A., P. (2001). "La rationalité pénale moderne, la société du risque et la juridicisation de l'opinion publique." *Sociologie et Sociétés*, vol. 33, n° 1, 179-204.
- Poirier, M.; Lussier, V.; Letendre, R.; Michaud, P.; Morval, M.; Gilbert, S.; Pelletier, A. (1999). Relations et représentations interpersonnelles des jeunes adultes itinérants. Rapport de recherche, Montréal, en ligne sur www.cri.uqam.ca
- RAPSIM (2003). *La judiciarisation des personnes itinérantes : un état de la situation*. Brochure produite par le Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal
- RAPSIM (2003). *Comprendre l'itinérance*, RAPSIM Montréal.
- RSIQ (Réseau Solidarité Itinérance Québec) (2006). Pour une politique en itinérance. Voir la politique, les états généraux et la plateforme de revendications : www.rapsim.org, dans la section RSIQ.

Renault, E. (2004). L'expérience de l'injustice : reconnaissance clinique de l'injustice. Paris, Éditions La Découverte.

RENAULT, E. (2000). Le mépris social, Éthique et politique de la reconnaissance. Bègles, Éditions du Passant.

Sibley, D. (1995). Geographies of exclusion, London, Routledge ...

Wacquant, L. (2004). *Punir les pauvres. Le nouveau gouvernement de l'Insécurité sociale*, Agone Agone. Paris.

Wilson, J.-Q ; Kelling, G. (1982). "Broken windows." *Atlantic Monthly*, 3, p29-38