

Université de Montréal

**Recours au pouvoir discrétionnaire dans le cadre d'interventions en sécurité routière :
pratiques des policiers de la Sûreté du Québec**

**par
Marie-Andrée Couture**

**École de criminologie
Faculté des arts et des sciences**

Rapport de stage présenté à la Faculté des études supérieures
et postdoctorales en vue de l'obtention du grade de
Maître ès sciences (M. Sc.) en criminologie

Mars, 2015

© Marie-Andrée Couture, 2015

RÉSUMÉ

Contexte et objectifs. L'absence de systématique dans l'application des règlements relatifs au Code de la sécurité routière est caractéristique des interventions effectuées par les policiers. Or, puisque leurs actions sur les routes constituent un élément contribuant à l'amélioration du bilan routier, les variations dans les pratiques d'interception et d'émission de constats des patrouilleurs sont préoccupantes pour les organisations responsables de veiller à la sécurité publique. Cette étude vise ainsi à mieux comprendre ce qui guide les pratiques d'intervention des patrouilleurs en ciblant principalement leur recours au pouvoir discrétionnaire.

Méthodologie. Afin d'atteindre ce but, des entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès de 15 patrouilleurs et quatre directeurs de poste de la Sûreté du Québec.

Résultats. Les résultats suggèrent, d'une part, que différents éléments appartenant aux dimensions organisationnelle, individuelle et situationnelle influenceraient le processus de prise de décision inhérent à l'usage du pouvoir discrétionnaire (*le comment*). Ce processus est notamment caractérisé par l'interaction qui existe entre les trois dimensions, laquelle permet de comprendre que la présence d'un même élément dans deux situations différentes ne mène pas nécessairement à un même résultat (interception, constat). D'autre part, les résultats mettent en valeur l'effet que peuvent avoir certains facteurs organisationnels dans la mise en place de conditions affectant la fréquence du recours au pouvoir discrétionnaire (*le pourquoi*). Les patrouilleurs semblent plus prompts à utiliser leur pouvoir discrétionnaire lorsqu'ils remettent en question la légitimité ou l'efficacité des directives qu'ils reçoivent (certaines opérations imposées, attentes en ce qui a trait à la performance). Ces directives sont perçues négativement notamment lorsqu'elles ne répondent pas à des problématiques locales ou qu'elles ne semblent pas sous-tendre un impératif de sécurité.

Conclusion. Des éléments tels que la gravité de l'infraction, les caractéristiques de l'automobiliste, l'efficacité perçue des interventions policière et l'état d'esprit ponctuel des patrouilleurs permettent de comprendre « comment » le pouvoir discrétionnaire est utilisé. La légitimité et l'efficacité des directives organisationnelles permettent quant à elles de comprendre « pourquoi » le pouvoir discrétionnaire est utilisé dans une plus ou moins grande mesure.

Mots-clés : police, sécurité routière, pouvoir discrétionnaire, interception, émission de constats

ABSTRACT

Context and goals. Large variations are frequently observed in enforcement patterns of traffic safety rules by police officers. Since police interventions are generally effective in decreasing traffic casualties, variations in traffic stops and sanctioning practices (e.g. issuing a citation) represent an important source of concerns for police chiefs. Using the discretionary power as the main theoretical perspective, this study therefore aims at improving our understanding of police practices addressing traffic safety issues. **Method.** In order to achieve this goal, semi-structured interviews were conducted with 15 patrol officers and four division chiefs of the Sûreté du Québec. **Results.** Two main findings come out of these interviews. First, these findings permit to document elements taken into account in the decision-making process leading to a traffic stop and the issuance of a citation (*the how*). Results suggest that discretionary power needs to be conceptualized as a decision-making process that is shaped – as assumed by the systemic approach – by interactions between factors related to the organization, the context of intervention and the police officer. Changes in the combination of such factors will lead to different interpretations of the traffic infringements and consequently, will influence the decision to intercept and sanction the at-fault driver. Second, results suggest that organizational factors are likely to condition what is known as “leniency in sanctioning” (*the why*). Discretionary power is more likely to be used when directives from the central station (e.g. asking to conduct a specific type of intervention or issuing more citations) are not seen as being effective or legitimate. Several participants mentioned that requests from the central station were not coherent with local traffic safety problems. **Conclusion.** Themes such as perceptions about the severity of traffic infringement, the effectiveness of interventions, background of at-fault drivers, and the officer’s mood are useful to understand “how” discretionary power is used in police interventions. Concepts such as legitimacy and effectiveness are relevant to understand variations in the frequency to which discretionary power is used.

Keywords: police, traffic safety, discretionary power, traffic stops, citations

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	ii
ABSTRACT	iii
TABLE DES MATIÈRES.....	iv
LISTE DES TABLEAUX	vii
LISTE DES FIGURES	viii
LISTE DES SIGLES	ix
REMERCIEMENTS	x
INTRODUCTION	1
1. RECENSION DES ÉCRITS	3
1.1 POLITIQUE PUBLIQUE ET RÔLE DES POLICIERS	4
1.2 LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À LA SÛRETÉ DU QUÉBEC	5
1.3 DISSUASION ET EFFICACITÉ DES INTERVENTIONS POLICIÈRES	7
1.4 POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE DES PATROUILLEURS.....	10
1.4.1 Caractéristiques de la situation	12
1.4.2 Caractéristiques individuelles des policiers.....	14
1.4.3 Caractéristiques de l'organisation et culture policière.....	16
1.4.3.1 <i>Taille et situation sociogéographique de l'organisation</i>	16
1.4.3.2 <i>Priorités organisationnelles</i>	17
1.4.3.3 <i>Syndicat et moyens de pression</i>	18
1.5 PRÉSENTE ÉTUDE ET CADRE THÉORIQUE.....	19
2. MÉTHODOLOGIE.....	23
2.1 APPROCHE QUALITATIVE ET ENTRETIEN SEMI-DIRECTIF	24
2.2 ÉCHANTILLON	25
2.2.1 Échantillonnage	25
2.2.2 Sélection des participants et prise de contact.....	29
2.2.3 Profil des participants.....	31
2.3 COLLECTE DE DONNÉES	32
2.3.1 Déroulement du terrain.....	32

2.3.2	Grille d'entrevue et formulation des questions	33
2.3.2.1	<i>Grille d'entrevue pour les patrouilleurs</i>	34
2.3.2.2	<i>Grille d'entrevue pour les directeurs de poste</i>	35
2.3.3	Fiche signalétique.....	35
2.4	STRATÉGIES D'ANALYSE	36
2.5	CRITÈRES ÉTHIQUES.....	38
2.5.1	Considérations à l'égard des participants	38
2.5.2	Intégrité scientifique	40
3.	RÉSULTATS.....	41
3.1	LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE VUE SELON LES POLICIERS	45
3.1.1	La sécurité routière, une responsabilité partagée	45
3.1.1.1	<i>Importance des interventions policières en SR et efficacité perçue.....</i>	45
3.1.1.2	<i>Responsabilisation des automobilistes</i>	48
3.1.1.3	<i>Responsabilité du gouvernement.....</i>	50
3.1.2	Planification des activités en sécurité routière.....	52
3.1.2.1	<i>Opérations provinciales ciblées.....</i>	52
3.1.2.2	<i>Problématiques locales</i>	54
3.1.3	Intégration des activités de sécurité routière à la patrouille	57
3.2	DIMENSION ORGANISATIONNELLE	59
3.2.1	Pénurie d'effectifs : une béquille pour la sécurité routière	60
3.2.2	Objectifs des patrouilleurs : entre sécurisation et production de statistiques	61
3.2.2.1	<i>Évaluation quantitative de la performance des patrouilleurs.....</i>	64
3.2.2.2	<i>Transmission défailante des objectifs et des priorités</i>	69
3.3	DIMENSION INDIVIDUELLE	72
3.3.1	Prédisposition face aux activités de sécurité routière	72
3.3.2	Constat versus avertissement : l'efficacité décisive.....	73
3.3.3	Seuil de tolérance : acceptabilité et marge de manœuvre	75
3.3.4	Le policier, un être humain.....	76
3.4	DIMENSION SITUATIONNELLE	77
3.4.1	Gravité de l'infraction.....	77
3.4.2	Automobilistes : les jeunes arrogants récidivistes payent la note.....	83

4. INTERPRÉTATION.....	86
4.1 PRINCIPAUX CONSTATS.....	88
4.2 RECOURS AU POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE : COMMENT ?.....	93
4.3 RECOURS AU POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE : POURQUOI ?	96
CONCLUSION.....	99
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	103
ANNEXE 1 - COURRIEL D'ANNONCE DU PROJET	109
ANNEXE 2 - COURRIEL DE SOLLICITATION.....	110
ANNEXE 3 - FORMULAIRE DE CONSENTEMENT.....	111
ANNEXE 4 - FICHE SIGNALÉTIQUE	113
ANNEXE 5 - GRILLE D'ENTREVUE - PATROUILLEURS	114
ANNEXE 6 - GRILLE D'ENTREVUE - DIRECTEURS DE POSTE.....	116
ANNEXE 7 - GRILLE DE CODIFICATION	117
ANNEXE 8 - TABLEAU SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS INFLUENÇANT LE POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE ..	124

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU I. Statistiques de recrutement	30
TABLEAU II. Caractéristiques des participants	31
TABLEAU III. Propension des patrouilleurs à intercepter en fonction de cinq infractions	81

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1. Processus de prise de décision des patrouilleurs lorsqu'ils constatent une infraction.....	94
--	----

LISTE DES SIGLES

CCA	Conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool
CSR	Code de la sécurité routière
DSRR	Direction de la sécurité routière et récréotouristique
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SQ	Sûreté du Québec
SR	Sécurité routière

REMERCIEMENTS

Merci d'abord à mon directeur, Étienne Blais. Il m'est arrivé à de nombreuses reprises de me rendre à ton bureau, découragée, avec l'impression que tu me dirais de tout jeter puis de recommencer. Pourtant, à chacune de nos rencontres, tu manifestais un enthousiasme toujours de plus en plus marqué face au projet et tu n'as jamais cessé de valoriser mon travail. Merci. C'était suffisant pour me redonner un brin de motivation, ne serait-ce que pour quelques jours à la fois! Merci également pour ta compréhension et ta patience. La route a été longue, mais j'ai fini par finir!

Merci à la Sûreté du Québec et aux personnes qui ont permis ou facilité la réalisation de mon stage. Merci à Jimmy Potvin et Yves Bouchard pour cette opportunité qui s'est avérée être une porte d'entrée pour une très belle expérience à la Sûreté. Merci à toute l'équipe de la DSRR pour votre accueil. Anne-Marie Comeau, merci de m'avoir prise sous ton aile à mon arrivée et de m'avoir accompagnée tout au long de ce stage. Manon Tremblay, j'envie ton cerveau! Merci pour tes précieux conseils et tes réponses à mes nombreux questionnements.

Un merci particulier aux policiers qui ont accepté de participer à cette étude. Merci pour votre disponibilité et surtout pour votre générosité. Vous m'avez permis de recueillir suffisamment de contenu pour réaliser au moins trois projets distincts! Il a d'ailleurs parfois été crève-cœur de devoir faire le choix de ne pas traiter de certains sujets. Merci beaucoup pour votre ouverture et votre honnêteté.

Enfin, merci à tous ceux qui ont permis de faire respirer mes finances au cours des dernières années. Merci au Réseau de recherche en sécurité routière et à l'École de criminologie pour les bourses octroyées. Étienne, merci pour ton aide considérable en cette fin de parcours.

INTRODUCTION

Le plus récent bilan routier publié par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) fait état d'un peu plus de 38 000 victimes de la route, dont 399 sont décédées et 1 727 ont subi des blessures graves, et ce, au cours de l'année 2013 seulement (SAAQ, 2014). Malgré une diminution de 3,5 % par rapport à l'année 2012 (SAAQ, 2014), il n'en demeure pas moins qu'avec plus de 5,2 millions de personnes détenant un permis de conduire et près de 6,2 millions de véhicules de tout genre en circulation (SAAQ, 2014), la sécurité routière demeure un enjeu social de premier ordre.

Parmi les causes les plus importantes de collisions sur les routes se retrouvent en tête de liste les excès de vitesse ainsi que l'alcool au volant. Ces comportements sont annuellement responsables de près de 75 % des collisions avec décès et de plus de 50 % des collisions avec blessés graves (SAAQ, 2012a et 2012b). À cela s'ajoute le défaut de porter la ceinture de sécurité qui figure dans 30 % des collisions avec décès. Selon la SAAQ (2012c), si tous ceux qui empruntent la route, conducteurs et passagers, attachaient leur ceinture de façon systématique, 60 décès et 162 blessés graves pourraient être évités à chaque année.

Afin de tenter de contrer l'adoption de ces comportements à risque par les automobilistes et, par le fait même, d'améliorer le bilan routier, plusieurs stratégies sont mises en place par différents acteurs, tels que la SAAQ qui initie régulièrement des campagnes de sensibilisation et le ministère des Transports du Québec qui planifie annuellement diverses mesures afin d'améliorer la sécurité des routes (installation de radars photo et appareils de surveillance aux feux rouges, investissements dans les infrastructures, campagnes de sensibilisation) (SAAQ, 2012d; Transports Québec, 2011). C'est dans cette orientation que s'inscrit le mandat des organisations policières, responsables de l'application des règlements et des lois, qui, par le biais d'émission de constats d'infraction et, dans une moindre mesure, d'arrestations (dans les cas de conduite avec capacités affaiblies par exemple), tentent de dissuader les automobilistes d'adopter des comportements à risque. Ces efforts semblent d'ailleurs être efficaces puisque différentes études suggèrent qu'une intensification des interventions policières permet d'influencer à la baisse ces types de comportements (Constant *et al.*, 2009; Dinh-Zarr *et al.*, 2001) et, par le fait même, de réduire le nombre de collisions avec ou sans blessés (Blais et Dupont, 2004 et 2005; Blais et Cusson, 2007).

Or, l'activité policière sur les routes n'étant pas constante, il arrive que, pour différentes raisons, les interventions des policiers soient à la baisse, ce qui, inversement, entraîne une hausse des collisions avec blessés (Blais et Gagné, 2010). Il semblerait d'ailleurs que, de manière générale, les policiers aient tendance à avoir peu recours à la répression lorsqu'ils sont témoins d'une infraction au code de la route (Lichtenberg, 2002; Schafer et Mastrofski, 2005). Il apparaît ainsi important de comprendre la dynamique d'intervention des policiers sur les routes ainsi que les éléments pouvant moduler leurs actions afin de pouvoir mieux comprendre les processus sous-jacents aux interventions policières en sécurité routière de même que les variations pouvant survenir à ce niveau.

Puisqu'il semble que l'application des règlements en sécurité routière soit largement à la discrétion des policiers (Greenleaf *et al.*, 2008; Lichtenberg, 2002; Schafer et Mastrofski, 2005; Schellenberg, 2000), la compréhension de l'action policière se doit de passer par l'étude du pouvoir discrétionnaire, et donc, des éléments qui orientent leur prise de décision. La présente étude, projet de maîtrise initié conjointement par la Sûreté du Québec et l'École de criminologie de l'Université de Montréal, vise donc une meilleure compréhension des pratiques policières sur les routes en ciblant plus spécifiquement l'interception et l'émission de constats d'infraction, et ce, sous l'angle du recours au pouvoir discrétionnaire.

Ce rapport de stage est divisé en quatre chapitres. Le premier offre un tour de piste des connaissances existantes en ce qui a trait aux questions relatives aux activités policières en sécurité routière, à leur efficacité, de même qu'à la notion de pouvoir discrétionnaire. Le deuxième chapitre expose les différents choix méthodologiques effectués afin d'explorer le plus adéquatement possible le sujet de recherche et justifie entre autres l'approche utilisée, la méthode de cueillette de données, les critères retenus pour la constitution de l'échantillon ainsi que les stratégies d'analyse. Les résultats sont ensuite présentés dans le troisième chapitre. Une première section y expose les perceptions qu'entretiennent les participants à l'égard de la sécurité routière, suivie de trois autres qui consignent les divers éléments relatifs à l'organisation, l'individu et la situation qui ont une influence sur les pratiques d'interception et d'émission de constats. Enfin, le quatrième chapitre propose une interprétation et une intégration des résultats obtenus afin de mieux comprendre le « comment » et le « pourquoi » du recours au pouvoir discrétionnaire.

- 1 -

RECENSION DES ÉCRITS

Dans cette section, il est d'abord question de l'importante préoccupation que représentent les enjeux de sécurité routière (SR) pour les instances gouvernementales, de même que du rôle qu'occupent les organisations policières à cet égard. Des exemples concrets de mesures mises en œuvre par la Sûreté du Québec (SQ) pour tenter d'améliorer le bilan routier sont d'ailleurs exposés. Par la suite, l'efficacité des interventions policières sur les routes ainsi que la notion de dissuasion, laquelle est sous-jacente à l'action policière en SR, sont discutées. Enfin, les différentes dimensions permettant d'entamer une compréhension du recours au pouvoir discrétionnaire sont présentées.

1.1 POLITIQUE PUBLIQUE ET RÔLE DES POLICIERS

Dans un rapport sur ses activités et interventions en matière de SR, Transports Québec (2012) annonce la mise en place de la *Stratégie gouvernementale d'intervention durable en sécurité routière*, laquelle s'inscrit directement dans la *Décennie d'action pour la sécurité routière* lancée par l'Organisation des Nations Unies (ONU) pour les années 2011 à 2020. Le rapport expose diverses mesures qui ont déjà été mises en place dans le cadre de cette stratégie au cours des années 2011-2012, telles que l'injection de sommes importantes pour améliorer les infrastructures du réseau routier, le déploiement permanent de radars photo, ainsi que l'amélioration de certaines règles du Code de la Sécurité Routière (CSR) (Transports Québec, 2012).

Le travail des organisations policières en matière de SR s'insère donc dans cette stratégie dans la mesure où, en plus d'agir à titre de partenaire dans bon nombre de campagnes de sensibilisation (SAAQ, 2012d) et de programmes de prévention, notamment auprès des jeunes dans les écoles (Transports Québec, 2012), les policiers sont les acteurs responsables de veiller à ce que les règlements prévus au CSR, ainsi que certaines lois figurant au Code Criminel, soient respectés (Blais et Dupont, 2004 et 2005). Cette dernière tâche est accomplie principalement par la voie de la répression (Carnis, 2011) et vise généralement les comportements à risque considérés comme étant les plus problématiques. En tête de liste des comportements à risque les plus ciblés par ces interventions se retrouvent la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool (CCA) et les excès de vitesse, qui ont été identifiés comme

étant les plus importantes causes de collisions (Blais et Gagné, 2010; Carnis, 2011, Gagné et Blais, 2011; Holland et Conner, 1996; SAAQ, 2012b), de même que le défaut de porter la ceinture de sécurité, celle-ci étant le moyen le plus efficace pour prévenir les décès et les blessures graves lors de collisions (Carnis, 2011; Dinh-Zarr *et al.*, 2001).

1.2 LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À LA SÛRETÉ DU QUÉBEC

À titre d'organisation gouvernementale, la SQ a prévu, dans le cadre de sa planification stratégique 2012-2015, un axe spécifiquement consacré à la sécurité routière et récréotouristique dans lequel s'imbrique l'objectif suivant : « Améliorer, avec nos partenaires, la sécurité des usagers sur les réseaux routiers du territoire desservi par la Sûreté » (SQ, 2013, p.25). La direction responsable de planifier les stratégies et les activités en SR, la Direction de la sécurité routière et récréotouristique (DSRR), avait déjà, en 2011, lancé le programme ÉPIC. Cet acronyme représente les quatre axes autour desquels s'articule le programme, à savoir l'éducation, la prévention, l'intervention et la communication. Ce programme a été mis en place dans le but d'améliorer le bilan routier et ce, en ciblant tant les enjeux contemporains de SR, tel que l'utilisation du cellulaire au volant, que les problématiques de longue date, notamment la vitesse, la CCA et les comportements téméraires des jeunes conducteurs (16-24 ans) (SQ, 2012).

Au-delà de la mise en place du programme ÉPIC, la DSRR produit annuellement un plan d'action qui présente l'ensemble des objectifs qu'elle compte poursuivre au cours d'une année, ainsi que les mesures qui seront mises en place pour les atteindre. À titre d'exemple, dans son plan d'action 2013-2014, la DSRR s'est fixé des objectifs relatifs aux divers aspects de sa mission, lesquels couvrent notamment les thématiques de la sécurité des usagers de la route, du sentiment de sécurité sur le réseau hors-route (sentiers récréotouristiques, plans d'eau), de l'optimisation de la capacité opérationnelle et de l'amélioration de la prestation de service, pour n'en nommer que quelques-unes. Alors que la majorité des actions prévues pour ces objectifs sont davantage destinées aux gestionnaires, sergents spécialistes et professionnels de la DSRR (mise en place de comités stratégiques, participation à des salons nationaux, production de rapports d'analyse en SR, planification et mise sur pied de projets

pilotes pour l'implantation de nouvelles technologies, etc.), certaines autres nécessitent la mobilisation des patrouilleurs.

Puisque l'objet de la présente étude se rapporte aux pratiques d'intervention sur les routes, un seul objectif du plan d'action 2013-2014 de la DSRR retient davantage l'attention et mérite un examen un peu plus approfondi. Il s'agit de l'objectif portant le même libellé que celui présenté dans le Plan stratégique de la SQ, soit : « Améliorer, avec nos partenaires, la sécurité des usagers sur les réseaux routiers du territoire desservi par la Sûreté » (SQ - DSRR, 2013, p.9). Cet objectif est en effet le seul qui sollicite directement la participation des patrouilleurs au niveau de leurs interventions sur les routes (le hors-route n'étant pas inclus dans cette étude). Une première action stratégique prévue afin d'atteindre cet objectif est présentée comme suit : « Hausser le nombre d'interventions auprès des usagers du réseau routier en fonction des deux premières causes de collision identifiées en 2012 (vitesse et CCA) et du facteur aggravant de blessures, l'absence du port de la ceinture » (SQ - DSRR, 2013, p.9). Plus précisément, la DSRR indique s'attendre à une augmentation de 10 % des constats émis pour excès de vitesse ou omission du port de la ceinture de sécurité, ainsi qu'une augmentation de 5 % du nombre d'interventions en ce qui a trait à la CCA (alcool ou drogue)¹. Les autres actions définies pour atteindre l'objectif prévoient quant à elles la réalisation d'un nombre prédéterminé d'opérations en SR sur l'ensemble du territoire desservi par la SQ. Ces opérations se nomment Catalyseur et doivent être effectuées lors de périodes précises (longs congés : Pâques, fête nationale, vacances de la construction, fête du travail) ou porter sur des thématiques spécifiques comme les opérations Ceinture et VACCIN (vérification accrue de la capacité de conduite - intervention nationale).

Les actions destinées à être accomplies par les patrouilleurs reposent donc principalement sur l'aspect répressif de leurs interventions. La section qui suit expose les fondements de cette orientation répressive et discute de l'efficacité des interventions qui s'y inscrivent.

¹ Augmentation par rapport à la moyenne des trois années financières précédentes.

1.3 DISSUASION ET EFFICACITÉ DES INTERVENTIONS POLICIÈRES

L'intention qui sous-tend l'orientation répressive des interventions policières est double : dissuader les automobilistes d'adopter des comportements à risque et, conséquemment, améliorer le bilan routier par la réduction du nombre et de la gravité des collisions. La théorie de la dissuasion repose sur trois dimensions de la peine, soit la certitude, la sévérité et la célérité (Blais et Gagné, 2010; Constant *et al.*, 2009). Ainsi, une peine devrait être suffisamment certaine, proportionnelle aux inconvénients ou torts causés à la victime, et appliquée dans un laps de temps suffisamment rapproché de la faute pour que le délinquant associe la peine reçue à l'infraction commise (Cusson, 1998; Beccarria, 1764/1968). Les études distinguent habituellement la dissuasion générale et la dissuasion spécifique (Stafford et Warr, 1993; Nagin, 1998). Le processus de dissuasion spécifique est exploré dans les études sur la récidive. Il y a dissuasion lorsque le délinquant s'abstient de passer à l'acte à nouveau par peur de revivre les inconvénients liés à une peine antérieure. L'expérience de la peine amènerait ainsi le délinquant à réviser à la hausse sa perception des coûts associés à un acte proscrit (Becker, 1968; Cusson, 1998). La dissuasion générale est quant à elle davantage associée aux expériences indirectes avec la peine et à sa capacité à infléchir l'intérêt pour le crime chez les délinquants potentiels. L'expérience vicariante de la peine amènerait les délinquants potentiels à considérer que les coûts dépassent les bénéfices d'une infraction (Blais et Dupont, 2005; Blais et Gagné, 2010). À la lumière des constats des plus récentes synthèses à propos de la dissuasion, la perception du risque serait la dimension la plus importante de la théorie de la dissuasion (Freeman et Watson, 2006; Nagin, 1998 et 2013). Bjørnskau et Elvik (1992) insistent d'ailleurs sur cette notion de perception du risque chez les automobilistes et soulignent qu'une augmentation des interventions policières, dépendamment de son ampleur, ne mènera pas automatiquement à des changements au niveau de cette perception. L'augmentation doit donc être suffisamment importante, sans quoi les efforts accrus des policiers n'auront pas l'effet dissuasif escompté (Beaudoin et Blais, 2010).

Bien qu'il y ait un débat sur les mécanismes permettant d'expliquer les changements de comportements, les synthèses systématiques de connaissances indiquent que les interventions policières misant sur une hausse de la répression ou visant à augmenter la perception du risque d'arrestation sont efficaces (Blais et Dupont, 2004 et 2005; Dinh-Zarr *et*

al., 2001; Elder *et al.*, 2002; Elvik et Vaa, 2004; Peek-Asa, 1998; Zaal, 1994). D'une part, des chercheurs ont vérifié l'effet de ces interventions sur les comportements des automobilistes. Dinh-Zarr *et al.* (2001) ont procédé à une méta-analyse afin de vérifier l'effet de programmes d'intervention intensive ciblant spécifiquement l'utilisation de la ceinture de sécurité. En se basant sur les résultats de 15 études, ils constatent que de tels programmes permettent d'augmenter le port de la ceinture de sécurité de 8% à 24 % (médiane, 16 %).

D'autre part, certains chercheurs se sont plutôt intéressés à l'effet des interventions policières sur le bilan routier. Blais et Dupont (2005) ont effectué une synthèse systématique regroupant une série d'études portant sur différents programmes d'intervention, combinant des interventions ayant recours à la technologie et d'autres faisant directement intervenir des policiers sur le terrain (caméras de surveillance aux feux rouges, barrage routier avec tests d'alcoolémie aléatoires). Parmi les 33 études considérées, 30 font état d'une réduction variant de 23 à 31 % des collisions avec blessés suite à l'implantation des programmes d'intervention policière (tous types confondus). De leur côté, Elder *et al.* (2002) ont procédé à une synthèse systématique afin de vérifier l'effet de barrages routiers sur les collisions imputables à la consommation d'alcool. Plus spécifiquement, ils se sont intéressés aux études ayant porté sur les tests d'haleine aléatoires, pour lesquels tous les automobilistes interceptés et sélectionnés devaient se soumettre au test d'haleine (12 études), ainsi que celles ayant eu comme objet les tests d'haleine sélectifs, lesquels ne peuvent être imposés que si les policiers ont des raisons de croire que l'automobiliste a consommé de l'alcool (11 études). Les résultats de l'ensemble des études considérées font état d'une diminution médiane de 22 % des collisions mortelles ou causant des blessures pour les tests d'haleine aléatoire et de 20 % pour les tests d'haleine sélectifs, suggérant ainsi que les barrages routiers permettent de réduire les collisions liées à l'alcool (Elder *et al.*, 2002).

Alors que les synthèses systématiques et méta-analyses permettent d'estimer l'effet global d'un type de programme, les évaluations de programmes singuliers permettent de tirer des enseignements plus spécifiques. D'abord, Holland et Conner (1996) ont étudié l'effet d'une opération policière ponctuelle sur les excès de vitesse observés. Des mesures de la vitesse des véhicules passant sur une route donnée ont été enregistrées avant, pendant et après

l'opération des policiers. Les résultats de l'étude indiquent que, pendant la période de présence policière, les excès de vitesse ne représentaient que 41,4 % des excès de vitesse qui avaient été observés avant l'opération. Ceci dit, l'effet s'est estompé et ce pourcentage est remonté à 79,2 % deux semaines après l'opération et, après neuf semaines, aucune différence significative n'a pu être observée par rapport à l'avant-opération (Holland et Conner, 1996). L'effet bénéfique d'une opération policière sur la diminution des excès de vitesse ne semble donc pas perdurer au-delà de l'opération.

Ensuite, Gagné et Blais (2011) ont évalué les retombées de l'Année de la sécurité routière durant laquelle l'Association des directeurs de police du Québec (ADPQ) et la SAAQ ont élaboré un plan d'action afin de combiner leurs efforts et d'intervenir sur les principaux facteurs de collisions au Québec (excès de vitesse, alcool au volant, omission de porter la ceinture de sécurité, cohabitation entre les usagers vulnérables et les automobilistes). L'ensemble des corps policiers s'attaquait à des problématiques spécifiques aux mêmes périodes tandis que la SAAQ appuyait ces interventions à l'aide de campagnes médiatiques. Leurs résultats montrent que la stratégie mise en place par l'ADPQ et la SAAQ s'est soldée par une baisse variant entre 14,1 et 36,3 % des collisions avec blessures graves sur l'ensemble du territoire québécois.

Enfin, Blais et Gagné (2010) se sont plutôt intéressés à l'effet d'une diminution marquée des interventions policières sur les collisions routières. Leurs résultats suggèrent que la diminution de 61 % d'émission de constats d'infraction qui a pu être observée dans la ville de Québec entre novembre 2003 et juillet 2005 s'est traduite par un « surplus » d'environ 184 collisions avec blessures.

Ces différentes études permettent ainsi de constater que l'action policière en matière de SR contribue de façon significative à la réduction des comportements à risque chez les automobilistes et au maintien de routes sécuritaires. Toutefois, les effets positifs engendrés par les interventions policières sont susceptibles d'être limités dans le temps (Bjørnskau et Elvik, 1992; Elder *et al.*, 2002) et dans l'espace (Bjørnskau et Elvik, 1992). En effet, les policiers doivent poser des actions à tout le moins régulières et maintenues pour que le bilan routier

puisse en bénéficier à long terme (Beaudoin et Blais, 2010). Or, malgré que les organisations policières puissent *planifier* un renforcement de l'application des règlements et des lois par le biais d'une augmentation des interventions de leurs policiers sur le terrain, il n'en reste pas moins qu'ultimement, les activités policières sur les routes relèvent de l'initiative des patrouilleurs, ce qui les rend sujettes à un haut niveau de discrétion. D'ailleurs, selon Lichtenberg (2002), il arrive souvent que les patrouilleurs ignorent ou alors ne sanctionnent pas les automobilistes lorsqu'ils sont témoins d'une infraction. Il semblerait donc qu'il y ait peu de régularité et d'uniformité dans la façon dont les règlements sont appliqués (Lichtenberg, 2002; Worden, 1989). Cette dernière proposition souligne donc la nécessité de s'intéresser non seulement aux contrôles formels, mais également aux dimensions subjectives qui permettent de comprendre et de donner un sens à l'action policière en matière de SR. Ainsi, la compréhension des pratiques policières sur les routes ne peut se faire sans un examen plus approfondi du processus discrétionnaire auquel ont recours les patrouilleurs.

1.4 POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE DES PATROUILLEURS

Bien que la notion du pouvoir discrétionnaire ait été largement abordée, il n'existe pas de définition à proprement parler pour en délimiter la portée. Breitel (1960) résume toutefois le pouvoir discrétionnaire de la façon suivante : « *By discretion, one refers, of course, to the power to consider all circumstances and then determine whether any legal action is to be taken. And if so taken, of what kind and degree, and to what conclusion.* » (p. 427). Le pouvoir discrétionnaire implique donc que, lorsqu'ils sont sur le terrain, les policiers ont l'opportunité de ne pas appliquer les règlements de façon automatique et peuvent plutôt prendre des décisions de façon indépendante face aux diverses situations qu'ils rencontrent (Forcese, 1999; Walsh, 1985). En effet, bien qu'il existe des lois, des politiques et des procédures qui permettent d'encadrer le travail des policiers, Walsh (1985) avance qu'en raison de la réalité du terrain à laquelle ils sont confrontés, les policiers n'ont d'autre choix que de faire preuve d'autonomie et de se fier à leur interprétation des situations. Brooks (2005) ajoute que les décisions que vont prendre les policiers concernent autant le choix de prendre action que de ne pas prendre action. Ainsi, non seulement les policiers ont-ils le choix d'intercepter ou non un automobiliste en infraction, mais, dans le cas où une interception a lieu, ils se retrouvent à nouveau face à un

éventail de choix : procéder à une interception, émettre un constat d'infraction ou, dans le cas où un même automobiliste aurait commis plusieurs infractions, émettre la totalité ou une partie seulement des constats qui s'appliquent, dispenser un avertissement écrit ou verbal, ou encore ne rien faire (Schafer et Mastrofski, 2005; Worden, 1989). Selon Brooks (2005), les policiers déterminent d'abord qu'elles sont les règles qui s'appliquent à une situation, puis ils décident s'ils choisissent d'appliquer ou non ces règles.

En somme, il est donc possible de concevoir le pouvoir discrétionnaire comme étant la marge de manœuvre dont bénéficient les policiers dans l'exercice de leurs fonctions, marge qui leur permet de déterminer les actions à poser en faisant appel à leur jugement plutôt qu'en appliquant les règlements à la lettre. Ceci dit, alors qu'il soit relativement aisé de circonscrire la notion même de pouvoir discrétionnaire, comprendre le processus décisionnel qui lui est sous-jacent et qui mène à l'action ou à l'inaction policière s'avère être une tâche plus complexe et nécessite la prise en considération de plusieurs dimensions.

Les auteurs s'étant intéressés au pouvoir discrétionnaire et donc, par extension, au comportement des policiers, ont été en mesure d'identifier une multitude d'éléments qui pourraient avoir une influence sur les décisions et les actions des policiers. Ces éléments peuvent être regroupés en trois grandes dimensions, à savoir les dimensions situationnelle, individuelle et organisationnelle. Dans plusieurs études, les chercheurs ont tenté d'isoler les éléments qui permettraient de prédire la probabilité qu'un constat d'infraction soit émis à un automobiliste intercepté, et ce, en adoptant une approche principalement statistique (Brown et Frank, 2005; Farrell, 2011; Garrett et Wagner, 2009; Greenleaf *et al.*, 2008; Maskowsky et Stratmann, 2009; Novak, 2004; Schafer *et al.*, 2006; Smith et Petrocelli, 2001). Les interactions entre les éléments situationnels, individuels et organisationnels s'en trouvent ainsi souvent négligées.

Les études ayant tenté d'offrir un cadre conceptuel sont plutôt rares et n'ont pas proposé une perspective permettant d'intégrer des facteurs de niveaux différents tels que l'organisation policière, l'environnement où l'action prend place, la situation et les préférences du policier. De même, les facteurs qui sont susceptibles d'affecter la fréquence avec laquelle les policiers

utilisent leur pouvoir discrétionnaire sont à toute fin pratique non documentés. Les prochaines sections présentent donc les éléments qui ont principalement été pris en considération de façon isolée lors de l'étude du pouvoir discrétionnaire. Ces éléments pourront par la suite être intégrés dans un cadre conceptuel permettant de représenter non seulement le processus décisionnel qui guide les interventions des patrouilleurs, mais également ce qui incite ces derniers à en faire un usage plus ou moins fréquent.

1.4.1 Caractéristiques de la situation

La notion de situation réfère à tout ce qui entoure une action, à savoir la nature même de l'action, le lieu où elle se déroule ainsi que les personnes qui sont impliquées (Pervin, 1978). Pervin (1978) avance qu'une situation est le résultat de l'ensemble de ces paramètres et que si l'un seul d'entre eux est différent, la situation le sera aussi. De plus, la façon dont une personne définit une situation serait fonction de l'interprétation qu'elle fait de chacun des éléments qui la composent, interprétation qui peut être différente d'une personne à l'autre (Park et Moro, 2006).

Plusieurs éléments de nature situationnelle ont été considérés dans l'étude des actions policières en général, et un certain nombre de chercheurs se sont même intéressés à leurs effets dans le cadre plus spécifique des interventions répressives en SR. Un premier élément situationnel pouvant influencer la prise de décision des policiers est la nature de l'infraction. En effet, plusieurs études démontrent que la gravité de l'infraction face à laquelle se trouve un policier aurait une influence sur sa réponse (Brooks, 2005; Brown et Frank, 2005; Schafer et Mastrofski, 2005). Ainsi, plus un crime (ou une infraction) est sérieux, plus le policier est enclin à prendre des dispositions sévères. Schafer et Mastrofski (2005) soulignent que tant la gravité « absolue » de l'infraction que la gravité des circonstances seront considérées. En effet, ils donnent un exemple tiré d'un des entretiens qu'ils ont effectués dans lequel un policier affirme qu'un excès de vitesse de 10 mph (environ 16 km/h) n'est en général pas une infraction qui serait sanctionnée, mais qu'il en irait autrement si ce même excès de vitesse avait lieu dans une zone scolaire à la sortie des classes par exemple. Tremblay (1997) apporte également une nuance importante au facteur de gravité et mentionne que ce serait plutôt

l'évaluation que fait le policier de la gravité d'une situation qui aurait un impact sur son intervention. Ceci introduit donc l'idée que la gravité de l'infraction ne guiderait pas à elle seule la décision policière, mais que cette dernière serait plutôt le produit d'une interaction entre la gravité du geste, ses expériences personnelles et le contexte.

D'autres auteurs se sont plutôt intéressés à l'effet des caractéristiques propres à la personne interceptée telles que l'ethnicité, le sexe et l'âge. Pour ce qui est de l'ethnicité, qui suscite beaucoup d'intérêt en raison des suspicions de profilage racial qui pèsent souvent sur les représentants de la force policière, plusieurs études ont démontré que le fait qu'une personne appartienne à une minorité ethnique influencerait effectivement les décisions policières, sans toutefois que ce ne soit nécessairement vers la répression. En effet, il semblerait que les personnes appartenant à une minorité ethnique seraient plus susceptibles d'être interceptées que les personnes de race blanche, mais moins susceptibles de se faire sanctionner (Novak, 2004; Smith et Petrocelli, 2001). Smith et Petrocelli (2001) ajoutent que les minorités seraient d'autant plus susceptibles de se faire intercepter par les jeunes policiers et par les policiers de sexe masculin.

Greenleaf *et al.* (2008), quant à eux, avancent qu'en plus d'être davantage interceptées, les minorités ethniques pourraient être sanctionnées de façon disproportionnée. Toutefois, cet effet varierait en fonction du secteur ou du quartier de la ville où a lieu l'infraction, leurs chances de se faire sanctionner davantage que les personnes de race blanche étant plus grandes dans les quartiers favorisés que dans ceux qui affichent un taux élevé de criminalité (où aucune disproportion n'est mesurée). Les minorités feraient également plus souvent l'objet de fouille, sur leur personne ou dans leur véhicule (Schafer *et al.*, 2006).

En ce qui a trait au sexe du conducteur, les résultats sont généralement partagés entre l'absence d'effet sur l'action que choisira le policier et une indulgence accrue à l'endroit des femmes (Brooks, 2005; Lichtenberg, 2002; National Research Council, 2004). Lichtenberg (2002) suggère que l'influence du sexe de l'automobiliste serait variable et dépendrait du policier qui procède à l'intervention; les policiers seraient davantage enclins à sanctionner le sexe opposé. Quant à lui, l'effet de l'âge du conducteur semble faire l'objet

d'un plus grand consensus en ce sens que les jeunes seraient davantage sanctionnés (Brooks, 2005; Brown et Frank, 2005; Lichtenberg, 2002; National Research Council, 2004; Schafer *et al.*; 2006).

D'autres éléments reliés aux dispositions de l'infracteur pourraient également influencer la décision de sanctionner. D'une part, l'attitude de l'automobiliste lorsqu'il se fait intercepter aurait une influence importante sur les actions subséquentes du policier. En effet, les policiers sanctionneraient davantage les individus qui sont irrespectueux et non coopératifs (Brooks, 2005; Lichtenberg, 2002; National Research Council, 2004). Schafer et Mastrofski (2005) précisent toutefois que ce ne serait pas tant la mauvaise attitude du conducteur qui augmenterait les probabilités d'être sanctionné, mais plutôt son attitude civilisée et l'absence d'argumentation qui lui donneraient des chances de ne pas l'être. D'autre part, le fait qu'un automobiliste ait déjà commis des infractions au code de la route ou possède des antécédents criminels à son dossier augmente ses chances d'être sanctionné pour l'infraction commise (Brown et Frank, 2005; Schafer et Mastrofski, 2005). Toutefois, contrairement à la nature de l'infraction ainsi qu'aux caractéristiques des personnes interceptées, les auteurs s'étant intéressés à ces derniers éléments ne les ont pas étudiés selon l'interaction qu'ils peuvent avoir entre eux tous.

1.4.2 Caractéristiques individuelles des policiers

Différents éléments reliés directement aux policiers ont été abordés dans la littérature. D'abord, plusieurs chercheurs ont étudié l'effet que pouvaient avoir les caractéristiques personnelles des policiers sur leurs actions, mais peu ont pu observer une influence réelle. En effet, l'ethnicité (Brown et Frank, 2005; Novak, 2004; Smith et Petrocelli, 2005), le sexe (Novak, 2004; Schellenberg, 2000; Smith et Petrocelli, 2005) et l'âge des policiers (Schellenberg, 2000; Smith et Petrocelli, 2005) ne semblent pas avoir d'effet direct sur l'action policière. Ceci dit, certains auteurs suggèrent que l'ensemble de ces facteurs pourraient avoir une influence sur les attitudes des policiers, et que ces attitudes constitueraient des facteurs influents (Brooks, 2005; National Research Council, 2004). Or, il s'agit d'un facteur complexe à considérer étant donné le large éventail d'attitudes que peuvent adopter les policiers; il peut s'agir d'attitudes

envers la loi, la marge discrétionnaire de leurs actions, l'éthique, la solidarité, l'utilisation de la force, tout comme il peut être question de cynisme, de définition des rôles et de perception du système de justice (Brooks, 2005; National Research Council, 2004; Tremblay, 1997).

Un deuxième bémol sur cette apparente absence d'influence a trait spécifiquement au sexe des policiers. Alors que les policières n'emprunteraient pas plus ou moins la voie de la répression que les policiers, leur présence grandissante dans les organisations policières permettraient de rétablir l'équilibre en ce qui a trait à la « discrimination » selon le sexe de l'automobiliste. En effet, les résultats de Farrell (2011) démontrent que, sur le territoire desservi par une organisation dans laquelle une faible proportion des policiers est constituée de femmes, la probabilité pour un homme d'être sanctionné est beaucoup plus élevée que pour les femmes (58 % versus 28 %), alors que dans une organisation où les femmes sont davantage représentées, l'écart entre ces probabilités est considérablement réduit (42 % versus 34 %). Alors que ces constats représentent une contradiction par rapport à ceux de Lichtenberg (2002), qui avançait que les policiers tendent davantage à sanctionner le sexe opposé, deux hypothèses émergent : ou bien aucune relation n'existe vraiment et les observations sont aléatoires d'une étude à l'autre, ou bien d'autres éléments interviennent dans la relation et n'ont pas été investigués, tels que la nature de l'infraction et/ou l'attitude de l'infracteur.

Ensuite, certaines études ont permis d'identifier la satisfaction au travail comme étant un facteur déterminant dans l'étude de l'action policière. Cette satisfaction serait fonction de la variété des tâches à accomplir ou des habiletés requises (National Research Council, 2004; Sénécal *et al.*, 2006; Zhao *et al.*, 1999), du défi et de l'action qu'implique le travail (Carlan, 2007; National Research Council, 2004), de l'autonomie (Carlan, 2007; Sénécal *et al.*, 2006; Zhao *et al.*, 1999), de l'identification à la tâche (Sénécal *et al.*, 2006; Zhao *et al.*, 1999), de la signification ou de l'importance de la tâche (National Research Council, 2004; Sénécal *et al.*, 2006), ainsi que de la perception de justesse et d'équité salariale (Carlan, 2007; Sénécal *et al.*, 2006). En contribuant à la satisfaction des policiers, ces facteurs pourraient également contribuer à un plus grand investissement des policiers envers leur travail (National Research Council, 2004; Sénécal *et al.*, 2006).

Enfin, Schafer et Mastrofski (2005), s'étant davantage intéressés aux raisons de la clémence des policiers plutôt qu'aux raisons de leur tendance à la répression, ont soulevé deux éléments très intéressants. Les entrevues qu'ils ont mené avec des policiers leur ont permis de constater que l'absence d'action lorsqu'ils sont témoin d'une infraction peut tout simplement découler du fait que certains policiers sont d'emblée moins disposés que d'autres à faire appliquer les règlements de la route, ou encore peut être fonction de l'humeur du moment des policiers.

1.4.3 Caractéristiques de l'organisation et culture policière

1.4.3.1 Taille et situation sociogéographique de l'organisation

D'un côté, il semblerait qu'il y ait un lien entre la taille de l'organisation pour laquelle travaille un policier et le volume des interventions répressives entreprises par ce dernier. En effet, les policiers rattachés à de plus grandes organisations policières seraient moins enclins à procéder à des arrestations que ceux œuvrant au sein de plus petites organisations (Brooks, 2005). Étant donné qu'une institution plus volumineuse implique également un plus grand effectif policier, chaque patrouilleur serait soumis à un moins grand contrôle de la part des superviseurs et donc, sentirait moins de pression de productivité (Brooks, 2005). De façon plus spécifique, Mastrofski *et al.* (1987) se sont intéressés à l'influence des facteurs organisationnels sur l'application de mesures répressives dans les cas de CCA. Les chercheurs ont pu observer une moins grande marge discrétionnaire dans l'application des lois qui ciblent ce type de comportement dans les petites organisations. Ils avancent que la charge de travail de ces organisations, relativement moindre en comparaison aux plus grandes, leur donnerait davantage de temps pour s'occuper de ces problèmes.

D'un autre côté, Tremblay (1997) traite de la situation sociogéographique des organisations qui, en plus d'être intimement liée à la taille, réfère au milieu dans lequel elles se situent (rural, urbain) ainsi qu'à leurs réalités socioéconomiques. Selon l'auteur, les interventions menées par une organisation seront adaptées aux particularités du milieu. Par exemple, certaines petites villes présentent un niveau d'activité criminelle beaucoup plus faible qu'ailleurs, ce qui peut impliquer que moins d'appels d'urgence sont placés à la police. Tremblay (1997) avance que ceci a pour effet de laisser aux policiers davantage de temps pour faire de la « patrouille libre ».

1.4.3.2 Priorités organisationnelles

Différents auteurs suggèrent que les priorités organisationnelles auraient une influence importante sur l'action des policiers. À cet effet, Mastrofski et Ritti (1996) ont réalisé une étude sur l'effet d'une formation portant sur l'application des lois relatives à la CCA. Les auteurs ont pu observer qu'une telle formation était suivie d'une augmentation des arrestations pour CCA dans les organisations où de telles actions étaient considérées comme importantes, voire même encouragées. Au contraire, dans les organisations où les dirigeants n'en faisaient pas une priorité ou voyaient ces actions comme inutiles, l'effet était inexistant, confirmant ainsi la force qu'exerce l'orientation organisationnelle sur l'action policière sur le terrain.

L'influence des priorités organisationnelles ont également été abordées en termes de priorité de production. Celle-ci se reflète par la pression que peuvent mettre les dirigeants sur leurs policiers afin qu'ils émettent des constats d'infraction en grand nombre (Lichtenberg, 2002; Schafer et Mastrofski, 2005), voire qu'ils atteignent des *quotas de tickets* qui consistent en un nombre prédéterminé de constats à émettre (Lichtenberg, 2002). Certains auteurs avancent que ces pratiques d'émission massive de constats d'infraction pourraient remplir des objectifs qui visent à servir l'organisation même plutôt que l'amélioration du bilan routier. En effet, l'augmentation de la répression sur les routes pourrait s'avérer être un moyen de générer des revenus supplémentaires (Garrett et Wagner, 2009; Maskowsky et Stratmann, 2009). Les résultats de ces deux études suggèrent que l'émission de constats d'infraction sur la route serait plus fréquente et que les amendes seraient plus salées dans les municipalités où les taxes sont moins élevées, de même qu'à la suite d'une année économiquement difficile. Ceci dit, alors que des difficultés économiques vécues par les gouvernements locaux feraient grimper la répression sur les routes, les périodes où leur situation financière s'améliore n'auraient aucun impact sur le volume de constats émis (Garrett et Wagner, 2009). De plus, Maskowsky et Stratmann (2009) mentionnent que les patrouilleurs qui font preuve d'une plus grande productivité, et donc qui génèrent davantage de revenus, pourraient être évalués de façon plus favorable et recevraient même davantage de récompenses.

Selon Schafer et Mastrofski (2005), la discrétion accordée aux policiers devrait donc se situer à l'intérieur de ce contexte organisationnel. Ceci dit, il semblerait que lorsque des quotas doivent être rencontrés, il ne serait bien souvent plus tellement question d'évaluer chaque facteur à savoir si un constat devrait être émis ou non, mais les policiers remettraient plutôt une série de constats en un court laps de temps et ce, dans le seul but d'atteindre le nombre exigé (Lichtenberg, 2002). Pour reprendre les termes de Lichtenberg (2002), les automobilistes ciblés dans le contexte de telles pratiques pourraient se révéler n'avoir été sanctionnés que parce qu'ils étaient « à la mauvaise place au mauvais moment » (traduction libre, p.445). Ainsi, l'émission de constats d'infraction ne serait pas seulement fonction de la volonté d'appliquer les règlements, mais serait également motivée par des objectifs statistiques, que ce soit à des fins de gains financiers ou afin de prouver sa performance (en tant que policier ou organisation).

1.4.3.3 Syndicat et moyens de pression

La majorité des organisations policières au Canada dispose d'un regroupement qui veille aux intérêts des policiers, que ce soit sous la forme d'un syndicat ou d'une association (Forcese, 1999). Ces regroupements permettent aux policiers d'être avantageusement représentés lors de négociations concernant notamment leur salaire, leurs conditions de travail, les avantages dont ils bénéficient et leur équipement (Carnis, 2011; Forcese, 1999). Or, au même titre que dans n'importe quel autre milieu de travail, les policiers peuvent être insatisfaits de l'un ou l'autre de ces aspects, ou encore être mécontents de l'orientation ou de l'absence de négociations. Alors que la Loi sur les services essentiels du Québec interdit le droit de grève aux policiers québécois, il arrive tout de même que ces derniers mettent en place différentes mesures afin de tenter de se faire entendre et de faire valoir leur point de vue, mesures souvent qualifiées de moyens de pression (Bourgault et Gow, 2002; Carnis, 2011). Certains de ces moyens de pression peuvent ne pas avoir de conséquences directes sur le travail des policiers, tel que l'altération de l'uniforme par le port non réglementaire de différents vêtements ou accessoires (jeans, pantalons d'armée, casquette) (Forcese, 1999). Par contre, d'autres types d'action que peuvent prendre les policiers ciblent directement leur travail sur le terrain, comme dans le cas de diminutions volontaire d'application des règlements

municipaux ou relatifs au CSR. Par exemple, en 1999-2000, les policiers de la SQ ont, pour reprendre les termes de Bourgault et Gow (2002), fait la « grève des contraventions et la grève du zèle concernant le port de la ceinture de sécurité » (p.756) comme forme de revendication pour obtenir une augmentation de salaire. Puis, à nouveau en 2005-2006, ils ont largement diminué leurs actions en SR, situation qui s'est traduite par une baisse de 75 % des interventions liées aux excès de vitesse (Carnis, 2011).

1.5 PRÉSENTE ÉTUDE ET CADRE THÉORIQUE

La réalisation de la présente étude est directement en lien avec une requête formulée par des dirigeants de la SQ œuvrant à la Direction des mesures d'urgence et de la sécurité des réseaux de transport -- Service de la sécurité routière et récréotouristique (service maintenant devenu la DSRR). Ces derniers se sont dits préoccupés par la mobilisation de leurs patrouilleurs en matière de SR, préoccupation découlant du caractère irrégulier de l'émission de constats d'infraction qu'ils affirment avoir observé. Ces dirigeants ont indiqué vouloir mieux comprendre ce qui guide les actions des patrouilleurs sur le terrain et s'intéressent à la façon dont ceux-ci font usage de leur pouvoir discrétionnaire, c'est-à-dire au processus de prise de décision qui précède leurs actions. Il s'agit d'ailleurs d'une préoccupation généralisée au sein des corps policiers occidentaux (Perez-Diaz, 1994).

À ce sujet, la recension des écrits a permis d'identifier différentes dimensions susceptibles d'influencer la décision des policiers d'opter ou non pour une réponse répressive lorsqu'ils constatent une infraction au CSR. En effet, plusieurs éléments, qu'ils appartiennent à la sphère situationnelle (nature de l'infraction; caractéristiques, attitude et antécédents des automobilistes), individuelle (caractéristiques et attitudes du policier) ou organisationnelle (caractéristiques de l'organisation, priorités organisationnelles, mouvements de nature syndicale) ont été identifiés comme ayant une influence potentielle sur la prise de décision des policiers. Toutefois, deux limites majeures émergent des études actuelles.

Premièrement, la majorité des études sont de nature plutôt descriptive et présentent l'influence de différents éléments de façon indépendante. À ce jour, aucun cadre théorique tenant compte

de tous ces éléments n'a été suggéré pour permettre de comprendre comment ceux-ci s'organisent et comment ils peuvent interagir entre eux. Cette absence de conceptualisation nuit à la compréhension globale du recours au pouvoir discrétionnaire par les policiers et de la dynamique qui sous-tend leur processus de prise de décision. Certains auteurs ont toutefois identifié le contexte et l'environnement comme pouvant intervenir dans le processus décisionnel des policiers. D'une part, Schafer et Mastrofski (2005) ont souligné l'importance des contextes lorsqu'ils font référence aux pratiques d'interception dans les zones scolaires. Leurs constats démontrent que l'évaluation que fait un policier de la gravité d'une infraction est tributaire du contexte dans laquelle ladite action a eu lieu. D'autre part, Greenleaf *et al.* (2008) avancent que l'effet de l'influence de l'ethnicité de l'automobiliste auprès du policier qui intervient serait modulé par les caractéristiques du quartier dans lequel l'infraction a eu lieu.

Deuxièmement, à l'exception de Schafer et Mastrofski (2005), la majorité des auteurs se sont intéressés au pouvoir discrétionnaire de manière purement statistique et n'ont pas sondé les principaux acteurs qui interviennent directement sur le terrain, c'est-à-dire les patrouilleurs. Or, étant donné l'apparente complexité qui entoure la compréhension du recours au pouvoir discrétionnaire, il semble incontournable de solliciter leur point de vue.

La présente étude vise donc à pallier ces limites et a pour but de mieux comprendre les pratiques policières en matière de SR, et ce, en adoptant le pouvoir discrétionnaire comme angle principal. Afin de remplir ce mandat, trois objectifs spécifiques sont énoncés ci-dessous :

- 1) *Recueillir les perceptions des policiers quant à leur travail et à leur rôle en matière de sécurité routière.*
- 2) *Identifier les éléments pris en compte par les policiers lors de leur décision d'intercepter ou non un automobiliste puis d'émettre ou non un constat d'infraction.*
- 3) *Identifier les contextes favorisant une utilisation plus ou moins importante du pouvoir discrétionnaire.*

La démarche entreprise pour atteindre ces objectifs s'appuie sur une double perspective théorique, soit l'approche systémique et l'interactionnisme symbolique. D'une part, la perspective interactionniste repose sur l'idée que les actions de l'être humain sont déterminées par le sens qu'il accorde aux choses, lequel sens est généré à partir des interactions qu'il a avec les autres et soumis à un processus d'interprétation (Blumer, 1986). Selon Blumer (1986), ce processus consiste à procéder au traitement des différents sens qui émergent d'une situation donnée, c'est-à-dire à les sélectionner, les regrouper et les transformer en fonction de cette situation. C'est le résultat de ce processus qui détermine l'action qui sera posée. Pour la présente étude, cette perspective est intéressante à deux niveaux. Au niveau microscopique, elle permet d'encadrer la compréhension de la façon dont est utilisé le pouvoir discrétionnaire d'une intervention à l'autre. En effet, en approchant l'objet d'étude d'un point de vue interactionniste, il sera possible de mieux comprendre ce qui guide l'issue d'une interception (avertissement seulement ou émission d'un constat d'infraction) en fonction du sens que les patrouilleurs donnent aux différents aspects de la situation (infraction, automobiliste, environnement, demandes organisationnelles, etc.) et de la manipulation qu'ils en font.

Au niveau macroscopique, l'approche interactionniste permet de replacer le pouvoir discrétionnaire et l'utilisation qui en est faite dans son contexte organisationnel. À cet effet, McGregor (1957) avance qu'au sein d'une organisation, le comportement d'un employé est le résultat de la philosophie, des politiques et des pratiques de gestion de ladite organisation. Ainsi, il sera possible de mieux comprendre comment le sens attribué aux différents éléments de ce contexte (priorités, objectifs, demandes) affecte la plus ou moins grande mesure dans laquelle les patrouilleurs s'autorisent à recourir à leur pouvoir discrétionnaire.

D'autre part, Bailey (2001) définit les systèmes de la façon suivante : « ensemble d'éléments interreliés dans lequel un changement au niveau d'un élément du système initie un changement au niveau d'autres éléments du système » (traduction libre, p.383). Ceci introduit la notion d'interdépendance existant entre les différentes sphères d'un même système. Dans le cadre de la présente étude, l'identification des dimensions situationnelle, individuelle et organisationnelle a servi de canevas de base pour l'analyse des entretiens. Des thématiques relatives à ces trois dimensions sont d'ailleurs ressorties du discours des participants dès les

premiers entretiens. Il est par la suite rapidement apparu qu'il existe une forte interaction et interdépendance entre les différents thèmes impliqués lors du processus décisionnel. Reconnaître l'interaction entre les facteurs des différentes sphères nécessite l'utilisation d'une perspective théorique suffisamment flexible pour intégrer ces dimensions dans un même système.

L'application de ces deux perspectives théoriques à l'étude du pouvoir discrétionnaire devrait permettre de rendre compte, d'une part, des éléments considérés par les policiers lors de l'interception d'automobilistes fautifs et l'émission de constats d'infraction et, d'autre part, des facteurs organisationnels qui mettent en place des conditions plus ou moins favorables à l'usage de ce pouvoir. Ce dernier aspect est d'ailleurs un enjeu majeur pour les gestionnaires qui voudraient mieux encadrer l'utilisation du pouvoir discrétionnaire. Nonobstant les éléments qui sont pris en compte lorsque vient la décision d'intercepter et d'émettre un constat, l'utilisation accrue du pouvoir discrétionnaire s'expliquerait notamment par la légitimité et la pertinence perçues des demandes émanant de la direction.

- 2 -

MÉTHODOLOGIE

Ce chapitre traite d'abord des choix méthodologiques effectués en fonction des objectifs de l'étude et présente l'approche retenue, le mode de collecte de données, ainsi que les critères d'échantillonnage. Il expose par la suite le processus de sélection utilisé pour la constitution de l'échantillon et présente le profil des participants qui en font partie. Il est ensuite question de la collecte de données, et plus précisément du déroulement de la cueillette sur le terrain et des outils employés pour effectuer la collecte, à savoir les grilles d'entrevue. Enfin, le chapitre expose les stratégies d'analyse privilégiées lors du traitement des données recueillies et se termine par la présentation des critères éthiques qui ont été considérés lors de la réalisation de l'étude.

2.1 APPROCHE QUALITATIVE ET ENTRETIEN SEMI-DIRECTIF

Creswell (2007) avance que la compréhension détaillée d'un phénomène social et ce, dans toute sa complexité, ne peut être atteinte que par le contact direct avec les acteurs qui participent à ce phénomène. Selon Paillé et Mucchielli (2006), les méthodes qualitatives favorisent justement ce contact avec les acteurs concernés par une problématique et ce, au sein même des milieux où ils évoluent, et permettent de *comprendre* des pratiques ou des expériences. Ainsi, étant donné la nature des objectifs proposés dans ce projet, l'approche qualitative s'impose d'elle-même. En effet, puisque le point de mire de l'étude est la compréhension des pratiques d'interception et d'émission de constats d'infraction dans un contexte de SR, impliquant automatiquement l'action d'acteurs sociaux, les policiers de la SQ, il s'avère nécessaire d'aborder la problématique selon l'angle et la perspective de ces acteurs (Poupart et Lalonde, 1998), d'où la nécessité du recours à l'approche qualitative. De plus, les méthodes qualitatives mènent à un traitement plus approfondi du sujet que ce qu'il n'est possible avec les méthodes quantitatives (Poupart et Lalonde, 1998) puisqu'elles permettent de tenir compte du contexte dans lequel évoluent les acteurs (Creswell, 2007). La recension des écrits présentée précédemment met bien en valeur l'importance de cette considération du contexte pour la problématique à l'étude. Enfin, le caractère exploratoire du projet constitue l'ultime justification du recours au qualitatif (Creswell, 2007). Ainsi, dans le cadre de la présente étude, cette approche a permis d'accéder aux perceptions des policiers quant à leur travail en SR, à leurs interprétations personnelles des situations rencontrées dans le cadre de

leurs fonctions, ainsi qu'aux raisonnements qui sous-tendent leurs pratiques d'interception et d'émission de constats d'infraction sur les routes.

La méthode retenue afin de procéder à la cueillette de données a été l'entretien semi-directif. Au cours d'un tel type d'entretien, le chercheur propose à l'interviewé une consigne de départ portant sur un thème en lien avec le but poursuivi par son projet, puis guide le déroulement de l'entretien à l'aide de relances thématiques reliées à différents aspects de sa problématique (Boutin, 1997). En tenant compte des objectifs spécifiques du présent devis, l'introduction d'au moins deux thèmes au cours de l'entretien semblait nécessaire. En effet, il était possible de s'attendre à ce que l'interviewé n'aborde pas d'emblée tous les thèmes désirés suite à la seule consigne de départ, d'où la pertinence d'avoir recours à l'entretien semi-directif. De plus, ce type d'entretien ne contraint pas l'interviewé à des questions trop précises, comme dans l'entretien dirigé, sans toutefois lui laisser une liberté aussi vaste que dans l'entretien non-directif, laquelle liberté pourrait amener son discours à s'écarter trop fortement des objectifs visés, de même que générer une trop grande quantité d'information à traiter (Boutin, 1997). L'interviewé dispose ainsi d'une latitude suffisante pour aborder des thématiques qu'il considère comme pertinentes, mais qui ne lui auraient pas été proposées par l'intervieweur.

2.2 ÉCHANTILLON

2.2.1 Échantillonnage

Selon Pires (1983, 1997), trois grands principes régissent l'élaboration d'un échantillon, à savoir l'homogénéisation, la diversification et la saturation. D'abord, pour répondre au principe d'homogénéisation, un échantillon doit n'être constitué que d'acteurs provenant d'un seul groupe relativement homogène (par exemple un échantillon composé uniquement de psychologues). Ce type d'échantillon permet notamment de procurer une bonne profondeur à l'information recueillie (Pires, 1983).

Le principe de diversification, quant à lui, doit être considéré à deux niveaux, c'est-à-dire que la diversification peut être externe ou interne. D'un côté, la diversification externe, par

opposition à l'homogénéisation, implique que tous les groupes d'acteurs concernés par une même problématique soient représentés dans l'échantillon, lequel est alors désigné comme étant un échantillon par contraste (Pires, 1983). Il s'agit donc ici de faire un choix entre l'échantillon par homogénéisation et l'échantillon par contraste, un échantillon ne pouvant pas être à la fois homogène et diversifié à l'externe. D'un autre côté, la diversification interne s'applique à l'un ou l'autre de ces types d'échantillons et consiste à diversifier le plus possible les individus qui se trouvent à l'intérieur d'un même groupe et ce, selon diverses variables générales (âge, sexe, niveau d'éducation, etc.) et stratégiques (variables propres au groupe et significatives pour la problématique) (Pires, 1997). L'objectif de cette forme de diversification est de s'assurer que tous les individus appartenant à un groupe soient représentés dans l'échantillon. Pires (1997) précise que la proportion de chaque sous-groupe dans l'échantillon n'a pas besoin d'être représentative de leur proportion dans la population et que, pour chacune des variables stratégiques identifiées, un minimum d'une ou deux entrevues sont nécessaires.

Enfin, le principe de saturation fait référence à la nécessité qu'il y ait un nombre suffisant d'individus dans chaque sous-groupe pour que toute l'information possiblement accessible soit recueillie (Pires, 1983). Ainsi, on parle de saturation lorsqu'il semble que des entretiens supplémentaires n'apporteraient pas d'informations nouvelles à l'étude (Boutin, 1997). Pires (1997) soutient que, dans le cadre d'une collecte de données par entretiens, entre trente et quarante entrevues seraient nécessaires pour parvenir à un niveau de saturation raisonnable.

Dans le cadre de la présente étude, puisque le but poursuivi est la compréhension des pratiques policières en sécurité policière, le seul groupe qu'il soit pertinent de considérer est celui des policiers; l'échantillon constitué en est donc un par homogénéisation. De plus, étant donné que ce projet a été effectué au sein SQ, l'homogénéisation est d'autant plus spécifique, c'est-à-dire que l'échantillon n'est constitué que de policiers de la SQ. En effet, comme cette étude fait suite à des préoccupations de dirigeants de cette organisation en particulier, il n'aurait pas été pertinent d'inclure dans l'échantillon des policiers provenant d'autres organisations.

Pour ce qui est de la diversification interne, trois critères d'échantillonnage ont été utilisés, à savoir le type de poste d'attache (milieu urbain, semi-urbain, rural, poste autoroutier), la fonction occupée (patrouilleur ou directeur de poste) ainsi que le district d'appartenance². Le premier critère, soit le type de poste d'attache, est important à prendre en compte en raison du caractère hétérogène du territoire desservi par la SQ qui couvre la presque totalité de la province (Carnis, 2011). Ceci implique notamment que son territoire est à la fois composé de zones urbaines et rurales, ce qui complique la planification et l'organisation des activités (Carnis, 2011). Tel qu'il l'a été discuté dans la recension des écrits, certains auteurs ont effectivement avancé que les policiers se comporteraient différemment selon qu'ils travaillent en milieu urbain ou rural, et ceci serait dû tant à la taille de l'organisation (Brooks, 2005; Mastrofski *et al.*, 1987) qu'à la réalité sociogéographique du milieu (Tremblay, 1997). Ainsi, il était possible de s'attendre à ce que cette variable ait une influence sur les propos des participants, sur leurs perceptions quant à leur rôle et à leur travail, de même que sur leur interprétation des situations. De plus, une autre particularité de la SQ est qu'elle possède des postes autoroutiers, postes au sein desquels les patrouilleurs sont affectés presque exclusivement à des tâches de SR, principalement sur les autoroutes (Carnis, 2011). Leurs réalités d'intervention sont donc différentes de celles des patrouilleurs de postes réguliers pour qui la SR n'est qu'une tâche parmi plusieurs autres. Il semble donc important d'inclure ces policiers à l'étude afin de composer un échantillon qui permette d'obtenir une compréhension **globale** des pratiques des policiers de la SQ en SR.

Le deuxième critère de diversification, c'est-à-dire la fonction occupée au sein de l'organisation, a été choisi dans le but de vérifier s'il existe des divergences entre ce que les directeurs de poste demandent à leurs patrouilleurs et le message tel que reçu et perçu par les patrouilleurs. À titre d'exemple, il se pourrait que les directeurs croient promouvoir

² Il est important de faire la distinction entre la Direction de la sécurité routière (DSRR) présentée dans la recension des écrits et les directeurs de poste. La DSRR planifie et coordonne toutes les actions et les mesures mises en place à l'échelle provinciale en fonction de la mission et des orientations de la SQ en SR. Les personnes qui y travaillent sont situées au Grand quartier général à Montréal et ne sont pas en contact direct avec les patrouilleurs. Les directeurs de postes sont des policiers gestionnaires qui voient au bon fonctionnement d'un seul poste, c'est-à-dire qu'ils gèrent la prestation de service pour une MRC ou pour une part du réseau autoroutier. Les orientations et les demandes provinciales en SR passent donc par eux, puis ceux-ci les transmettent aux patrouilleurs via les sergents de relève.

suffisamment l'importance de l'action policière en SR aux yeux de leurs patrouilleurs sans pour autant que ceux-ci ne se sentent mobilisés de quelque façon que ce soit. Il n'était envisageable de confirmer ou d'infirmer ce scénario, au même titre que de nombreux autres, que si des directeurs étaient également rencontrés et c'est pourquoi ceux-ci ont été inclus à l'échantillon. Bien entendu, il s'agit ici plutôt de donner un aperçu de la problématique selon leur point de vue et seulement quelques places leur ont été réservées au sein de l'échantillon étant donné que l'intérêt central demeure les pratiques policières concrètes (interception, émission de constats), c'est-à-dire le travail effectué par les patrouilleurs sur le terrain.

Le dernier critère d'échantillonnage, le district d'appartenance, fait référence à la façon dont est divisé et réparti le territoire couvert par la SQ. Ce dernier se compose de dix districts couvrant la presque totalité du territoire québécois. Étant donné que les ressources financières disponibles pour la réalisation de ce projet étaient limitées, notamment pour financer les déplacements, et que le temps destiné à la collecte de données était restreint, les districts les plus éloignés de Montréal ont été exclus. Ainsi, les districts du Bas-St-Laurent-Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine (1), Saguenay-Lac-St-Jean (2), Capitale-Nationale-Chaudière-Appalaches (3), Outaouais (7), Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec (8) et Côte-Nord (9) ne font pas partie de l'étude. Les participants sondés proviennent donc des quatre autres districts, lesquels desservent la partie centre-sud du Québec, soit Mauricie-Centre-du-Québec (4), Estrie (5), Montréal-Laval-Laurentides-Lanaudière (6) et Montérégie (10).

Enfin, en ce qui concerne le principe de saturation, il était difficile de prévoir à partir de combien d'entretiens l'information allait commencer à se répéter suffisamment pour qu'il soit justifié de cesser la collecte de données. De plus, puisque la présente étude s'insère dans un stage de maîtrise et que le temps imparti pour la collecte, l'analyse et l'interprétation des données était relativement limité, il n'était pas possible de prévoir poursuivre tant et aussi longtemps que la saturation ne serait pas atteinte; il était nécessaire d'anticiper une fin. Il a donc été décidé de ne pas réaliser plus d'une vingtaine d'entretiens et ce, que le principe de saturation soit respecté ou non.

2.2.2 Sélection des participants et prise de contact

Avant même de commencer à constituer l'échantillon qui serait à l'étude, un courriel annonçant le déroulement du projet de recherche a été envoyé à l'ensemble des commandants de district de la part du chef du Service de la sécurité routière et récréotouristique de la SQ. Ce courriel, dont l'intégralité est présentée à l'annexe 1, résumait le but de la recherche et présentait les modalités de constitution de l'échantillon.

La sélection des participants a par la suite été effectuée de façon aléatoire. Pour ce faire, deux listes, l'une contenant le nom de tous les patrouilleurs et l'autre celui des directeurs de poste, ont été générées par le Module de la gestion des dossiers personnels, Service du développement en capital humain. Ces listes présentaient, pour chaque membre, les informations suivantes : nom, prénom, date de naissance, fonction, ancienneté, district et poste d'attache. La liste des directeurs contenait initialement 95 noms. Après avoir retiré tous les directeurs de postes se situant dans les districts 1, 2, 3, 7, 8 et 9, il demeurait 47 noms. Pour ce qui est de la liste des patrouilleurs, il y figurait au départ 1922 noms, desquels ont été soustraits tous ceux des six mêmes districts (823 noms) de même que ceux étant assignés aux bureaux de la surveillance du territoire, au Service d'urgence ainsi qu'aux unités de soutien en gendarmerie (130 noms), pour ne laisser qu'un bassin de 969 participants potentiels.

Une fois ces deux listes épurées, les noms ont été regroupés selon le type de poste dans lequel les membres travaillent (urbain, semi-urbain, rural, autoroutier). Pour les patrouilleurs, une sélection aléatoire a pu être effectuée au sein de chacun de ces sous-groupes à l'aide de la fonction *ALEA* dans le logiciel *Excel*. Ce sont 16 d'entre eux (quatre par type de poste) qui ont ainsi été identifiés pour la vague de sollicitation initiale.

Les membres identifiés ont été sollicités via un courriel leur présentant sommairement le projet de recherche et leur expliquant en quoi consisterait leur participation s'ils acceptaient (voir annexe 2). Dans ce courriel, les personnes sollicitées étaient également avisées qu'un délai de réponse trop long (sept jours) les excluait d'emblée de la recherche. Il était en effet nécessaire de procéder ainsi puisqu'il était impossible de savoir ce qu'une absence de réponse signifiait (refus, vacances, congé maladie, etc.). Ainsi, advenant un refus ou une absence de

réponse dans le délai prescrit, un autre membre, occupant la même fonction et provenant du même type de poste, était sélectionné aléatoirement puis contacté. Lorsqu'une personne acceptait d'être interviewée, la date, l'heure et le lieu de l'entretien étaient choisis conjointement par les deux parties.

Les directeurs ont quant à eux été choisis aléatoirement parmi les postes pour lesquels un patrouilleur avait accepté de participer à l'étude, et ce, afin de tenter de limiter les déplacements. Ceci a d'ailleurs permis d'effectuer, à trois reprises, deux entrevues en une journée.

La période de sollicitation s'est échelonnée du 16 juillet au 3 septembre 2012. Au cours de cette période, 67 policiers ont été sollicités. Parmi ceux-ci, 19 ont accepté de participer, 15 ont refusé et 33 n'ont donné aucun retour. Le tableau I présente les statistiques liées au recrutement des participants.

Tableau I. Statistiques de recrutement

		Hommes				Femmes			
		Sollic.	Oui	Non	Délai	Sollic.	Oui	Non	Délai
Directeurs		6	4	2	0	0	0	0	0
Patrouilleurs	Urbain	13	3	4	6	11	1	5	5
	Semi	7	3	0	4	6	1	0	5
	Rural	6	2	1	3	9	1	1	7
	Auto	8	3	2	3	1	1	0	0
Total		40	15	9	16	27	4	6	17

2.2.3 Profil des participants

Au total, 19 policiers ont été rencontrés, soit 15 patrouilleurs et quatre directeurs de postes. Les caractéristiques des participants ainsi que le type de poste dans lequel ils travaillaient au moment de l'entrevue sont présentés dans le tableau II.

Tableau II. Caractéristiques des participants

	Participants (noms fictifs)	Type de poste	Sexe	Âge	Années d'expérience
Directeurs	Jean	Urbain	M	-	-
	Louis	Semi	M	-	-
	Jacques	Rural	M	-	-
	Pierre	Auto	M	-	-
Patrouilleurs	Simon	Urbain	M	41	14
	Alexandre	Urbain	M	27	6
	Sara	Urbain	F	32	9
	Philippe	Urbain	M	29	7,5
	Julie	Semi	F	35	14,5
	Nicolas	Semi	M	29	8
	Mathieu	Semi	M	31	8,5
	François	Semi	M	42	21
	Marc	Rural	M	38	17
	Isabelle	Rural	F	31	10
	Bruno	Rural	M	36	9
	Chantale	Auto	F	40	16
	Martin	Auto	M	44	16
	Carl	Auto	M	47	22
	Éric	Auto	M	39	15,5

Note : Afin d'assurer la confidentialité des participants, les données relatives à l'âge et aux années d'expérience des directeurs de même qu'au niveau de scolarité de l'ensemble des participants ne sont pas présentées.

Malgré que ces données ne soient pas présentées, il est à noter que les moyennes d'âge et d'années d'expérience chez les directeurs sont respectivement de 42,5 ans et 19 ans. Ainsi, en ajoutant ces informations à l'étude du tableau, il est possible de constater que les directeurs rencontrés sont légèrement plus âgés que les patrouilleurs (moyennes respectives de 42,5 ans

et 36,1 ans) et possèdent également davantage d'expérience (en moyenne, environ 19 ans par rapport à 13 ans). Des différences peuvent également être observées si l'on regroupe les participants selon le type de poste auquel ils appartiennent. En effet, dans cet échantillon, les patrouilleurs autoroutiers sont plus âgés (moyenne 42,5 ans) que les patrouilleurs des trois autres groupes, les plus jeunes travaillant dans les postes urbains (moyenne 32,3 ans). Enfin, les sous-groupes des hommes et des femmes présentent des différences négligeables tant au niveau de l'âge que de l'expérience.

2.3 COLLECTE DE DONNÉES

2.3.1 **Déroulement du terrain**

La collecte de l'ensemble des données a eu lieu entre le 19 juillet et le 21 septembre 2012 inclusivement. Les entrevues ont eu une durée moyenne d'une heure et demie, la plus courte étant d'une heure et la plus longue de deux heures et quart. La majorité des rencontres ont eu lieu dans des locaux de la SQ, sur le lieu de travail de chacun des participants, à l'exception de l'une d'entre elle qui s'est déroulée dans un local de travail à la Bibliothèque des lettres et sciences humaines de l'Université de Montréal.

Au début de chaque rencontre, les objectifs de la recherche étaient rappelés au participant et un formulaire de consentement (présenté à l'annexe 3) était signé par les deux parties (voir la section « Critères éthiques - Considérations à l'égard des participants » pour plus de détails sur le formulaire de consentement). De plus, les participants ont été invités à consentir à l'enregistrement audio de l'entretien. En effet, en plus de permettre à l'intervieweur d'accorder toute son attention au discours tenu plutôt qu'à la prise de notes, cette méthode permet également d'assurer à l'interviewé que ses propos seront rapportés de la manière la plus fidèle possible. Dans le cadre de la présente étude, tous les participants ont consenti à l'enregistrement de leur entretien. Des notes partielles ont tout de même été prises tout au long des rencontres afin d'assurer une bonne continuité entre le discours du participant et les questions posées en cours d'entretien. Cette prise de notes a également permis de ne pas oublier les idées ou les questions spontanées en cours d'entrevue, lesquelles ne pouvaient pas être suggérées sur le coup afin de ne pas couper la parole et, par le fait même, le rythme des

participants. Au terme de chaque entrevue, la fiche signalétique contenant les informations relatives aux coordonnées de l'entretien ainsi qu'aux variables sociologiques et stratégiques du participant (présentée à l'annexe 4) a été remplie. Les détails de cette fiche signalétique sont discutés dans la section qui porte le même nom.

2.3.2 Grille d'entrevue et formulation des questions

La grille d'entrevue est l'outil qui sert à guider l'intervieweur tout au long de l'entrevue et qui lui assure d'aborder avec l'interviewé tous les points qu'il a identifié comme étant pertinents pour sa problématique (Boutin, 1997; Patton, 1980). Cette grille consigne des thèmes prédéterminés sur lesquels l'intervieweur désire entendre s'exprimer les participants, mais ne constitue pas un « ordre du jour », c'est-à-dire que les relances thématiques n'ont pas à être proposées selon une séquence fixe préétablie, ni dans un même ordre d'un entretien à l'autre (Boutin, 1997). La grille d'entrevue doit en effet être utilisée comme un guide et non comme une recette. De cette façon, elle offre un cadre à l'intérieur duquel l'intervieweur bénéficie d'une liberté calculée en ce sens qu'il peut se permettre un certain degré de spontanéité dans la formulation de ses relances et dans sa façon de construire la conversation (Boutin, 1997; Patton, 1980). Ainsi, l'idée n'est pas nécessairement de permettre une série d'entretiens qui se ressemblent tous, mais plutôt de recueillir un niveau similaire d'information (Patton, 1980) et de profondeur (Boutin, 1997) dans tous les entretiens. De plus, l'utilisation de la grille d'entretien permet à l'intervieweur de mieux gérer le temps de l'entrevue (Boutin, 1997; Patton, 1980).

Pour être efficace et utile, l'élaboration la grille d'entrevue ne devrait pas être faite de manière aléatoire. Dans un premier temps, Patton (1980) avance que, bien que la structure d'un entretien semi-directif ne soit pas prédéfinie, il peut tout de même être préférable d'aborder les thèmes selon un ordre stratégique. En effet, il suggère de débiter les entretiens avec des thèmes de nature descriptive (comportements, activités, expériences) plutôt que de se lancer directement sur des thèmes plus controversés ou qui demandent à l'interviewé de se replacer dans un certain contexte (opinions, interprétations, sentiments). Selon lui, cette façon de faire permet de circonscrire le contexte préalable aux thématiques plus invasives ou délicates.

Dans un deuxième temps, Patton (1980) affirme que la formulation des relances est primordiale puisqu'elle a une influence sur la façon dont répond l'interviewé. Il propose ainsi une série de critères que devraient respecter les relances thématiques afin de permettre d'aller chercher l'information désirée. D'abord, il est important que l'intervieweur privilégie les **relances ouvertes** afin de permettre à l'interviewé de choisir lui-même la direction qu'il veut emprunter ainsi que les termes qu'il désire employer. Elles doivent donc être **exemptes de tout présupposé** qui aurait pour effet de restreindre le champ de réponse de l'interviewé. Patton donne l'exemple suivant : plutôt que de demander « Quelle est votre satisfaction par rapport au programme? », question qui contraint l'interviewé à s'exprimer en termes de satisfaction, il est préférable de demander « Que pensez-vous du programme? ». De plus, Patton (1980) suggère d'**éviter les questions qui mènent à des réponses dichotomiques** puisque celles-ci n'encouragent pas l'interviewé à développer ses idées en profondeur, mais l'incitent plutôt à s'en tenir à des réponses courtes de type « oui - non ». Ensuite, il avance que **chaque relance ne devrait contenir qu'une seule idée**. En effet, plusieurs idées présentées simultanément peuvent rendre l'interviewé confus à propos de ce qui lui est demandé exactement et, plus tard, rendre la tâche de l'analyse plus ardue. Enfin, **les relances doivent être claires**, c'est-à-dire qu'elles doivent avoir été élaborées de façon à ce que la personne interviewée en comprenne le sens. Pour ce faire, il faut porter attention aux mots ou aux termes qui sont susceptibles de ne pas être connus des participants (par exemple des noms d'organismes, de programmes, des termes techniques, etc.) et s'assurer de ne pas les employer.

Dans le cadre de la présente étude, deux grilles d'entrevue distinctes ont été élaborées afin d'optimiser la qualité des informations recueillies à l'aide des entretiens, soit une pour les patrouilleurs et l'autre pour les directeurs de poste.

2.3.2.1 Grille d'entrevue pour les patrouilleurs

La grille d'entrevue pour les patrouilleurs, présentée à l'annexe 5, prévoit une consigne de départ ainsi qu'une relance permettant d'introduire un deuxième thème au cours de l'entrevue. La consigne de départ est formulée comme suit : « J'aimerais que vous me parliez

de comment vous faites votre travail en sécurité routière » et vise à amener l'interviewé à discuter de la nature de son travail en SR, de la façon dont il le fait et le perçoit, de l'importance qu'il lui accorde, des directives qu'il reçoit de la part de son supérieur, etc. La relance thématique prévue par la suite, à savoir « J'aimerais que vous me parliez de ce que vous faites quand vous êtes face à un automobiliste en infraction », cible quant à elle spécifiquement la décision du policier de procéder à une intervention (interception, émission de constat) et les facteurs qui influencent cette décision. Cette relance a donc été utilisée pour rediriger une partie des participants vers le thème désiré puisque plusieurs d'entre eux ne l'ont pas abordé d'emblée suite à la consigne de départ.

2.3.2.2 Grille d'entrevue pour les directeurs de poste

La grille d'entrevue destinée aux directeurs de poste, présenté à l'annexe 6, contient pour sa part une consigne de départ et deux relances thématiques. La consigne « J'aimerais que vous me disiez comment vous voyez le travail policier en sécurité routière » servait à cerner le point de vue des dirigeants quant au rôle et aux tâches des policiers en SR ainsi qu'à l'importance de leurs actions sur les routes. Ensuite, la première relance thématique « J'aimerais que vous me parliez de vos attentes par rapport au travail des policiers » devait amener l'interviewé à discuter des directives transmises aux patrouilleurs ainsi que de la façon dont il aimerait que ceux-ci les mettent en application. Enfin, en demandant « À votre avis, de quelle façon les policiers devraient-ils utiliser leur pouvoir discrétionnaire? », l'interviewé était invité à discuter des critères qui, selon lui, devraient être considérés par les patrouilleurs lorsqu'ils doivent prendre une décision quant à l'action à poser face à une situation donnée.

2.3.3 Fiche signalétique

Une fiche signalétique a été élaborée afin de consigner différentes informations reliées au participant qui ont été jugées comme pouvant être potentiellement utiles lors de l'analyse des données. Cette fiche, présentée à l'annexe 4, a été remplie au terme de chaque entretien et regroupe, d'une part, les variables sociologiques habituellement considérées, soit l'âge, le

sexe et le niveau d'éducation et, d'autre part, des variables stratégiques qui ont été choisies spécifiquement en fonction de l'objet d'étude. Parmi ces variables se retrouvent deux des trois critères d'échantillonnage qui ont été présentés précédemment, soit la fonction et le type de poste d'attache, et dont la pertinence a amplement été justifiée³. De plus, une autre variable stratégique, qu'il aurait été trop complexe de prendre en compte lors de la construction de l'échantillon, mais qui semblait tout de même intéressante à considérer, a été prise en note sur la fiche signalétique. Il s'agit de la trajectoire professionnelle, variable pour laquelle a été noté l'historique de travail du policier, c'est-à-dire dans quel(s) autre(s) poste(s) il a travaillé avant d'être où il est, voire même dans quelle(s) autre(s) organisation(s). Cette variable semble importante à considérer car, à titre d'exemple, deux policiers qui travaillent en milieu urbain pourraient tenir des propos très différents si l'un d'eux a travaillé en milieu rural auparavant alors que l'autre non.

2.4 STRATÉGIES D'ANALYSE

Avant d'entamer le processus d'analyse, les entretiens ont d'abord fait l'objet d'une retranscription intégrale depuis leur version audio. Une fois cette étape complétée, le logiciel d'analyse qualitative ATLAS.ti a été utilisé afin de procéder à l'analyse verticale de chacun des entretiens. Pour ce faire, les verbatim ont été lus attentivement à tour de rôle afin de procéder à la codification des différents sujets traités par les participants. Chaque entretien a ainsi été découpé en extraits, lesquels se sont vus attribuer un code, parfois même deux ou trois. De nouveaux codes étaient créés à chaque fois qu'un sujet était abordé pour la première fois. En plus d'être consignés à même le logiciel, ces codes ont également servi à élaborer une grille de codification qui allait s'avérer un outil précieux lors de l'analyse horizontale, c'est-à-dire l'analyse qui a permis de faire ressortir les différences et les similitudes entre les propos des participants. Cette grille, présentée à l'annexe 7, permet de repérer rapidement le nombre et le nom des participants ayant abordé chaque sujet (code). Dans un premier effort d'organisation de l'information, les sujets y ont été classés par thèmes et dimensions.

³ Il n'a pas été jugé nécessaire d'inclure le troisième critère d'échantillonnage, le district, car ce critère n'a servi qu'à sélectionner les participants et n'a pas été utilisé lors de l'analyse. En effet, puisque cette étude exclue six des dix districts desservis par la SQ, il semble peu pertinent de procéder à une analyse partielle en ce qui a trait à la diversité du territoire couvert.

Au terme de l'analyse des 19 entretiens, 181 codes avaient été créés. Certains d'entre eux ont pu être fusionnés en raison de leur forte similitude, laissant ainsi 144 sujets à soumettre à l'analyse horizontale. Selon toute vraisemblance, il n'était pas possible de discuter de l'ensemble de ces sujets dans la présentation des résultats; plusieurs ont donc dû être écartés. Deux critères ont été retenus pour procéder à la sélection, soit la pertinence des sujets par rapport aux objectifs de l'étude et leur récurrence d'une entrevue à l'autre. Un seul sujet en apparence conforme à ces critères a été écarté, soit la CCA. En effet, bien que ce sujet ait été couvert par l'ensemble des patrouilleurs et qu'il s'agisse d'une des principales préoccupations en SR, il a été décidé de ne pas en traiter dans le cadre du présent mandat. Puisque la CCA n'est pas une infraction au CSR mais plutôt un acte criminel face auquel les patrouilleurs ne disposent d'aucune latitude en ce qui a trait l'application de la loi, il ne semblait pas pertinent de l'inclure à l'étude du pouvoir discrétionnaire⁴.

En plus de permettre de mettre en valeur certains sujets et de procéder à la comparaison des discours, le processus d'analyse horizontale a également permis d'évaluer le niveau de saturation atteint ainsi que de vérifier l'effet des différents critères de diversifications ayant servi à l'échantillonnage et des caractéristiques des participants recueillies lors de l'entretien. D'une part, le niveau de saturation atteint est très satisfaisant et il semble peu probable que des entretiens supplémentaires auraient généré significativement plus de nouvelles informations. En effet, les sujets et enjeux majeurs qui ont servi à structurer les résultats (chapitre suivant) ont tous été traités au cours des premiers entretiens analysés et très peu de nouveaux codes ont été créés lors de l'analyse de la deuxième moitié des entretiens⁵.

⁴ Il est à noter que le retrait de cette thématique n'implique pas que les patrouilleurs appliquent systématiquement les lois relatives à la CCA, mais plutôt que les participants rencontrés n'ont pas mentionné procéder à un quelconque processus décisionnel pour évaluer s'ils interviendront ou non. La majorité des patrouilleurs ayant abordé ce sujet ont davantage discuté de leur façon de travailler cette problématique et, quoique très intéressantes, les informations qui en ont découlé ont été jugées moins pertinentes en fonction des objectifs de l'étude.

⁵ À titre d'exemples, suite à l'analyse de 10 des 19 entretiens, les thèmes suivants avaient déjà été abordés par la moitié ou plus des participants (huit patrouilleurs et deux directeurs) : opérations provinciales, objectifs visés, efficacité perçue des interventions policières, avertissement versus répression, évaluation quantitative de la performance et prestation de service, prédisposition du patrouilleur, seuil de tolérance, attitude de l'automobiliste, importance de la SR, gravité de l'infraction, consistance des interventions, environnement, effectifs, communication des priorités, pouvoir discrétionnaire, âge et antécédents de l'automobiliste.

D'autre part, les critères d'échantillonnage relatifs au type de poste (urbain, semi-urbain, rural, autoroutier) ainsi qu'au district n'ont pas permis d'identifier de distinctions notables dans le discours des participants. Il en va de même pour les différentes variables recueillies lors des entretiens (âge, scolarité, années d'expérience, trajectoire professionnelle). Ainsi, tout au long de l'analyse, les propos tenus par les participants n'ont été mis en parallèle qu'en fonction de leur appartenance au groupe des directeurs ou des patrouilleurs.

2.5 CRITÈRES ÉTHIQUES

2.5.1 **Considérations à l'égard des participants**

Puisque la présente recherche implique la participation de sujets humains, il a été impératif de tenir compte de certains éléments afin de ne pas brimer leurs droits. Il est important de mentionner que ces droits ont préséance sur les intérêts personnels du chercheur de même que sur sa volonté de contribuer à l'avancement scientifique (Boutin, 1997; Pole et Lampard, 2002). Ainsi, l'intégrité physique, psychologique et sociale des participants ne peut être compromise à aucun moment dans le processus de la recherche et le chercheur se doit d'agir de façon respectueuse à leur égard en tout temps (Boutin, 1997; Pole et Lampard, 2002). Afin de s'assurer que chacun des participants soit traité comme il se doit, un formulaire de consentement a été signé par chaque participant et par le chercheur avant de débiter l'entretien. Ce formulaire consigne différents critères éthiques primordiaux.

D'abord, la participation à la recherche doit reposer sur le consentement libre et éclairé des participants (Boutin, 1997; Crête, 1997; Pole et Lampard, 2002). Le chercheur se doit donc d'expliquer aux personnes sollicitées quelle est la nature exacte du projet, à quoi il servira, en quoi consiste leur participation à ce projet, de même que quels sont les possibles avantages et inconvénients qui pourraient en découler (Boutin, 1997; Crête, 1997; Pole et Lampard, 2002). Ceci permet à ces personnes d'avoir suffisamment d'information pour pouvoir prendre une décision quant à leur volonté de participer ou non (Crête, 1997). Dans le cadre de la présente recherche, toutes ces informations ont non seulement été fournies aux personnes contactées lors du recrutement, mais elles ont également été répétées au tout début des entretiens et consignées par écrit dans le formulaire de consentement. Trois sections de ce formulaire sont

d'ailleurs utilisées à ces fins d'information; ces sections se nomment : *Objectif de la recherche, Participation à la recherche et Avantages et inconvénients* (annexe 3).

Ensuite, puisque les participants ont le droit de conserver l'anonymat, il est très important de pouvoir leur garantir la confidentialité des informations recueillies à leur sujet (Boutin, 1997). Le chercheur a donc la responsabilité, d'une part, d'informer les participants que les données les concernant demeureront confidentielles et, d'autre part, de leur expliquer dans quelle mesure et par quels moyens cette confidentialité sera assurée (Boutin, 1997; Pole et Lampard, 2002). À cet effet, non seulement le nom des participants a-t-il été modifié pour fins de présentation des résultats, mais tous les éléments qui auraient pu permettre de les identifier ont également été omis lors de la retranscription des entrevues et ce, dans le but d'éviter de les utiliser. À titre d'exemple, lorsque les participants nommaient des villes où ils avaient travaillé, des programmes qu'ils ont mis en place ou encore des situations très spécifiques et potentiellement connues d'autres personnes dans lesquelles ils ont eu à intervenir, les éléments sensibles ont été modifiés ou omis. De plus, puisque les résultats s'appuient sur des extraits de verbatim, c'est-à-dire sur la transcription exacte des paroles des participants, une attention particulière a été portée aux habitudes de langages trop prononcées ou aux expressions récurrentes qu'utilisent certaines personnes et qui pourraient les rendre facilement reconnaissables. La confidentialité assurée aux participants est également un point traité dans le formulaire de consentement (annexe 3).

Enfin, Pole et Lampard (2002) mentionnent que les participants ont le droit de demander à se retirer du projet à n'importe quel moment du déroulement de la recherche et ce, peu importe les raisons à la source de cette décision. La section *Droit de retrait* du formulaire de consentement (annexe 3) a été prévue à cet effet. De plus, malgré qu'ils acceptent de participer au projet, les participants ont le droit de refuser les techniques associées à la collecte de données comme l'enregistrement audio (Pole et Lampard, 2002). À cet effet, le formulaire de consentement consigne de façon distincte les modalités de participation des policiers et celles de l'enregistrement audio de l'entretien. Les participants avaient ainsi la possibilité de signer le formulaire sans nécessairement donner leur accord pour l'enregistrement.

2.5.2 Intégrité scientifique

En plus d'avoir des responsabilités à l'endroit des participants, le chercheur a le devoir de faire preuve d'honnêteté intellectuelle à chaque étape du processus de recherche (Crête, 1997; Pole et Lampard, 2002). Ceci implique que le chercheur doit éviter d'introduire des biais dans son projet, qu'il s'agisse de ne présenter, lors de la recension des écrits, que des auteurs dont les opinions ou les résultats de recherche concordent avec son point de vue initial, ou encore de manipuler les résultats obtenus, soit en inventant des données, soit en omettant de présenter des résultats qui ne confirment pas son point de vue (Crête, 1997). Au cours du présent projet, une attention particulière a été portée à protéger cette intégrité scientifique.

- 3 -

RÉSULTATS

L'analyse des entretiens effectués auprès des 15 patrouilleurs et quatre directeurs de postes de la SQ a permis de circonscrire l'utilisation qui est faite du pouvoir discrétionnaire en mettant en évidence les divers éléments qui influencent les pratiques d'interception et d'émission de constats d'infractions. Elle permet donc de répondre au but de la présente étude qui était de mieux comprendre le recours au pouvoir discrétionnaire dont disposent les patrouilleurs de la SQ dans le cadre de leurs interventions en SR.

Avant d'entamer dans le détail la façon dont les patrouilleurs font usage de leur pouvoir discrétionnaire, il semble toutefois intéressant de souligner que les directeurs ont émis certaines réserves en ce qui a trait à son utilisation en général. En effet, les quatre directeurs rencontrés sont d'avis que le pouvoir discrétionnaire devrait être une mesure d'exception et non la norme. Selon eux, il est acceptable que dans des circonstances particulières, un patrouilleur puisse prendre la décision qu'aucun constat ne sera émis à un automobiliste ayant commis une infraction quelconque. Ayant déjà été patrouilleurs, ils admettent eux-mêmes avoir laissé des chances à l'occasion en fonction de la situation et qu'il est correct de le faire. Ceci dit, ils croient que les patrouilleurs ne devraient pas s'accorder cette latitude lors de chaque interception. À cet effet, Louis affirme : « [Le patrouilleur] a le pouvoir de donner un constat ou pas, y'a le pouvoir d'éduquer ou de faire de la prévention, mais faut pas que ça soit une normalité, faut que ça soit des cas d'exception, tant qu'à moi. [...] Sinon ben, c'est plus un pouvoir là ». Or, du point de vue de deux directeurs, les patrouilleurs auraient recours dans une trop grande mesure à ce pouvoir qui leur est accordé.

Où j'trouve qu'on a un problème c'est quand le policier fait 10 interceptions, pis qu'y donne neuf fois sur 10 un *break*. Là c'est pas normal. - *Jean, directeur, urbain*

Le pouvoir discrétionnaire est peut-être surutilisé, y devrait être moins utilisé ou même, y faudrait le définir. Parce que présentement le pouvoir discrétionnaire, les policiers pensent qu'y'ont un pouvoir discrétionnaire sur tout. - *Louis, directeur, semi-urbain*

Aux yeux de deux directeurs, certaines conséquences négatives peuvent découler d'une utilisation excessive du pouvoir discrétionnaire. D'un côté, Louis avance qu'à donner trop de chances aux automobilistes, les règlements relatifs à la SR de même que l'importance

d'adopter des comportements responsables sur la route s'en trouvent banalisés. D'un autre côté, Pierre affirme que, puisque l'interprétation qui est faite du pouvoir discrétionnaire peut varier d'un policier à l'autre, et donc que le fait de recevoir un constat d'infraction puisse reposer sur la chance ou la malchance d'avoir été intercepté par un policier plutôt qu'un autre, il y a là un fort potentiel de créer un sentiment d'injustice chez les automobilistes.

Faut pas banaliser le pouvoir discrétionnaire, qu'on utilise ça à toutes sortes de sauces etc. J pense que, y'a des lois, faut les faire respecter... À surutiliser le pouvoir discrétionnaire, tant qu'à moi on banalise les lois, et les devoirs des gens. - *Louis, directeur, autoroutier*

C'est plate là toi regarde tu pognes un policier zélé dans une opération pis y te donne ton constat d'infraction, pis tu pourrais passer le lendemain ou ta *partner* qui a tel char qui te suivait en arrière a pogné l'autre policier pis elle l'a pas eu. Comment que tu peux te sentir comme personne, c'est injuste, pis c'est vrai que c'est injuste, c'est pas correct. C'est le danger du pouvoir discrétionnaire. - *Pierre, directeur, autoroutier*

Pour pallier cette application variable des règlements, deux directeurs sont d'avis que le recours au pouvoir discrétionnaire devrait impliquer une certaine notion d'uniformité; uniformité dans les interventions d'un même policier et uniformité dans les pratiques de l'ensemble des policiers.

Normalement le pouvoir discrétionnaire c'est : dans une autre situation, en pareilles circonstances, est-ce qu'on aurait donné le billet? Si c'est oui, tu dois pas utiliser ton pouvoir discrétionnaire. Le pouvoir discrétionnaire c'est vraiment, quelque chose de **particulier**. - *Jean, directeur, urbain*

Moi dans ma tête le pouvoir discrétionnaire c'est que je me dis, mettons qu'on était 10 personnes ici, combien qu'y'en a qui donneraient la chance? [...] Je sais pas des fois la personne elle va avoir une explication pis ça d'air logique, pis j'me dis mettons qu'on était un petit jury ici, y'a tu beaucoup de gens qui donneraient la chance? Ben à ce moment-là moi j'suis très à l'aise à donner une chance. - *Jacques, directeur, rural*

Ainsi, la discrétion accordée aux patrouilleurs dans leurs interventions en SR ne devrait être utilisée qu'à petite dose et de manière relativement uniforme. Cependant, le discours des directeurs laisse entendre que les patrouilleurs interpréteraient cette notion de façon non

conforme à leur vision. En effet, Jean avance que : « Pour la majorité des gens, malgré le fait que ça leur ait été expliqué à la formation de base dans le cours de droit pis tout ça, c'est mal utilisé ». Jacques renchérit : « On prendrait admettons tous les policiers du poste, j'les rentrerais ici pis j'leur demanderais "expliquez-moi c'est quoi le pouvoir discrétionnaire", ben j'pense que sur les 22 ben, y'en aurait 20 qui diraient "ben on n'est pas obligés de donner un *ticket* quand on pogne quelqu'un là"... C'est ça mais tu te bases sur quoi là? ». Les directeurs de postes ont donc l'impression que leurs patrouilleurs donnent trop de chances aux automobilistes en faute et qu'ils ont potentiellement mal intégré la notion de pouvoir discrétionnaire et la portée qu'ils peuvent lui donner. Il semble toutefois persister un flou, même pour les directeurs, en ce qui a trait à la façon dont les patrouilleurs effectuent leur travail en SR et aux raisons plus précises qui guident leurs décisions et leurs actions.

Le présent chapitre, divisé en quatre sections, expose les différents éléments relatifs à l'organisation, au policier et à la situation qui ont été discutés par les participants et identifiés comme pouvant influencer leurs actions en SR. La première section se veut être une introduction au travail qu'effectuent les patrouilleurs en SR et permet de mieux cerner le regard qu'ils portent sur les tâches qui y sont liées. Cette section couvre notamment les informations relatives à la définition de la SR, à l'importance et à l'efficacité perçues des interventions policières, ainsi qu'à la façon d'effectuer le travail en SR.

Les deuxième, troisième et quatrième sections portent respectivement sur les dimensions organisationnelle, individuelle et situationnelle, et présentent l'influence sur l'action policière en SR des différents éléments s'y rattachant. Trois types d'influence ont été retenus dans le cadre de cette analyse, à savoir l'influence sur le temps qui sera consacré à des activités de SR, sur la décision d'intercepter un automobiliste ou de le laisser filer, ainsi que sur la décision d'émettre ou non un constat d'infraction. En plus d'aborder la question du « comment », c'est-à-dire de tenter de représenter le plus fidèlement possible le processus de prise de décision des patrouilleurs lorsqu'ils sont témoins d'une infraction au CSR, ces sections mettent également en lumière la présence de failles au niveau de la transmission des objectifs et des priorités organisationnels, lesquelles peuvent expliquer le « pourquoi » de leurs actions en apparence incompatibles avec lesdits objectifs.

3.1 LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE VUE SELON LES POLICIERS

Au cours des entretiens, les participants ont été invités à discuter de la façon dont ils perçoivent leur travail en SR. Les sujets qu'ils ont abordés peuvent être regroupés sous trois grands thèmes, à savoir le partage des responsabilités entre les différents acteurs concernés par la SR, la planification des opérations, ainsi que l'intégration des activités de SR à la patrouille.

3.1.1 La sécurité routière, une responsabilité partagée

Dès qu'on aborde le sujet de la SR, l'image du véhicule de patrouille en bordure de route, gyrophares allumés et policier à l'œuvre n'est jamais bien loin. En effet, les policiers sont probablement les intervenants les plus visibles au quotidien en ce qui a trait à la SR. Or, au cours des entretiens, plusieurs participants ont tenu à souligner que les policiers ne sont pas les seuls à assumer la responsabilité d'assurer la sécurité du réseau de transport. Bien entendu, ils sont les intervenants de première ligne sur la route et occupent un rôle crucial, lequel se traduit essentiellement par l'application des lois et règlements prévus au Code criminel et au CSR et ce, tant par le biais de la répression que de la prévention. Ceci dit, plusieurs sont d'avis qu'une part de la responsabilité devrait également revenir aux autres acteurs concernés par cet enjeu, les plus souvent cités étant les usagers de la route eux-mêmes ainsi que le gouvernement. La présente section dépeint le rôle qui revient à chacun de ces groupes selon les participants.

3.1.1.1 Importance des interventions policières en SR et efficacité perçue

Il semble relativement convenu chez les policiers rencontrés que l'action policière en SR est très importante, et ce pour une raison bien simple : assurer la sécurité des usagers du réseau de transports (neuf patrouilleurs et deux directeurs). Cinq patrouilleurs et deux directeurs ont d'ailleurs mis en valeur cette importance en affirmant qu'il suffit de n'avoir couvert que quelques accidents mortels ou avec blessés graves pour réaliser à quel point les interventions des patrouilleurs sur les routes ont un sens et sont primordiales.

Trop souvent on va voir bon un p'tit père de famille, une p'tite mère de famille, *pout pout pout* qui sont sur la route, mais y se font ramasser par des gens soit en boisson, ou des très grandes vitesses. Pis c'est ça que moi, ça fait 16 ans que je chauffe un char de police, pis j'en ai vu beaucoup d'accidents avec des enfants des affaires comme ça, mais pourquoi, parce que c'est l'autre, c'est l'autre qui a créé un problème, c'est l'autre qui est soit en boisson ou y'a perdu le contrôle à cause d'une vitesse. Pis ça ça me dérange énormément. Faque notre job est **amplement** justifiée, juste pour la sécurité générale des gens sur la route. - *Éric, patrouilleur, autoroutier*

Trois directeurs ont également souligné que la SR devrait être une priorité pour les policiers ne serait-ce que parce qu'elle représente une grande proportion des demandes des élus et des plaintes de citoyens. En effet, Jean affirme que : « 70 % des récriminations ou des demandes qui nous sont faites, c'est toujours relié à la sécurité routière. Des demandes d'intervention, des plaintes de vitesse dans les rues, des comportements déviants, des cellulaires au volant ». De ce fait, puisque la profession policière en est une de service à la clientèle, ces trois directeurs sont d'avis que les policiers se doivent d'intervenir là où ladite clientèle, dans ce cas-ci la population, fait état d'une problématique qui l'incombe.

Toutefois, bien que la SR constitue un aspect important du travail des patrouilleurs, tous ne perçoivent pas l'efficacité de leurs interventions de la même manière. D'abord, six patrouilleurs et deux directeurs soulignent qu'il est difficile d'apprécier les effets directs des actions policières sur le comportement des automobilistes, de même que sur le bilan routier, dans la mesure où, pour une même intervention et une même conséquence (avertissement, constat), chaque personne ne réagira pas nécessairement de façon identique.

J'pense que monsieur-madame tout-le-monde qui reçoit un constat, ça va les ramener pis y vont faire attention. Mais ceux qui sont habitués d'être sur le chemin, des travailleurs sur la route, Québec-Montréal, on s'en va à Toronto, on revient, eux autres sont moins, ça rentre un peu moins tsé. C'est sûr qu'y vont continuer d'avoir des constats parce qu'y sont pressés, y'ont des rendez-vous à respecter faque y se disent « bah, si j'roule 120 dans 90 c'est pas si pire que ça ». Y prennent une chance tsé. - *Isabelle, patrouilleur, rural*

Ça dépend toujours de chaque personne. [Une] personne qui a pas eu de billet d'infraction, peut-être que, mettons l'infraction qu'elle va avoir faite, pis qu'elle a pas de *ticket* pour ça, peut-être qu'elle le refera plus après. Mais la personne qui en a eu un pour telle telle raison, pis là elle est tellement en

maudit, elle est tellement choquée que regarde elle va peut-être refaire encore la même affaire. Faque des fois, ça a pas le même effet sur chaque personne, que t'en donnes ou que t'en donnes pas. - *Chantale, patrouilleur, autoroutier*

Malgré cette difficulté à évaluer la portée concrète de leurs actions auprès de chaque automobiliste, neuf patrouilleurs et un directeur croient tout de même que, globalement, les interventions policières contribuent à la modification des comportements des automobilistes de même qu'à l'amélioration du bilan routier. Il est à noter que les interventions policières auxquelles font référence les participants incluent tant les opérations ciblées, les interceptions avec ou sans émission de constats, ainsi que le simple fait d'être visible⁶.

Rien qu'avec les statistiques on est capable de prouver que, en émettant, en faisant plus d'interventions en sécurité routière, on diminue le nombre d'accidents mortels ou avec blessés. - *Marc, patrouilleur, rural*

J'pense que, quand on fait des opérations pis quand on donne des constats, qu'on en donne qu'on n'en donne pas, ça conscientise les personnes qui sont interreliées à ça, soit la personne qui a le constat ou la personne qui nous voit faire une opération etc. J'pense que ça a un gros impact, pis j'pense c'est un bon moyen aussi. [...] Autant de persuader les citoyens, comme j'le dis quand y nous voient faire une opération, persuader la personne que, tsé ça y fait pas plaisir d'avoir un constat d'infraction, mais en même temps elle se dit « bon ben j'vas slaquer » tsé. [...] Pis admettons la personne qui a vu faire une opération, ben là peut-être qu'elle roulait vite un peu avant, elle s'est pas faite capter ou elle a rien eu mais elle va se dire « ouain va peut-être falloir que je slaque d'un coup qu'y'en a un autre ». - *Alexandre, patrouilleur, urbain*

D'un autre côté, deux patrouilleurs émettent de sérieux doutes quant à l'effet de leurs actions sur l'état du bilan routier. Selon eux, les fluctuations de ce dernier ne devraient pas être considérées comme le reflet d'interventions policières plus ou moins soutenues. Deux directeurs se joignent d'ailleurs à eux et soutiennent que plusieurs autres éléments pourraient avoir un effet sur le bilan routier, tout en maintenant que les activités policières puissent être l'un d'eux. Ces participants nomment entre autres la sensibilisation et l'éducation, qui sont davantage de ressort gouvernemental, les avancements technologiques qui ont contribué à

⁶ La visibilité est présentée par les participants comme étant le fait que les automobilistes puissent remarquer la présence policière sur leur chemin et ce, peu importe ce que sont en train de faire les policiers (interception d'un autre automobiliste, rédaction de rapport dans le véhicule de patrouille, etc.).

rendre les véhicules plus sécuritaires, de même que diverses considérations sociales et environnementales.

Les vacances de la construction, on a eu un super bon bilan, est-ce que c'est vraiment notre présence? Est-ce que c'est l'éducation? Dans ma tête à moi c'est pas clair, pis c'est quoi qui fait l'effet. Tsé est-ce qu'on a moins de monde qui se déplace sur le réseau routier à cause de l'incertitude économique, à cause des mises à pieds, etc.? Est-ce que c'est les campagnes publicitaires, est-ce que c'est l'intervention policière... on n'est pas capable de le mesurer ça. On a beau se taper dans les mains qu'on a un beau bilan, mais pourquoi qu'on a un beau bilan? C'est facile tsé se faire du capital politique, mais est-ce que c'est vraiment ça? - *Louis, directeur, semi-urbain*

Le gouvernement est allé prendre tout le crédit pour leurs statistiques de sécurité routière. "Y'a dix ans ta ta ta ta ta". Y'a dix ans t'avais pas de coussins gonflables, y'a dix ans t'avais pas des chantiers de construction partout qui font quoi, font ralentir la population, tu peux pas rouler, tu peux pas rouler à 140 l'été, les chantiers partout. Faque y'ont pris le crédit pour tout ça alors que t'as deux causes majeures de moins d'accidents mortels, parce qu'y parlent tout le temps des mortels, coussins gonflables, c'en est une, la technologie est là, non y'en tiennent pas compte y'ont tout pris. - *Martin, patrouilleur, autoroutier*

Cette idée que l'amélioration ou la détérioration de la SR ne découlent pas uniquement des interventions policières est donc cohérente avec l'avis de plusieurs participants voulant qu'il ne revienne pas seulement aux policiers de prendre action.

3.1.1.2 Responsabilisation des automobilistes

Quatre patrouilleurs ainsi qu'un directeur ont mentionné l'importance de responsabiliser davantage les automobilistes par rapport aux comportements qu'ils adoptent sur la route. Trois d'entre eux avancent d'ailleurs que les usagers de la route devraient être considérés comme les premiers responsables en ce qui a trait à la SR et que le travail policier ne devrait arriver qu'en second plan. Deux raisons principales ont été soulevées par les participants afin de justifier cette affirmation. Premièrement, deux patrouilleurs et un directeur sont d'avis que le permis de circuler sur la route n'est pas un droit absolu, mais plutôt un privilège qui est accordé aux citoyens, et que ce privilège devrait être accompagné d'une notion de devoir.

Le gouvernement octroie un privilège à un citoyen de pouvoir avoir un permis, y lui donne un permis. [...] Toute la notion en arrière de ça est banalisée, pis y faudrait, la sécurité routière là, y faut revenir aux prémices de base. Les gens ont un droit de pouvoir utiliser un véhicule sur un réseau routier, c'est un droit qui leur est donné. Avec le droit y vient des devoirs... mais juste cet aspect-là, on n'en entend jamais parler de ça. - *Louis, directeur, semi-urbain*

Deuxièmement, deux patrouilleurs et un directeur rappellent que les infractions commises sur les routes de même que l'état du bilan routier sont avant tout le reflet du comportement des automobilistes et non simplement le résultat d'un travail policier plus ou moins bien effectué. Ils insistent d'ailleurs sur le principe que les policiers ne peuvent pas respecter les règlements à la place des automobilistes et donc, qu'à la base, le fait que les routes soient sécuritaires ou non repose en grande partie sur la façon dont ceux-ci choisissent de conduire.

À la base faut se dire que la personne qui a passé son permis de conduire, qui conduit un véhicule, j'veux dire si elle se responsabilise pas elle-même à la base, on peut pas le faire pour tous ces gens-là tsé. [...] Somme toute les gens, y faut que tout seul dans leur voiture se disent « bon, j'vas rouler à une vitesse normale, j'vas m'attacher, j'vas respecter les règlements ». [...] Ça devrait pas être un tour de force tsé, y devraient le faire eux autres mêmes, tsé c'est pour ça que, j'trouve des fois qu'y nous donnent beaucoup d'importance, beaucoup de responsabilités alors que dans les faits tsé, c'est chaque personne qui devrait se pointer du doigt là. - *Isabelle, patrouilleur, rural*

Les gens faut qu'y se responsabilisent aussi. C'est beau dire que c'est la faute de la police si y'a d'la vitesse là. Mais c'est qui qui la cause la vitesse, c'est les citoyens. - *Louis, directeur, semi-urbain*

Louis ajoute que la responsabilité policière est également limitée par les causes d'accidents sur lesquelles il n'est pas possible de travailler. Selon lui, bien qu'il soit possible de faire de la sensibilisation et de la prévention sur l'ensemble des causes de collisions, certaines d'entre elles comme la fatigue au volant et la distraction reposent ultimement sur la bonne volonté des automobilistes.

Tsé, quand on regarde les statistiques pis qu'on dit « inattention / distraction ». Ben c'est une des causes là. Je m'excuse là mais, tu conduis un véhicule, faut que tu sois attentif à ton environnement. [...] C'est facile de tomber dans la banalisation de dire un accident c'est un accident, mais y'a

trop de facteurs présentement qui nous indiquent qu'y'a une non responsabilisation des conducteurs. - *Louis, directeur, semi-urbain*

Face à ce constat de la non responsabilisation des automobilistes, Martin est d'avis que les instances gouvernementales n'ont pas aidé la problématique. En effet, des campagnes demandant aux automobilistes d'accorder la priorité aux piétons (notamment aux traverses indiquées), de se placer dans la voie de gauche pour permettre aux gens d'embarquer sur l'autoroute ou encore le concept du *no fault* auraient simplement contribué à déresponsabiliser davantage les usagers de la route. Bien que les autres participants n'aient pas abordé ce point spécifique, ils sont tout de même quelques-uns à avoir discuté de la part de responsabilité gouvernementale en ce qui a trait à la SR.

3.1.1.3 Responsabilité du gouvernement

Alors que les policiers sont responsables d'appliquer les lois et règlements, le gouvernement voit à l'élaboration et, le cas échéant, à la modification de ces derniers. Selon trois patrouilleurs et un directeur, plusieurs lois et règlements en vigueur actuellement n'ont pas la force de frappe nécessaire pour dissuader les automobilistes de commettre des infractions. À leur avis, des lois plus sévères, « des lois matraques qui vont faire mal sur le coup » (Carl), permettraient probablement de faire réfléchir davantage les automobilistes et surtout de leur enlever le goût de répéter le comportement en question.

On est souvent timide, tsé au niveau des lois. Y'a des infractions que ça devrait être tant qu'à moi beaucoup plus sévère. Y devrait avoir des mesures où est-ce qu'on peut complètement enlever un permis de conduire à une personne. [...] Une grande vitesse dans une zone de 50 km/h, c'est 90 dans une zone de 50, tu peux suspendre j'pense c'est sept jours. Ça pourrait tu être deux mois à la place? On [...] dirait qu'on a peur de donner des conséquences qui font mal. - *Louis, directeur, semi-urbain*

De son côté, François ajoute que si le gouvernement désirait vraiment que certaines problématiques disparaissent, il pourrait agir à un niveau bien au-delà de la réglementation et imposer différentes normes au niveau des composantes automobiles. En effet, il avance que si tous les véhicules étaient munis d'éthylomètre, la problématique de CCA disparaîtrait d'elle-même, les conducteurs ne pouvant automatiquement pas prendre le volant après avoir

consommé de l'alcool. De façon similaire, si la vitesse maximale que peuvent atteindre les véhicules était limitée, une des causes les plus importantes d'accidents serait ainsi grandement réduite. Ceci dit, François ne semble pas très optimiste face à l'instauration d'un tel type de mesure.

J'pense qu'il y a un certain aveuglement volontaire je pense du gouvernement là-dessus... Y'ont des pressions des compagnies d'automobile pis de moto qui sont très fortes, sauf que, on a quand même des lois qui sont plus sévères, qui sont plus fortes dans le fond que des compagnies d'automobile. [...] [Si] on disait, tous mes véhicules doivent être équipés d'éthylomètre, ça règle 100 % de mon problème d'alcool. Tu peux pas conduire aucun véhicule si y'a pas un éthylomètre. Pourquoi qu'y l'font pas? - *François, patrouilleur, semi-urbain*

Enfin, certains participants déplorent qu'il arrive que les conséquences que devraient subir les automobilistes fautifs suite à l'intervention policière ne « suivent pas ». Quatre patrouilleurs donnent l'exemple des procureurs qui choisissent souvent de ne pas procéder dans des causes de CCA lorsque l'automobiliste dépasse de trop peu, voire qu'il arrive directement sur la limite légale des 80 milligrammes d'alcool dans le sang. Selon Alexandre, il est ainsi insensé de vouloir resserrer davantage les lois en matière d'alcool au volant alors que celles qui sont déjà en place ne sont pas appliquées.

Le monde là ce qu'y savent pas c'est qu'une balloune en bas de 100 ici là, y la jettent aux poubelles là. Faque toi mettons que t'as pogné quelqu'un à 80 milligrammes, son premier test 80 pis son autre test 85. Là le procureur va regarder ça, y va lire ta balloune que ça t'a pris trois heures à écrire, y va dire « bon, non on n'ira pas à la cour avec ça »... toc *flushé*. Faque tsé nous autres on s'arrange pour faire des ballounes à 200 pis à 180 pis, ça c'est des belles ballounes mais, tsé une personne qui a soufflé 80, y l'a dépassée la limite là. Les 85 aussi. Tsé un moment donné... Pis là le gouvernement « ah on va descendre ça à 0,5 ». Ouais mais là, vous l'appliquez pas pareil à 80 tsé, commencez par l'appliquer, pis après ça ça va mieux aller. - *Alexandre, patrouilleur, urbain*

Somme toute, bien que les participants ne se perçoivent pas comme étant les seuls à assumer la responsabilité de la sécurité du réseau de transport, ils rappellent tout de même qu'une part certaine du travail leur revient et qu'il est important de le faire. La section qui suit expose la façon dont sont planifiées les activités de SR.

3.1.2 Planification des activités en sécurité routière

Lors des entretiens, les participants ont fait état de deux grandes sources de travail en SR, soit les opérations ciblées et commandées à l'échelle provinciale ainsi que les problématiques locales.

3.1.2.1 Opérations provinciales ciblées

Les opérations provinciales sont exigées par « le central », c'est-à-dire la DSRR. Elles se déroulent lors de périodes prédéterminées (longs congés, vacances de la construction, etc.) et portent sur des thématiques précises (vitesse, cellulaires, ceintures, alcool, etc.). L'ensemble des postes de la SQ doit réaliser le nombre d'opérations demandé et respecter les lieux et la durée établis pour chacune d'elles. Il n'y a pas de consensus au sein des participants quant à la pertinence de telles opérations, sept patrouilleurs et deux directeurs étant d'avis qu'elles sont généralement justifiées alors que trois autres patrouilleurs émettent de sérieux doutes quant à leur utilité et leur efficacité. Cependant, la majorité des participants est d'avis qu'elles présentent certaines lacunes et qu'il serait souhaitable d'ajuster les façons de faire.

Premièrement, la majorité des participants, soit les quatre directeurs ainsi que neuf patrouilleurs, déplorent qu'il arrive souvent que les lieux déterminés pour effectuer les opérations soient mal choisis ou encore que les opérations comme telles ne correspondent pas aux réalités locales. Ainsi, que ce soit en raison de la nature de la thématique ciblée qui ne représente pas une problématique sur le territoire du poste, ou encore parce que le flot de circulation au lieu choisi n'est pas assez important, ces participants en sont venus à s'interroger sur l'utilité de ces opérations.

Ben moi j'y pense qu'y sont complètement dans le champ [*ceux qui planifient les opérations*]. Parce que, je sais pas c'est qui qui invente ça là, mais justement dernièrement, y nous ont placé une opération ceinture de sécurité au carrefour giratoire, à 5h du matin, un dimanche. C'est qui qui pense à ça? Sérieusement là tsé, mais on a ça là comme commande à faire. [...] De plus en plus, y nous donnent des opérations à des endroits où que oui on va être visible, mais non ça sera pas utile nécessairement. - *Isabelle, patrouilleur, rural*

Parce que tsé j'en ai fait des opérations, comme j'te parlais Catalyseur pis j'étais là « ouais, me semble qu'on est deux ici pis... », le monde nous regardait en volant dire « qu'est-ce vous faites là », sortis du char avec notre dossard en plus. [...] C'est juste que quand t'as l'impression d'être peut-être moins utile ou tsé [que c'est] moins fondé là, là c'est là que la motivation est peut-être moins présente un peu. - *Philippe, patrouilleur, urbain*

Des fois y vont dire « allez à telle place à telle heure », « ouais mais c'parce que c'est pas à cette heure-là qu'y faut être là ». On le sait nous autres. Mais tsé ceux qui nous commandent ça, y sont un p'tit peu déconnectés de la réalité, y sont pas sur le terrain. [...] Eux autres sont pas dans le bain là. Je sais pas comment y font pour planifier ça. - *Chantale, patrouilleur, autoroutier*

Face à ces opérations pour lesquelles la pertinence est parfois difficilement justifiable et avec lesquelles les patrouilleurs ne sont pas nécessairement en accord, il arrive que ceux-ci choisissent soit de ne pas effectuer l'opération, soit de fermer volontairement les yeux sur les infractions dont ils pourraient être témoins (deux patrouilleurs et un directeur).

J'fais pas l'opération qu'il [*le supérieur*] me dit de faire quand ça me tente pas d'la faire tsé. [Ou] ok j'vais la faire son opération mais j'verrai rien cette fois-là, c'est plate hein! Ça se pourrait tsé, j'vas aller me *parker* au coin du chemin, j'vas y aller... Ça se pourrait ben gros que j'vois rien. Tsé, ça va arriver comme ça là c'est sûr. - *Isabelle, patrouilleur, rural*

Ça m'offusque pas de me faire dire « ah on va faire ça ». Mais c'est moi qui décide si ça me tente. J'ai pas l'obligation d'y aller... À part de si quelqu'un me donne un ordre là, mais ça me surprendrait. - *Éric, patrouilleur, autoroutier*

Deuxièmement, deux directeurs sont d'avis que le nombre d'opérations commandées est beaucoup trop élevé. Ceci aurait pour effet, de pair avec le point précédent, de ne pas envoyer le bon message aux policiers qui doivent les effectuer et de faire perdre aux opérations le sens qu'on souhaite initialement leur attribuer. D'un côté, Louis avance que le fait d'avoir trop d'opérations à réaliser résulterait en une exécution forcée plutôt que stratégique des opérations. En effet, il affirme : « Tranquillement pas vite s'est ajouté l'obligation de faire des opérations, de faire des opérations pis, le central, le district, le local, les requêtes des citoyens... À un moment donné on vient ensevelis d'opérations à faire pis on les fait un peu partout, pour les faire ».

D'un autre côté, les quatre directeurs affirment que tant la quantité d'opérations que la disparité entre les demandes provinciales et les besoins locaux résultent en une diminution de la crédibilité de ces interventions aux yeux des patrouilleurs. Selon eux, il est difficile de promouvoir l'importance de la SR auprès de leurs policiers lorsqu'ils se voient obligés de leur imposer des opérations qui ne concordent pas avec leurs réalités locales.

Quand Montréal nous appelle pis qu'y nous impose un type d'opération qui est pas relié à notre réalité ben, on se dit « on fait des chiffres juste pour faire des chiffres » pis ça ben, on perd le sens avec notre monde un peu. - *Jean, directeur, urbain*

Par contre, depuis un an ou deux, on est inondés d'opérations planifiées par ce qu'on va appeler « le central », qui respectent pas nécessairement nos réalités locales, qui parfois pour nous les directeurs de poste, pis même nos patrouilleurs, vont être pris beaucoup moins sérieusement, on va y accorder beaucoup moins de crédibilité. [...] Mon ancienne MRC, j'étais obligé de faire des opérations liées à la rage au volant... Ça ne s'y prêtait pas mais pas du tout. Donc je l'imposais à mes policiers, c'était pas du tout crédible. Donc après ça quand on vient pour les contraindre à faire autre chose, on perd un peu de, on perd de l'efficacité. On perd de l'efficacité énormément. Faque oui j'vous dirais que des opérations, si y'en avait certaines bien ciblées, ça serait bien, mais là ça a comme plus de bon sens. Ça a plus de bon sens, c'est trop... on s'y perd! - *Jacques, directeur, rural*

À cela, Jean et Jacques ajoutent qu'il n'est pas pour autant souhaitable d'éliminer complètement les opérations d'envergure provinciale, mais il pourrait s'avérer pertinent de les planifier en prévoyant une certaine latitude qui offrirait aux directeurs de postes la possibilité de les adapter à leur réalité et à leurs besoins.

3.1.2.2 *Problématiques locales*

Les problématiques locales peuvent être soit identifiées par les policiers, soit amenées à leur connaissance par des sources externes, c'est-à-dire par des demandes des élus locaux ou encore par des plaintes de citoyens. D'un côté, les problématiques identifiées par les policiers sont en général reliées aux lieux les plus propices aux accidents, ou, comme les désignent les participants, aux « sites accidentogènes ». En effet, selon six patrouilleurs et trois directeurs, il est plus important de cibler les endroits où il y a une forte concentration d'accidents que ceux

où il y a un gros flot de circulation. La détermination de ces sites peut aussi bien être le fruit d'une analyse des statistiques locales que découler tout simplement de la connaissance approfondie qu'ont les patrouilleurs relativement au territoire qu'ils couvrent.

De l'autre côté, les problématiques soulevées par les élus ou les citoyens peuvent être transmises aux policiers de diverses façons : en appelant directement au poste, en interpellant un patrouilleur en service, en ayant recouru au programme de parrainage, ou même en envoyant des messages sur Twitter⁷. Ces problématiques vont bien au-delà des sites accidentogènes en ce sens qu'elles ciblent également des lieux où certains citoyens ont remarqué qu'un règlement quelconque n'était pas respecté, qu'il s'agisse de vitesse, d'arrêts obligatoires ou autres, sans pour autant que des accidents aient lieu. Certains participants soulignent que ces entorses à la réglementation peuvent créer un sentiment d'insécurité chez les citoyens, ou encore simplement constituer un irritant pour ceux qui partagent la route avec les automobilistes fautifs.

Les gens nous demandent de faire de la sécurité routière parce que, tout le monde est interpellé par ça. [...] Pis quand y sont dans leur quartier ou dans leur ville, ben c'est sûr qu'y sont témoins de choses pis à un moment donné ben là y'a d'la sécurité « j'veux pas laisser mon enfant circuler parce que j'trouve que ça roule trop vite. » - *Jean, directeur, urbain*

Pis on a aussi exemple des voies réservées. Voie réservée c'est pas une cause de collision, mais c'est une cause de frustration. Donc on a des dossiers criminels de rage au volant parce que des gens se fâchent que des gens qui sont pas autorisés à prendre la voie réservée la prennent. Donc aux heures de voies réservées, on installe des véhicules, on fait des interventions voies réservées justement pour éliminer ça. - *Pierre, directeur, autoroutier*

Selon la majorité des participants (huit patrouilleurs et les quatre directeurs), ces demandes représentent une part importante de leur travail en SR car elles les guident pour déterminer

⁷ Simon explique le système de parrainage : « Un policier parrain, c'est quelqu'un qui s'occupe d'un secteur précis. Mettons soit d'une municipalité si c'est une municipalité de campagne qui est pas populeuse, mais dans la ville de [...], y peut avoir 6 ou 7 parrains là, c'est toutes des secteurs de la ville divisés [...] y'a plusieurs échevins. Pis chaque parrain est en lien avec chaque élu qu'y'a dans la ville. [...] Des fois le parrain rencontre son élu, pis l'élu rapporte un problème de sécurité routière x-y dans son secteur, pis lui va nous faire des demandes, soit lui directement, lui va en parler au supérieur, le supérieur va demander des patrouilles concentrées. »

où se trouvent les problématiques sur leur territoire. À ce sujet, Chantale souligne, en donnant l'exemple spécifique d'ouvriers sur un chantier de construction : « Eux autres sont nos yeux aussi là. On a beau faire le tour de notre territoire mais comme on disait, y'est tellement grand que moi dans ma journée j'ai pas le temps de tout faire au complet ». Bruno ajoute que : « C'est certain que quand il y a une problématique c'est beaucoup plus facile parce que tu sais [que] ça répond à une demande. Donc là on sent qu'il y a une certaine utilité ».

Bien que les plaintes ne soient pas toujours fondées, les policiers doivent à tout le moins se rendre sur les lieux, d'abord pour en vérifier le bien-fondé, puis, s'il y a lieu, pour effectuer les interventions appropriées (quatre patrouilleurs et trois directeurs). À cet effet, les directeurs rencontrés sont d'avis qu'il est capital d'assurer le suivi de ces demandes car, d'une part, elles constituent la majorité des demandes (ou plaintes) qui leur sont acheminées (deux directeurs) et, d'autre part, afin d'assurer la satisfaction de la clientèle desservie et hausser le sentiment de sécurité chez les personnes préoccupées (deux directeurs).

Ces problématiques locales s'ajoutent donc aux enjeux ciblés par les opérations imposées à l'échelle provinciale. Jean et Pierre indiquent que ceci implique qu'ils doivent parvenir à arrimer les demandes provinciales aux problématiques et réalités locales lorsqu'ils effectuent leur planification mensuelle. Cet aspect représente à lui seul un défi en soi compte tenu des éléments soulevés précédemment relativement à la disparité entre les priorités organisationnelles et locales. Jean et Jacques ajoutent qu'il n'est pas rare de recevoir, en plus, des demandes de dernière minute de la part du « central », les obligeant ainsi à remanier leur planification déjà chargée, ce qui ne contribue qu'à la rendre encore plus complexe.

On arrime ça avec c'qui vient d'en haut. Mais souvent en bout de ligne, on nous envoie une planification à la dernière minute pour le congé de la St-Jean Baptiste ou des choses comme ça pis c'est ce qui fait que ça rend difficile la tâche parce que, nos superviseurs de relève avec le grand roulement pis le flot d'activités, on leur rajoute une autre patente rendu au vendredi. - *Jean, directeur, urbain*

Si y'en avait un p'tit peu moins [*des opérations*], pis qu'on les sache d'avance aussi parce qu'une des grosses lacunes de ça, c'est que souvent ça nous est

envoyé à la dernière minute. Nous on fait une planification pour les postes, pour les districts, pis là à un moment donné le central nous arrive avec quelque chose, on était déjà tout *schedulé*, faut tout défaire ce qu'on avait fait parce que Montréal nous arrive avec une opération. - Jacques, directeur, rural

En plus de cet arrimage délicat entre les demandes organisationnelles et les priorités locales, il arrive que dans la pratique, sur le terrain, les patrouilleurs n'effectuent pas les activités qui étaient prévues. En effet, tout dépendant des autres tâches qu'ils doivent effectuer, tâches parfois imprévues, et de la manière dont se déroule le reste de leur quart de travail, il se peut que les opérations de SR soient laissées de côté. Jean affirme même : « Souvent, ben c'est la première affaire qui va sauter. [...] Là y nous arrive quelque chose tsé d'un peu plus tordu sur la relève, la première affaire qu'on va *chopper* c'est le barrage d'alcool qu'on avait prévu. Ou c'est l'opération radar qu'on avait prévue... ». Ceci dit, au-delà des opérations spécifiquement demandées aux patrouilleurs, Jean soutient qu'il est de leur responsabilité, lorsqu'ils ont du temps libre pendant leur patrouille, d'initier des interventions en SR puisqu'ils savent qu'elles font partie des priorités. Dans un cas comme dans l'autre, que les activités de SR soient commandées ou initiées, elles doivent inévitablement coexister avec les autres tâches qu'ont à effectuer les patrouilleurs. La section qui suit traite de comment ceux-ci les intègrent à leur quotidien.

3.1.3 Intégration des activités de sécurité routière à la patrouille

Au cours d'un quart de patrouille, les policiers doivent s'acquitter de tâches qui vont bien au-delà des seules interventions en SR. Deux aspects de leurs journées de travail entre lesquels ils doivent partager leur temps de patrouille ont été mentionnés à plusieurs reprises lors des entretiens, soit les appels de service et le volet criminel.

D'une part, neuf patrouilleurs ont présenté les appels de service comme étant l'élément principal qui pouvait soit interrompre une opération de SR en cours, soit tout simplement monopoliser leur temps et ainsi empêcher que des interventions ne soient effectuées. De manière générale, les appels sont priorisés par les patrouilleurs, puis, s'il reste du temps, ils pourront se consacrer à la SR.

Tu sais comment ça fonctionne, on a des appels, on a des assignations, on a un secteur donné. Si t'as pas d'appel, ben généralement soit tu le fais tout seul ou avec un collègue, on va aller dans un endroit précis, on va faire une opération radar, on va faire une opération stop dépendamment des endroits. - *Bruno, patrouilleur, rural*

C'est ça quand les appels rentrent, ben faut couvrir ça en premier pis la sécurité routière c'est dans notre temps à travers tout ça, c'est de la gestion de temps et tout. - *Sara, patrouilleur, urbain*

D'autre part, deux patrouilleurs ont insisté sur le fait que certes, la SR fait partie de leur travail et qu'il est important d'y consacrer du temps, mais que ça ne devrait pas être fait au détriment des autres aspects de leur travail, notamment le volet criminel. En effet, chaque poste doit composer avec des problématiques spécifiques au niveau criminel et ces deux participants sont d'avis qu'il s'agit d'un aspect tout aussi important que la SR.

Faque c'est ça là, on est trois chars pour couvrir tout le grand territoire, tsé pis on se fait voler à plein. Mais on sort pas, on va pas dans les rangs, tsé, parce qu'y faut faire de la sécurité routière. Y faut qu'on ramène des statistiques, y faut que... tsé. Si j'vas me promener dans le rang, les chances que j'capte une vitesse, ou que j'capte quelqu'un qui a pas sa ceinture, qui fasse pas son stop sont minces. Faque on va rester sur les artères principales, mais pendant ce temps-là dans le fond du rang, y sont en train de se faire voler. C'est pour ça que j'te dis c'est comme un travail ingrat, qu'on est obligé de faire, mais qui est au détriment des autres tâches qu'on a à faire aussi. [...] Y mettent beaucoup d'emphase sur la sécurité routière sans penser qu'on a d'autres choses aussi, c'est pas juste des patrouilleurs d'la route, on fait aussi du criminel là tsé. Pis on n'a plus le temps de faire ça tsé. - *Isabelle, patrouilleur, rural*

Mais c'parce que quand on fait d'la police, y'a des vérifications pour d'la drogue aussi à faire, tsé y'a d'autres genres de vérifications que juste d'la sécurité routière, pis tsé c'parce que quand tu fais ça c'est que ça vire juste à ça. - *Nicolas, patrouilleur, semi-urbain*

Ainsi, les patrouilleurs doivent organiser leur quart de travail en naviguant entre ces trois aspects de leur travail (appels, SR et volet criminel), de même que les autres tâches citées moins fréquemment par les participants mais qui n'existent pas moins pour autant (rédaction de rapports, témoignage à la cour, patrouille résidentielle, assistance ponctuelle auprès d'un citoyen, etc.). Alors qu'ils n'ont parfois pas le choix de la façon dont ils occupent leur temps

de patrouille, c'est le cas notamment lorsqu'ils doivent effectuer une opération obligatoire ou couvrir un appel de service, ils disposent généralement d'une grande liberté dans la gestion de leur temps et l'organisation de leur journée (quatre patrouilleurs et deux directeurs).

L'analyse des entretiens a révélé que la part qu'occuperont les activités et les interventions en SR dans leur journée, ainsi que la façon dont elles seront effectuées (visibilité seulement, interception sans émission de constat, interception avec émission de constat) reposent sur une panoplie d'éléments relatifs à l'organisation, à l'individu (policier) et à la situation. Les sections qui suivent exposent les différentes façons dont chacune de ces dimensions intervient dans le travail des patrouilleurs en SR de même que le sens qui leur est donné.

3.2 DIMENSION ORGANISATIONNELLE

Différents aspects relatifs à la sphère organisationnelle semblent avoir une incidence sur le travail qu'effectuent les patrouilleurs en SR. À cet effet, il est important de mentionner que ce ne sont pas que des aspects relatifs au pouvoir discrétionnaire qui permettent de comprendre leurs pratiques. Bien qu'il s'agisse de l'angle d'approche principal dans le cadre de cette étude, d'autres facteurs sont également à considérer pour obtenir un portrait plus complet des interventions des policiers. En effet, des facteurs qui ont une influence sur le temps consacré aux activités de SR sont tout aussi importants à prendre en compte pour expliquer d'éventuelles fluctuations dans les pratiques d'interception et d'émission de constats que ceux qui sont directement reliés à l'usage du pouvoir discrétionnaire.

Ainsi, il ressort de l'analyse des entretiens que, d'une part, le manque d'effectifs représenterait un obstacle important à la mise en œuvre d'activités de SR et contribuerait à faire en sorte que les patrouilleurs y consacreront moins de temps. D'autre part, il semblerait qu'il y ait dissonance entre les objectifs valorisés et poursuivis tant par les gestionnaires que par les patrouilleurs et la façon dont les priorités sont transmises au sein de l'organisation. Ceci aurait pour effet de moduler les interventions des patrouilleurs et pourrait jouer un rôle dans le processus décisionnel de ces derniers par rapport au fait d'émettre ou non un constat à l'issue d'une interception.

3.2.1 Pénurie d'effectifs : une béquille pour la sécurité routière

L'élément le plus souvent cité par les participants comme étant un obstacle à la réalisation d'activités en SR est le manque d'effectifs. En effet, neuf patrouilleurs et deux directeurs déplorent que les policiers sont trop peu nombreux sur le terrain pour couvrir adéquatement leur territoire et qu'il est ainsi difficile d'atteindre les objectifs visés en SR. Selon eux, en étant plus souvent qu'autrement le minimum des effectifs requis⁸, il serait ambitieux d'espérer des résultats équivalents à ce que devrait atteindre une relève complète.

La réalité qu'on a, pis c'est de même probablement dans tous les postes que vous avez dû rencontrer, c'est qu'on n'a pas beaucoup d'effectifs. Faque on essaye de jongler avec les effectifs qu'on a pour être capable de répondre à tout ça. [...] Pis comme on n'a pas beaucoup de chars, souvent on a juste un ou deux véhicules, donc à un ou deux véhicules, tu peux pas faire l'ensemble.
- Pierre, directeur, autoroutier

À la Sûreté, on est tout le temps le minimum, pas mal plus qu'*over* le minimum. Faque tsé un manné, quand t'es tout le temps le minimum, ben tu peux pas faire de miracles non plus là tsé, t'as pas le temps pour travailler quelque chose faque, tu fais c'que tu peux avec c'que t'as pis c'est ben correct là, tsé on réussit à faire ce qu'on a à faire pour les appels pis toute mais, c'est sûr que pour faire le p'tit plus ben, on n'aura pas l'temps de l'faire là.
- Mathieu, patrouilleur, semi-urbain

Certains ajoutent qu'au-delà du défi que représente le manque d'effectifs au quotidien, ce dernier est d'autant plus contraignant lorsque des opérations provinciales sont demandées. En effet, il n'est pas rare que des opérations d'envergure soient planifiées et que l'organisation annonce haut et fort à la population qu'il y aura une forte présence policière (via les médias, les affiches en bordure de la route, etc.), alors que la réalité des différents postes ne permet pas nécessairement un déploiement policier de cette ampleur.

On a toujours moins d'effectifs. On a de la grosse publicité, comme dans la semaine de la construction c'est partout pareil, la police elle va être partout, c'est l'été, tout le monde est en vacances, on a de la misère à combler les relèves, on a la broue dans le toupet parce qu'on est accoté sur les appels, en même temps on essaie de faire un p'tit peu de vérification pour sensibiliser les gens pis en même temps avoir des contrôles... on n'est pas capable. [...] Comme là dans [les] semaines de la construction, y disent oui y'a d'la

⁸ Les effectifs minimums sont fixés par ententes de service avec les municipalités desservies.

présence policière, c'est faux. C'est faux y'en n'a pas. C'est impossible. [...] Des gens en vacances, des effectifs réduits pour X nombres d'affaires, des raisons médicales, des raisons de ci, l'été c'est comme ça. Pis, y veulent pas payer de temps supplémentaire. Faque qu'est-ce qu'on fait, on réduit les effectifs. Faque là on dit aux gens, y'a d'la présence policière... mais y'en n'a pas. - *François, patrouilleur, semi-urbain*

C'est sûr que des fois y nous mettent des opérations où qu'y demandent trois ou quatre policiers, pis des fois on est six, faque là c'est sûr que... C'est ça qui est un p'tit peu difficile, personnellement j'trouve dans tout ce travail-là de, mettons de travail dirigé, souvent pendant les vacances de la construction, parce que nous autres aussi c'est une forte période de vacances faque nos effectifs sont souvent au minimum. - *Simon, patrouilleur, urbain*

Le manque d'effectifs serait donc un obstacle important à la mise en place d'activités de SR. Bien que celui-ci ne semble pas avoir d'influence sur les pratiques d'interception et d'émission de constats, il empêche les gestionnaires et les patrouilleurs de consacrer autant de temps à la SR que ce qu'ils voudraient et que ce qu'il leur est demandé par la DSRR.

3.2.2 Objectifs des patrouilleurs : entre sécurisation et production de statistiques

L'action policière en SR semble largement déterminée par les objectifs que poursuivent les patrouilleurs. Par exemple, un policier qui désire uniquement émettre le plus grand nombre de constats possible au cours d'un quart de travail se positionnera de façon stratégique dans des endroits où il sait qu'il pourra observer plusieurs infractions. À l'opposé, un policier qui souhaite davantage miser sur la sécurisation du réseau routier choisira des endroits ciblés par des plaintes de citoyens ou identifiés comme étant des sites accidentogènes. Or, il semblerait qu'en pratique cette distinction ne soit pas si simple à faire. En effet, l'analyse des entretiens révèle l'existence d'un conflit entre ce que les patrouilleurs valorisent comme objectifs et ce qu'ils perçoivent comme étant valorisé par leur organisation. Alors qu'ils préféreraient miser d'abord et avant tout sur la sécurité des usagers de la route, ils ont l'impression que seul leur rendement statistique est important aux yeux des gestionnaires. Cette impression, découlant d'une évaluation de leur travail basée uniquement sur le nombre de constats émis et d'un échec à la transmission des priorités organisationnelles, affecterait la façon dont les patrouilleurs interviennent en SR.

Parmi les participants rencontrés, tous ceux qui ont abordé la question des objectifs en SR, soit dix patrouilleurs et les quatre directeurs, ont fait valoir qu'il est largement plus important de miser sur la sécurisation du réseau routier que sur la simple production de statistiques via les actions répressives. Quatre grands objectifs reliés à la sécurisation ont été mentionnés par les participants, soit la modification des comportements des automobilistes, l'amélioration du bilan routier, ainsi que la satisfaction de la clientèle et l'augmentation du sentiment de sécurité. Afin d'atteindre ces objectifs, les policiers rencontrés sont d'avis qu'il est préférable de prioriser les endroits problématiques (plaintes, accidents), de même que d'assurer une présence et une visibilité sur une plus grande partie du territoire en étant constamment en mouvement plutôt qu'en restant toujours au même endroit.

Il faut que ça soit logique, il faut qu'il y ait un sens et pas juste un objectif quantitatif, un objectif de chiffre. Il faut vraiment que t'intègres un objectif de sécurité routière, comprendre les valeurs en fait de l'intervention... pour que ça soit pas simplement que les policiers aient l'impression que tu fais du chiffre, tu fais de l'argent pour le gouvernement ou que tu collectes des taxes de façon déguisée. [...] Ce que tu veux c'est éviter d'aller ramasser... d'envoyer des gens dans des ambulances, ou d'envoyer les gens à l'hôpital ou à la morgue, pis d'aller aviser les parents d'un décès. Ça c'est ce que tu veux ultimement. - Bruno, patrouilleur, rural

Le but c'est d'être capable, de pouvoir couvrir un grand territoire en même temps. J'm'explique. Si j'm'installe pendant une heure et demie, j'sais que la trappe à poisson, on sait que tous les gens qui partent travailler le matin, ont toujours un peu plus le pied pesant, y roulent 75-80 km/h dans une zone de 50, j'm'en vais m'installer là pendant deux heures de temps, j'donne 20 tickets. Ok, j'ai donné 20 tickets. Pendant les deux heures que j'étais là, j'ai pas été patrouiller mon secteur. [...] Les autres places, y'en a des infractions, y'a peut-être des problématiques, y'a peut-être des endroits où est-ce qu'y'a plus d'accidents que d'autres... et si je me stationne toujours à [la] même place pour faire le même travail pour donner des tickets pour me dire "heille regarde aujourd'hui j'ai donné 20 tickets boss heille c'pas pire"... j'ai pas compris mon travail. - François, patrouilleur, semi-urbain

C'est sûr que l'amélioration du bilan routier, ça y est pour beaucoup, pis en même temps moi, mon but c'est quand j'ai des plaintes, j'aime ça que mon plaignant, soit j'y donne raison, soit j'y donne tort, mais j'vas y expliquer, pis que, on règle la problématique, pis de quelle solution, des fois c'est pas nécessairement des constats qui vont régler la situation. - Marc, patrouilleur, rural

Présentement, on fait du service à l'organisation plus que du service à la clientèle. Et j'suis en train de renverser complètement cette notion-là parce que, bon j'connais les réalités de ma MRC pis tout ça pis j'veux dire, y faut regarder où est-ce qu'on marque des points, pas juste pour marquer des points là, mais pour la satisfaction à la clientèle. On est un service-client dans le fond, tsé on est un service public, notre clientèle c'est qui, c'est le citoyen, c'est les municipalités. - *Louis, directeur, semi-urbain*

Or, alors que tant les directeurs que les patrouilleurs rencontrés affirment promouvoir les mêmes objectifs, plusieurs patrouilleurs avancent avoir davantage l'impression qu'on attend d'eux qu'ils émettent des constats d'infraction et que c'est tout ce qui compte. Quatre d'entre eux sont d'ailleurs d'avis que cette importance élevée qui est accordée aux constats repose davantage sur un intérêt financier plutôt que sur une réelle préoccupation pour la sécurité des usagers de la route.

Si on mettait des véhicules dans les secteurs problématiques, ben on réduirait peut-être le flot d'accidents. Mais non, on cible des endroits où est-ce qu'on veut avoir des constats d'infraction, [...] les bureaux coordonnateurs veulent avoir un peu des résultats monétaires, faque y disent "bon on est mieux d'aller faire ça là parce qu'on va avoir plus de véhicules, plus de *tickets*", au détriment des autres places. - *François, patrouilleur, semi-urbain*

Pis les *tickets*, it's *money*, c'est là-dessus que le gouvernement marche, y'en n'a pas d'autre cherche pas là. [...] Oublie pas, c'est le gouvernement qui gère la police. Qu'est-ce qu'y veut le gouvernement? Des beaux grands principes? Non, y veut bien paraître pis y veut de l'argent. - *Martin, patrouilleur, autoroutier*

Deux éléments dépeints par les participants alimentent cette contradiction entre ce que les gestionnaires priorisent (sécurité avant les statistiques) et ce que les patrouilleurs perçoivent comme étant priorisé (statistiques avant la sécurité). Premièrement, la performance des patrouilleurs serait principalement évaluée en fonction du nombre de constats qu'ils émettent et, deuxièmement, il semblerait que l'importance de la SR ne soit pas clairement communiquée et mise en valeur auprès des patrouilleurs, alors qu'il s'agit, selon les dires des directeurs, d'une priorité organisationnelle. Ces deux éléments contribueraient, à leur façon, à moduler les interventions des patrouilleurs en SR.

3.2.2.1 Évaluation quantitative de la performance des patrouilleurs

Une grande partie de l'évaluation qui est faite du rendement des patrouilleurs reposerait sur le nombre de constats qu'ils émettent (six patrouilleurs et trois directeurs). Alors que la majorité des participants (12 patrouilleurs et deux directeurs) ont admis que les patrouilleurs ne sont pas tenus d'émettre un nombre prédéterminé de constats, démentant au passage l'existence de quotas, plusieurs d'entre eux (neuf patrouilleurs) admettent qu'il est tout de même normal que leurs supérieurs s'attendent à une certaine prestation de service en SR, ce qui inclut d'emblée l'émission de constats. En effet, plusieurs d'entre eux affirment que puisque la SR est l'un des champs d'activités dans lesquels ils doivent œuvrer, il va de soi que certaines de leurs interventions débouchent éventuellement sur l'émission de constats.

C'est normal qu'un policier, pis ça je souscris à ça sincèrement, qu'un policier, dans sa journée de travail globale, s'il avait rien à faire, c'est normal qu'il soit intervenu au niveau de la sécurité routière donc qu'il ait donné des constats, un certain nombre c'est tout à fait normal. - *Bruno, patrouilleur, rural*

Mais un moment donné y faut, tsé on est payé, on a des très bons salaires, un moment donné faut faire un travail tsé. [...] Admettons dans toute une année, quelqu'un qui a fait 30 *tickets* tsé c'est pas normal [...] C'est la logique, tsé le boss nous demande pas « heille c'est tant c'est tant ». Non tsé, faut que tu sois logique dans ta démarche. Tsé c'est sûr que si t'as donné 30 billets dans toute ton année de patrouille, pis y'en a qui réussissent à en donner 300, c'est quoi qui justifie cet écart-là? - *Alexandre, patrouilleur, urbain*

Les participants déplorent toutefois le fait que cette évaluation qui est faite de leur travail ne repose presque exclusivement sur l'émission de constats (six patrouilleurs et trois directeurs). Deux d'entre eux ont d'ailleurs employé exactement la même expression pour illustrer à quel point ils ont l'impression que les statistiques sont ce qui importe le plus aux yeux de leurs supérieurs : « À la Sûreté, ce qui compte, c'est ce qui se compte » (Isabelle et Martin). Selon ces participants, le nombre de constats émis par un patrouilleur n'est pas suffisant pour déterminer si ce dernier fait globalement du bon travail ou, pour reprendre les termes de François, « c'est pas ça qui va faire que tu vas être une bonne police ou pas... c'est pas parce que tu donnes plus de constats que t'es meilleur qu'un autre ». Certains participants avancent que cette méthode d'évaluation est probablement préconisée parce qu'il s'agit d'une méthode facile à réaliser, de par sa nature quantifiable.

Cependant, n'évaluer les patrouilleurs qu'en fonction du nombre de constats qu'ils émettent peut s'avérer contre-productif. D'une part, deux patrouilleurs et un directeur avancent que de miser uniquement sur la productivité statistique amènerait les patrouilleurs à se détourner des interventions qui peuvent avoir un bénéfice réel pour la SR pour favoriser celles qui leur garantissent un plus grand rendement. Quatre patrouilleurs admettent d'ailleurs qu'il leur arrive ou qu'il leur est déjà arrivé de se rendre dans ce qu'ils appellent des « trappes à poissons », ou encore de faire des constats faciles comme des constats de stationnement, alors qu'ils sont d'avis que ces types d'interventions ne sont d'aucune façon bénéfiques pour la SR. Ils le font simplement pour « faire du chiffre », parce que c'est ce qui leur est demandé.

Ça c'est la pire chose parce que, automatiquement si t'es motivé par le nombre, par le résultat, qu'est-ce que tu penses qu'y va arriver, ben tu vas aller dans les endroits les plus faciles, tu vas donner des infractions pour des oui pour des non. C'est sûr qu'elles existent les infractions, c'est sûr que si on voulait, on pourrait passer notre temps à faire de la sécurité routière. Je te dis pas le nombre de fois où on pourrait, et les vitesses, les si, ok t'as pas tes papiers, ok constat, tes lumières etc., etc. Mais j'veux dire il faut, j'veux dire la légitimité en fait du pouvoir policier vient là-dedans, c'est quand tu l'appliques de façon quand même, de façon discernée ton pouvoir. - *Bruno, patrouilleur, rural*

Ben c'est sûr que ça arrive qu'on va là, que je vais là, c'est sûr. Tsé à un moment donné y'a des attentes au niveau des constats, tsé y'a pas de quota comme tel mais y'a des attentes quand même. [...] Tsé j'suis pas du genre à me mettre sur le bord de, tsé y'en a qui vont se mettre sur le bord de la limite là, mettons ça change là pis... non j'suis pas à jouer sur les mots comme ça là. Tsé si j'en donne c'est qu'à la base j'pense que c'est pertinent, mais... De savoir que j'vas en pogner rapidement c'est sûr que des fois ça peut être utile là. - *Sara, patrouilleur, urbain*

D'autre part, en ayant constamment en tête qu'ils doivent produire des statistiques, il est possible que certains patrouilleurs en viennent à procéder à une auto-évaluation de leur performance et ajustent leurs interventions selon qu'ils croient avoir émis suffisamment de constats ou non (sept patrouilleurs). Cette auto-évaluation peut avoir une influence et sur le temps qui sera consacré à la SR, et sur les pratiques d'émission de constats. D'un côté, Mathieu avance que s'il juge, au cours d'un quart de travail, avoir émis un nombre satisfaisant de constats, il sera porté à délaissier le volet SR au profit des autres sphères de son

travail. Ceci dit, il insiste sur le fait que s'il est témoin d'une autre infraction, son intervention ne sera pas différente selon qu'il estime avoir émis suffisamment de constats ou non.

C'est sûr que, si mettons ça fait trois que j'donne durant la journée, ben j'vas peut-être me concentrer sur d'autres choses. Tsé si je sais qu'y'a une place qu'y'a un vendeur de *pot* mettons, ben j'vas peut-être essayer d'en profiter pour m'occuper de ce problème-là. Tsé plus que chercher à faire des constats d'infraction. [Mais] si j'en vois une autre pis tsé ça rentre dans mes critères là c'est sûr que j'vas l'faire tsé ça changera pas, c'est pas parce que j'en ai quatre de donnés que j'en donnerai pas cinq mettons. - *Mathieu, patrouilleur, semi-urbain*

Le discours des six autres patrouilleurs est quelque peu différent. En effet, ils affirment que l'auto-évaluation de leur performance peut avoir un effet sur la consistance de leurs interventions en ce sens où, face à deux situations similaires mais à des moments différents, l'issue des interventions pourra différer en fonction du nombre de constats qu'ils ont déjà émis au cours de leur journée ou de leur semaine. Cette auto-évaluation ne les amène pas à changer leur seuil de tolérance par rapport aux infractions, lequel sera discuté dans une section subséquente, et ils n'interceptent que les automobilistes qu'ils intercepteraient dans n'importe quelle circonstance. La différence se situe plutôt au niveau de l'issue des interventions. S'ils jugent qu'ils ont émis assez de constats, ils seront plus enclins à donner une chance à l'automobiliste, alors que s'ils croient qu'ils ont pris du retard, ils tendront davantage vers l'émission d'un constat.

Y'a plusieurs variables qui entrent en ligne de compte, mais ça pourrait être une par exemple de dire ben j'en n'ai pas donné aujourd'hui, je pourrais en donner un, ou au contraire j'en ai déjà donné cinq, c'est quand même pas mal. Tsé j'veux pas taper sur une sixième personne pour encore [en] donner. - *Bruno, patrouilleur, rural*

J'pense vraiment que les statistiques va faire beaucoup en sorte qu'on va travailler, tsé qu'on va travailler d'une façon "X" là. Si tes statistiques sont pas données, tu vas être plus répressif, si elles sont données, tu vas être plus préventif. [...] La p'tite madame qui *shake* comme ça, pis tu le sais que juste le fait de l'intercepter, le message va avoir passé, malheureusement cette journée-là si y'est 3h00, j'ai fini mon *shift*, j'ai pas donné de constat, ça se pourrait qu'elle l'ait pareil la madame, malheureusement. J'trouve ça très malheureux. [...] Mais à quelque part, faut aussi que j'rappelle quelque chose tsé. J'veux dire j'ai pas le choix. [...] Faque c'est un p'tit peu ingrat aussi en

même temps tsé, parce qu’y’a des gens qui vont recevoir des constats que peut-être que dans un autre moment y l’auraient pas nécessairement reçu tsé.
- *Isabelle, patrouilleur, rural*

Mon degré de tolérance change jamais, j’peux dire ça comme ça. Mais le résultat peut changer. Tsé mettons ma façon de voir le feu de circulation, ben y va être pareil. J’serai pas plus chienne parce que là j’dis j’veux donner un *ticket* tsé. Regarde y faut vraiment qu’elle soit verte [*la lumière de trafic*] de mon sens pis que là après ça y passe. Le résultat peut être différent. - *Julie, patrouilleur, semi-urbain*

À son paroxysme, l’effet combiné des exigences purement statistiques et de l’auto-évaluation à laquelle s’adonnent les patrouilleurs peut amener ces derniers à n’effectuer que le strict minimum, ou ce qu’ils évaluent comme étant le minimum à effectuer pour ne pas se faire « achaler ».

Qu’est-ce que ça fait c’est que les patrouilleurs un moment donné sont écœurés pis disent « ok c’est ça que tu veux? J’travaillerai plus la drogue, j’vas me *parker*, j’vas te donner tes trois p’tits *tickets* par jour, j’vas répondre à mes appels comme du monde pis j’vas rentrer chez nous pis j’vas être heureux ». Faque y créent un sentiment de même chez ben du monde, pis le monde un moment donné, c’est de même qu’y finissent par penser. - *Nicolas, patrouilleur, semi-urbain*

Deux constats émanent des discours qui viennent d’être présentés. Premièrement, il semble y avoir une rupture entre la façon dont les patrouilleurs utilisent leur pouvoir discrétionnaire et ce que préconisent les directeurs. En effet, les propos des directeurs rapportés dans les sections précédentes permettaient de conclure que : 1) les constats émis pour des infractions qui ne représentent pas un enjeu pour la SR n’ont pas particulièrement de valeur à leurs yeux, 2) le pouvoir discrétionnaire ne devrait être utilisé que dans des cas d’exception, et 3) seules les circonstances entourant l’infraction devraient être considérés dans la décision de faire usage de ce pouvoir. Deux d’entre eux avaient même spécifiquement ajouté qu’une certaine uniformité était souhaitable justement afin d’éviter les injustices pour les automobilistes. Or, les patrouilleurs admettent ici qu’il leur arrive d’émettre des constats pour des infractions ne rencontrant pas des objectifs de sécurité et ce, même s’ils ne sont pas plus chauds à cette idée que ne le sont les directeurs. Ils admettent également qu’il leur arrive d’émettre un constat d’infraction à des personnes à qui ils n’en auraient pas

nécessairement émis à un autre moment pour une même infraction et en pareilles circonstances, le point de mire n'étant à nouveau pas les enjeux de sécurité.

Deuxièmement, tel que le soulève Nicolas, le fait de n'être évalué qu'en fonction du nombre de constats émis peut éventuellement miner la motivation des patrouilleurs, non seulement à l'égard de la SR, mais également à l'égard de leurs autres tâches. Ceci aurait pour effet de les amener à se contenter d'effectuer ni plus ni moins que le minimum demandé.

Ces deux constats permettent donc de franchir un premier pas vers la compréhension du recours au pouvoir discrétionnaire. En effet, en plus de souligner l'incompatibilité entre les objectifs de performance actuels et les objectifs relatifs aux résultats attendus, soit sécuriser le réseau de transport, ils mettent en lumière l'influence qu'a l'approche statistique utilisée pour mesurer la performance des patrouilleurs sur l'utilisation qui est faite de ce pouvoir.

Trois directeurs sont d'ailleurs d'avis que les méthodes d'évaluation seraient à revoir. Selon eux, il est impératif d'éclaircir les objectifs que doivent atteindre les patrouilleurs (Louis) et d'établir des marqueurs de performance clairs et atteignables (Jean). Pierre et Jean soutiennent également que les attentes dirigées envers les patrouilleurs ne devraient pas uniquement reposer sur le nombre de constats, mais plus globalement sur le nombre d'interventions réalisées. De plus, Jean ajoute que les patrouilleurs ne sont pas les seuls à subir cette pression de production et que les directeurs sont eux aussi pris dans ce dilemme entre les comptes qu'ils ont à rendre relativement à leur productivité et la priorisation des actions qui favorisent la sécurité sur les routes mais qui ne sont pas toujours statistiquement rentables. À cet effet, il affirme :

Quand tu vas faire une opération sur une route à 90 avec moins d'achalandage, t'as une performance ou un rendement qui est moins élevé à l'heure. [...] Faque c'est sûr que pour le même nombre d'heures, mets 50 heures travaillées, dans le milieu rural sur les routes à 90 où est-ce qu'on avait des accidents, j'ai peut-être ramené moins de 50% de la productivité qu'on avait quand on était en ville. [Mais] moi là, j'ramène pas de l'argent dans les coffres, j'travaille mon bilan routier. L'année passée mes accidents étaient dans le rural sur des routes à 90, c'est là qu'on a priorisé nos interventions.

Bien qu'il ait largement été discuté par les participants, ce mode d'évaluation auquel sont soumis les policiers ne semble toutefois pas être le seul responsable du fossé qui sépare les objectifs valorisés (sécurité) des objectifs qui guident les interventions (statistiques). Une communication plus ou moins efficace desdits objectifs pourrait effectivement constituer l'autre part de l'équation.

3.2.2.2 *Transmission défailante des objectifs et des priorités*

Alors que la SR est présentée comme étant une priorité organisationnelle, il semblerait qu'il puisse exister des lacunes au niveau de la promotion de la SR, c'est-à-dire que l'importance de cet aspect du travail ne serait pas suffisamment mise en valeur auprès des patrouilleurs. Bien que peu de participants aient discuté de ce sujet, il semble tout de même intéressant de l'aborder dans la mesure où il pourrait révéler une certaine défailance au niveau de la communication des priorités et ainsi expliquer la disparité entre le discours des directeurs et des patrouilleurs. À titre de rappel, trois directeurs ont mentionné que la SR devrait représenter une priorité alors que du côté des patrouilleurs, bien que la majorité ait admis qu'il s'agit d'une tâche importante, aucun ne l'a identifiée comme étant une priorité.

D'une part, deux patrouilleurs avancent que l'importance reliée à la SR n'est pas communiquée directement, mais qu'il s'agit plutôt d'une idée convenue présente dans tous les postes selon laquelle les patrouilleurs doivent émettre des constats.

Le boss viendra pas te dire « heille là les boys, aujourd'hui ramenez-moi des tickets », y dira jamais ça. Mais c'est comme... Ça plane par le fait qu'y demandent des statistiques, par le fait qu'on sait qu'y'a du monde qui se sont fait rencontrer parce que leurs statistiques étaient pas adéquates. Ça plane au-dessus de nous autres là tsé, comme... Ben même tous les postes parce que tous les postes que j'ai fait, ça ressort quand même qu'y faut donner des constats d'infraction. - Isabelle, patrouilleur, rural

J'y pense même pas là moi que c'est de la sécurité routière que j'ai fait. Pis c'est sûr que, le patron va nous amener ça comme étant de la sécurité routière, mais y nous le répètera pas. Lui y va juste nous dire « ça prend des constats ». Y nous donnera pas de chiffre, mais ça prend des constats. - Carl, patrouilleur, autoroutier

Cette impression qu'ont certains patrouilleurs de simplement devoir émettre des constats est justement ce que souhaiterait éviter Jean. Selon lui, les intermédiaires entre le directeur d'un poste et les patrouilleurs, notamment les superviseurs de relève, ont la responsabilité de transmettre le plus fidèlement possible les priorités du poste, ce qui ne semble pas toujours être le cas. En effet, il avance :

Mes gestionnaires d'équipes sont très *focusés* vers l'aspect criminel, mais très peu mobilisés, en tout cas pas à mon goût, très peu mobilisés sur la sécurité routière. Donc, dans ma dynamique de gestion, quand j'envoie des objectifs ou des commandes à mon comité de gestion qui sont mes superviseurs de relève, ben y'a un filtre... Tsé y'a vraiment, y'agissent en tant que *buffer* si j'peux dire... puis y transmettent pas la même priorité ou la même importance sur cet aspect-là aux patrouilleurs. Moi j'parle pas directement à mes patrouilleurs à tous les jours sur les briefings... donc j'peux taper sur un clou que c'est important à mon comité de gestion pis faire les comptes-rendus que j'voudrai pis tout ça pis les afficher, si mon superviseur de relève à chaque jour quand sa relève débute y transmet pas cette priorité-là, pis y transmet pas cette importance-là sur la sécurité routière, ben j'ai pas l'effet que je recherche sur le terrain. [...] Puis, dépendamment comment moi j'envoie mon message, si lui y retourne avec son équipe pis « vous faites pas assez de *tickets* pis le boss veut plus de *tickets* », ben là on vient de perdre l'essence pourquoi on fait ça.

À ces difficultés de véhiculer le message désiré par les voies directes et hiérarchiques des communications officielles s'ajoutent les attentes plus ou moins claires transmises via les vecteurs de communication moins directs. À titre d'exemple, beaucoup de courriels à large distribution, donc non personnalisés, sont régulièrement acheminés aux patrouilleurs pour souligner l'importance des interventions en SR, notamment lors d'opérations d'envergure provinciale. Cette méthode est en théorie très intéressante puisqu'elle permet de rejoindre facilement un très grand nombre de personnes. Ceci dit, pour qu'elle soit efficace, il est également nécessaire que les destinataires prennent connaissance du contenu de ces messages. À cet effet, deux participants mentionnent que, que ce soit par désintérêt systématique ou en raison d'un volume trop important de courriels reçus, il arrive souvent que ces messages soient ignorés, ce qui en limite grandement la portée.

On reçoit des courriels. À chaque, parce qu'on a tout le temps comme la semaine du port de la ceinture, la semaine de la construction là tsé y'a plus d'opérations. Faque là on reçoit des lettres informatisées du directeur qui dit que notre travail est important pis que c'est nous qui font la différence. Ça on

en reçoit là des courriels électroniques, on fait « mot du directeur... *delete!* ». Tsé souvent c'est ça, on lit pas tout le temps toute. - *Isabelle, patrouilleur, rural*

Les gens reçoivent tellement d'information par courriel, souvent ça les concerne pas, faque l'effet pervers de ça c'est que les gens prennent plus le temps de lire leurs courriels. [...] Présentement, les gens se sentent plus concernés parce que le $\frac{3}{4}$ des courriels qu'y reçoivent les concerne pas. - *Louis, directeur, semi-urbain*

Un autre exemple est l'obligation d'effectuer des opérations ciblées qui ne répondent à aucun besoin local, ou encore l'importance apparemment démesurée accordée au nombre de constats émis, toutes deux discutées précédemment. Bien qu'elles ne constituent pas en soi des façons concrètes de communiquer les objectifs et priorités, elles peuvent toutefois être perçues comme en étant de puissants indicateurs. En effet, tel qu'il l'a été illustré dans les sections précédentes, ces deux éléments contribueraient à alimenter l'impression qu'il est plus important de donner beaucoup de constats, peu importe leur portée potentielle sur la SR, que de mettre en place des opérations qui serviraient réellement la SR, lesquelles ne permettent pas toujours d'engendrer un haut rendement en termes d'émission de constats.

Ceci conclut la section portant sur l'influence que peuvent avoir divers aspects relatifs à l'organisation sur les actions des patrouilleurs dans le cadre de leurs interventions en SR. En somme, les effectifs limités, de même que la confusion qui règne quant aux objectifs poursuivis, résultant de méthodes d'évaluation et d'une communication possiblement inadaptées, contribueraient d'une part à restreindre le temps et les efforts qui seront consacrés à la SR et, d'autre part, à définir le constat comme étant une fin plutôt qu'un moyen, limitant ainsi la consistance des interventions. Pour une action concertée et cohérente en SR, il s'avèrerait donc essentiel que les gestionnaires et les patrouilleurs soient sur la même longueur d'ondes en ce qui a trait aux objectifs visés.

3.3 DIMENSION INDIVIDUELLE

L'ensemble des interventions effectuées en SR par un même policier ne partagent qu'un seul point récurrent et constant : le policier lui-même. Celui-ci aborde chaque situation avec ses idées préconçues, ses croyances et ses perceptions, lesquelles jouent un rôle dans la façon dont il effectuera son travail en SR. En effet, elles contribueraient à façonner l'attitude du policier, ou sa « prédisposition » face à ses tâches en SR, influenceraient sa préférence entre l'émission de constats ou d'avertissements, et moduleraient son seuil de tolérance par rapport aux différentes infractions. Ces trois éléments, de même que l'état d'esprit du policier au moment de ses interventions, auraient une influence sur le temps qu'il consacrerait aux activités de SR et/ou sur le déroulement de ses interventions (interception ou non; émission ou non).

3.3.1 Prédisposition face aux activités de sécurité routière

Les préférences d'un patrouilleur en ce qui a trait aux différentes tâches qui font partie de son travail seraient déterminantes lorsque celui-ci se retrouve avec un peu de temps libre et qu'il doit initier des activités. En effet, huit patrouilleurs et deux directeurs affirment qu'alors que certains policiers démontrent de l'intérêt envers les activités de SR, d'autres n'aiment tout simplement pas ça, n'aiment pas émettre des constats, et préfèrent par exemple travailler le volet criminel⁹. Ainsi, un policier qui n'est pas d'emblée attiré par les activités de SR consacrerait moins de temps à la SR, procéderait à moins d'interceptions et émettrait moins de constats qu'un autre qui manifeste un minimum d'intérêt.

Y'a des gens qui aiment plus ça donner des *tickets*, que d'autres. Y'en a qui aiment ça, que c'est plus facile pour eux autres de gérer un citoyen que de gérer une situation de problématique avec des voisins. [...] Moi, pas que j'aime pas ça, j'vas travailler plus le criminel, j'vas travailler, j'vas faire le balancier, j'vas essayer de donner autant de constats d'un bord que de l'autre, mais des fois si j'préfère aller plus vers le criminel, j'vas laisser tomber un peu plus les constats. - François, patrouilleur, semi-urbain

⁹ Exemples : crimes relatifs aux stupéfiants (production, vente, etc.), crimes contre la propriété (patrouiller les secteurs où il y a fréquemment des introductions par effraction), etc.

Pis y'a toujours c'est sûr une question d'intérêt chez les patrouilleurs. Y'en a qui vont plus se concentrer au niveau criminel, pis y'en a d'autre qui vont plus justement faire de la sécurité routière. [...] Y'en a qui vont avoir plus d'intérêt au niveau criminel, faque tsé y vont s'en aller au centre-ville pis y vont *checker* leur monde. Faque y vont peut-être faire moins de sécurité routière, mais y vont agir quand même sur d'autres choses là. - Sara, patrouilleur, urbain

Bien qu'ils conviennent qu'il est normal pour les patrouilleurs d'avoir tendance à aller vers les activités qu'ils préfèrent, deux directeurs rappellent que la SR fait partie du travail policier et que tous doivent y participer. À cet effet, Louis affirme : « C'est pas parce que t'aime pas ça [la SR], que tu fais plus d'autres choses, que ça t'exempte de donner des constats ».

3.3.2 Constat versus avertissement : l'efficacité décisive

La perception des patrouilleurs par rapport à l'efficacité des interventions avec ou sans répression orienterait également leurs actions. Parmi les participants, alors que cinq patrouilleurs ont affirmé procéder principalement à des interventions répressives, sept ont admis être davantage orientés vers les interventions sans répression, souvent désignées par les participants comme étant de la prévention ou de la sensibilisation, lesquelles incluent les activités de visibilité de même que le fait d'intercepter un automobiliste et de ne donner qu'un avertissement. Neuf patrouilleurs (dont deux ayant affirmé donner davantage de constats que d'avertissements) sont d'ailleurs d'avis que, selon la situation, un simple avertissement peut avoir le même effet qu'un constat d'infraction.

Des fois, juste leur dire que y'ont roulé vite ou y'ont fait une infraction quelconque pis y'ont deux enfants en arrière ou les bancs sont un p'tit peu mal attachés pis on leur dit "heille regarde en plus tes bancs sont mal attachés, si y t'arrive un accident ton enfant sortait"... les gens s'imaginent que, y voient la scène pis y se disent "ouain dans le fond, j'suis peut-être mieux de corriger mon tsé". Et j'pense que l'impact est aussi bon qu'un constat. L'impact du constat, on n'a pas sensibilisé la personne. On a dit "t'as fait une infraction, c'est ça que t'as". C'est direct, c'est action-réaction. La réaction des fois, y faut pousser les gens à comprendre. Le fait de sortir de son véhicule, d'arranger ses bancs d'auto, les *tighter* pis que le policier attend en arrière, c'est aussi bon que d'y avoir juste donné un *ticket* pis dire "t'arrangeras tes bancs pis merci bonjour". - François, patrouilleur, semi-urbain

Je crois pas nécessairement à la répression. C'est pas nécessaire d'être toujours répressif pour faire comprendre [aux] gens. Je crois que, généralement le monde est assez intelligent. - *Éric, patrouilleur, autoroutier*

Tsé la personne vraiment que, tu sens que la personne est honnête, de bonne foi, regarde... Je l'sais que, à chaque fois qu'elle va passer là, que j'y donne un *ticket* ou non, elle va penser à moi. C'est sûr. Pas dans le sens "ah y'est gentil", non non dans le sens "ah c'est vrai ici faut faire attention pour pas faire cette infraction-là". Même si j'y donne une chance. Ben oui parce [que], le monde est pas habitué de se faire coller là. Faque que tu beurres ou non, la personne va s'en souvenir qu'à tel endroit, faut pas [que] tu roules vite. - *Martin, patrouilleur, autoroutier*

Il semble toutefois important de souligner que les patrouilleurs qui favorisent les avertissements aux constats ont tout de même convenu que la répression fait partie de leur travail et qu'il s'avère parfois nécessaire d'y avoir recours. Julie affirme d'ailleurs : « Personnellement j'suis quelqu'un qui est beaucoup préventif, pis avertissements. Tsé ça dépend aussi d'la personne que j'intercepte. Quand tu vois que regarde, y me dit "ah j'ai pogné cinq *tickets*", ben y comprend pas pis j'pense mon rôle à un moment donné faut qu'y devienne répressif c'est sûr ». Inversement, dans le cas des patrouilleurs qui sont davantage orientés vers la répression, tel que Philippe, qui estime émettre des constats « dans 99 % des cas », ou encore Alexandre, pour qui « à 90-95 % du temps, le constat y'est émis », il arrive qu'ils jugent qu'une chance puisse être donnée à l'automobiliste et qu'aucun constat ne soit émis. Les propos de Martin résument très bien le tout : « T'es un adulte, t'es responsable. *Don't do the crime if you can't do the time*. Si t'as des circonstances atténuantes, que je vois que tu me *bullshit* [pas] là, j'suis capable de donner un *break* de temps en temps ».

Dans un cas comme dans l'autre, que le patrouilleur choisisse d'émettre un constat d'infraction ou de ne donner qu'un simple avertissement, sa préférence initiale à l'égard de l'une ou l'autre de ces deux issues semble le prédisposer à la clémence ou à la répression, puis ce sont différents éléments relatifs au contexte ainsi qu'à l'interaction qu'il a avec l'automobiliste qui pourront lui faire changer son fusil d'épaule. Ces éléments seront discutés plus loin dans la section portant sur la dimension situationnelle. Ceci dit, malgré cette influence de la situation, il semblerait tout de même qu'une petite majorité de patrouilleurs

soit d'emblée plus prompte à donner des avertissements que des constats, ce qu'avance d'ailleurs Mathieu en admettant : « On donne pas mal plus de *breaks* qu'on donne de *tickets* ».

3.3.3 Seuil de tolérance : acceptabilité et marge de manœuvre

Le troisième élément relatif au policier qui a le potentiel d'influencer ses interventions est son seuil de tolérance, lequel peut se manifester à deux niveaux. D'une part, les patrouilleurs intercepteraient davantage lorsqu'ils sont témoins d'une infraction qu'ils jugent inacceptable que lorsque l'infraction ne leur apparaît pas comme étant si importante. D'autre part, pour une même infraction, par exemple la vitesse, ils s'accorderaient une certaine marge de manœuvre par rapport à l'application du règlement, c'est-à-dire qu'ils pourraient décider de ne pas intercepter les automobilistes qui roulent à moins de 75 km/h dans une zone de 50 km/h. Il ne s'agit ici que d'un exemple de la multitude de façons dont peut se manifester la tolérance d'un policier. Puisque cette tolérance est grandement déterminée par la nature de l'infraction et l'environnement (lieu où elle est commise, conditions climatiques), cette notion sera abordée à nouveau dans la section sur la dimension situationnelle. Ceci dit, il semblait pertinent de souligner son influence également dans la dimension individuelle dans la mesure où chaque patrouilleur façonne son propre seuil de tolérance. En effet, une infraction peut interpeler grandement certains patrouilleurs alors que d'autres n'y verront pas matière à intervention. Il en va de même pour leur propension à appliquer les règlements à la lettre ou avec une marge de manœuvre plus ou moins laxiste. Au total, douze des quinze patrouilleurs interviewés ont fait allusion à cette notion de seuil de tolérance qui contribue à guider leurs actions.

J'avais me faire un barème d'infractions que je tolère pas pis j'avais aller intercepter. [...] Admettons les vitesses, les stops, les ceintures, un cellulaire...
- Marc, patrouilleur, rural

Nous autres c'est des marges personnelles qu'à l'expérience on se forge pis on dit que ça, tsé un moment donné faut se faire une ligne : ça ça a de l'allure, ça ça a pas d'allure. Mais tsé c'est pour toute, tsé c'est sur les stops, c'est sur les lumières, c'est sur les vitesses, c'est sur les modifications de véhicules...
- Alexandre, patrouilleur, urbain

Ben, ça dépend toujours de chaque personne là. Tsé on s'entend que c'est 100 la limite, y'en a qui vont arrêter à 120, y'en a qui vont arrêter à 121, y'en a que ça va être à 130. - *Chantale, patrouilleur, autoroutier*

Nos niveaux de tolérance sont tous différents là. [...] J'me rappelle, on avait un nouveau policier ici un moment donné, on avait une place que le monde faisait pas leur stop. Faque on est jumelé ensemble le soir, on s'installe pis, là y'a un gars qui ralentit, y'est presque arrêté mais y'a pas arrêté complètement, faque là moi j'suis là « bah c'est pas la fin du monde » pis là tout de suite lui y voulait donner un *ticket*, y dit « crime y'a pas arrêté ». Tsé ça ça peut être des niveaux de tolérance qui sont vraiment différents d'un policier à l'autre. - *Mathieu, patrouilleur, semi-urbain*

Le seuil de tolérance que les patrouilleurs s'établissent à un niveau personnel semble influencer principalement l'interception des automobilistes et ne pas affecter la décision d'émettre un constat ou non.

3.3.4 Le policier, un être humain

Le quatrième et dernier élément à considérer dans la dimension individuelle découle du fait que les policiers sont avant tout des êtres humains; ils peuvent être fatigués, vivre différents problèmes d'ordre personnel, être démotivés l'espace d'une journée, etc. Selon cinq des patrouilleurs rencontrés, ils peuvent, en fonction de leur humeur ou de leur état d'esprit, être momentanément moins enclins à effectuer des interventions en SR.

Comme j'ai dit on n'est pas des machines, on est des humains pis un humain aussi, dépendant d'la journée, on se lève, on n'est pas toutes pareils... Si la veille ça a mal été, un conflit à [la] maison, on va être moins... moins productif ou moins attentionné, tout ça c'est des facteurs qui s'expliquent pis qu'y faut qui soient pris en compte. Ben souvent on oublie ces facteurs-là, on oublie tout ce qui entoure la personne, la personne humaine alentour. *François, patrouilleur, semi-urbain*

Ça peut être que ça me tente pas pentoute d'le faire. [...] Ça peut être une réalité là, tsé c'est pas une question d'être lâche mais c'est juste que des fois, on fait « tant pis, j'en ferai un autre » tsé ça adonne pas là. - *Mathieu, patrouilleur, semi-urbain*

Ces quatre éléments influencent donc principalement le temps et les efforts qui seront fournis pour des activités de SR (prédisposition, état d'esprit) ainsi que l'interception des automobilistes fautifs (prédisposition, seuil de tolérance, état d'esprit). Un seul d'entre eux, soit la tendance personnelle des patrouilleurs à opter davantage pour l'avertissement ou le constat, a une incidence sur l'issue des interventions. Or, tel qu'il l'a été mentionné, des éléments relatifs à l'infraction, à l'environnement ainsi qu'à l'automobiliste peuvent avoir pour effet de renverser cette tendance et de moduler la décision d'émettre un constat ou non. La section qui suit expose les éléments situationnels qui contribuent à ce processus décisionnel chez les patrouilleurs.

3.4 DIMENSION SITUATIONNELLE

Alors que les dimensions organisationnelle et individuelle ont principalement contribué à expliquer l'investissement des patrouilleurs envers les activités de SR et proposé les premières pistes permettant de comprendre la décision d'intercepter ou non un automobiliste fautif, la dimension situationnelle fournit pour sa part la majorité des éléments qui ont une influence sur le processus décisionnel menant à l'émission de constats d'infraction. Ces éléments sont essentiellement reliés à la gravité de l'infraction ainsi qu'à l'automobiliste. Les différentes contraintes vécues par les patrouilleurs permettent quant à elles d'ajouter à la compréhension de l'interception.

3.4.1 Gravité de l'infraction

Lorsque les patrouilleurs constatent une infraction, l'évaluation qu'ils font de sa gravité est grandement déterminante dans leur décision d'intercepter l'automobiliste fautif puis d'émettre un constat. Trois scénarios sont ressortis de l'analyse des entretiens : 1) interception et constat automatique pour les infractions très dangereuses, 2) interception et constat automatique pour les infractions jugées moins dangereuses, mais qui le deviennent en fonction de l'environnement dans lequel elles ont lieu, 3) interception en fonction des contraintes et de la légitimité perçue de l'application du règlement (tolérance) pour les infractions moins dangereuses, et constat en fonction d'autres éléments situationnels et individuels.

Premièrement, une infraction perçue comme étant très grave, c'est-à-dire que le patrouilleur qui l'observe considère qu'elle est dangereuse et qu'elle pose un risque pour la sécurité, semble être le seul élément menant automatiquement à l'interception de l'automobiliste puis à l'émission d'un constat. En effet, quatorze patrouilleurs ont affirmé que, peu importe les autres circonstances entourant l'infraction, notamment celles qui contribuent généralement à orienter la décision d'émettre ou non un constat (lesquelles seront discutées tout au long de cette section), certaines infractions sont trop inacceptables pour laisser une chance à l'automobiliste.

La notion de dangerosité est très importante aussi. [...] Je pense que c'est ça qui détermine si tu donnes une contravention ou pas, c'est si y'a un impératif de sécurité. - *Bruno, patrouilleur, rural*

Moi les infractions à caractère dangereux, c'est sûr que je laisse aucune chance, peu importe qu'y soit gentil, pas gentil... - *François, patrouilleur, semi-urbain*

J'te dirais tout ce qui peut être dangereux à mon œil à moi de causer des accidents c'est sûr que j'passe pas à côté. *Simon, patrouilleur, urbain*

Bien que la perception de cette gravité soit propre à chaque patrouilleur, les éléments pris en compte pour l'évaluer sont généralement similaires et font référence à la nature de l'infraction et à l'environnement. D'une part, les infractions qui ont été identifiées par les patrouilleurs comme étant suffisamment dangereuses à leurs yeux pour qu'un constat soit émis peu importe les circonstances sont les excès de vitesse qu'ils perçoivent comme étant exagérés (qu'il s'agisse de grands excès de vitesse au sens de la loi ou non) (sept patrouilleurs) et les actions imprudentes / conduites dangereuses (dépassement dangereux, conduire en zigzag, lancer des objets dangereux hors du véhicule) (six patrouilleurs).

C'est sûr que si j'vois un malade à 160, même si y'est quatre heures moins cinq pis que j'finis à quatre heures, j'vais aller l'intercepter. - *Marc, patrouilleur, rural*

C'est pas comme quelqu'un qui a roulé, qui a fait un grand excès de vitesse pis qui roule en fou, ben là, même si y'a un appel quand même prioritaire j'vas être obligé de le traiter. - *Alexandre, patrouilleur, urbain*

L'infraction aussi là, qu'est-ce qu'y'en est là. [...] Tsé comme la personne qui roule 130 [dans 90], y'aura pas de chance. Peu importe ce qu'y dit, y'a pas de raison là. - *Isabelle, patrouilleur, rural*

Ça dépend aussi de l'infraction qu'y va faire. Tsé si y roule à 160 regarde y'a couru après là. Tsé y roule à 150 ou y fait des zigzags, y fait une conduite dangereuse, j'ai plein de monde qui appelle, ça par exemple j'ai pas de pardon pour ça là. C'est comme trop. - *Chantale, patrouilleur, autoroutier*

Deuxièmement, les patrouilleurs peuvent juger qu'une infraction est dangereuse en fonction de différents éléments relatifs à l'environnement physique dans lequel elle a lieu, alors qu'ils ne l'auraient pas nécessairement désignée comme telle uniquement de par sa nature. D'une part, l'endroit où se déroule l'infraction semble être déterminant. En effet, une infraction pourra être prise très au sérieux par les patrouilleurs si elle a lieu, par exemple, dans une zone scolaire, un quartier résidentiel ou encore en ville où il y a beaucoup de circulation (véhicules, cyclistes, piétons), alors qu'elle serait jugée peu dangereuse si elle se déroulait dans un quartier industriel, sur des grandes artères ou à des endroits peu passant (six patrouilleurs). D'autre part, les conditions climatiques peuvent également moduler la perception de dangerosité. Quatre patrouilleurs avancent qu'ils jugeront plus durement une infraction lorsque la température est peu clémente, que ce soit en raison d'une tempête de neige, d'une forte pluie, de la chaussée glacée, etc.

Tsé mettons que c'est une limite de vitesse de 50 km/h, mais que c'est un quartier industriel ou tsé, qu'y'a juste des arbres chaque bord, y'a pas de monde, versus une zone scolaire... Tsé, à quel point les gens sont en danger, ça ça va jouer aussi. - *Isabelle, patrouilleur, rural*

Sur le boulevard [...] qui est un boulevard double-voie, deux vois en sens inverse, 80 c'est admettons mon barème, en bas de 80 j'en donne pas. Admettons, dans ma rue, chez nous, dans un quartier résidentiel, ou tsé dans une autre rue là, si la personne roule 70 j'vas l'intercepter. Parce que 70 c'est trop vite pour là, tsé y'a du monde qui marche, y'a des piétons, y'a des familles, c'est trop vite tsé. 80 ben là regarde, c'est terrible à cette vitesse-là. Tsé t'es 30 en haut, mais t'es pas sur un boulevard avec des lumières pis y'a pas personne c'est rien que des industries. Le gros facteur, ça va être l'environnement j'te dirais. - *Alexandre, patrouilleur, urbain*

Mais ça dépend toujours des conditions. Tsé y va mouiller, y va neiger, ça dépend du trafic, ça dépend de plein de facteurs, ça dépend de la configuration de la route tsé ça dépend toujours de plein de choses. - *Chantale, patrouilleur, autoroutier*

Les infractions jugées dangereuses feront donc généralement l'objet d'une interception entraînant l'émission d'un constat.

Troisièmement, lorsque les infractions ne sont pas évaluées comme étant particulièrement dangereuses, les patrouilleurs se référeront entre autres à leur seuil de tolérance pour déterminer s'ils procéderont à une interception, à moins qu'une contrainte quelconque ne les empêche de le faire. Les contraintes semblent principalement reliées au manque de temps, que ce soit parce que le patrouilleur est sur son heure de dîner, que son quart est terminé, qu'il doit répondre à un appel de service, qu'il se rend à la cour ou encore parce qu'il doit effectuer diverses autres tâches (sept patrouilleurs).

Pis la plupart du temps pourquoi j'irai pas l'intercepter c'est parce que j'ai une contrainte. C'est-à-dire faut que j'ramène le véhicule un moment donné au poste pour que d'autres patrouilleurs puissent le prendre pour aller travailler dans les changements de chiffres. [...] Rien que m'en aller chez nous pour dîner des fois faut que j'me ferme les yeux par ce que j'me rendrai jamais. Pis ça c'est pas des farces là. - *Marc, patrouilleur, rural*

T'as pas le temps d'intercepter un char quand tes coéquipiers ont besoin de *backup* pis que tsé violence conjugale, pis chicanes pis... - *Julie, patrouilleur, semi-urbain*

Ça peut être que j'ai pas le temps, pas parce qu'y'a un appel mais parce que j'ai un rendez-vous pour d'autre chose, faut que j'aille à la cour. Ça peut être que j'ai un rendez-vous avec un citoyen pour autre chose. Ça peut être ben des affaires là. - *Mathieu, patrouilleur, semi-urbain*

Moi quand je fais un appel exemple pour une intro ou quelque chose de même pis j'vois une vitesse, ben j'me retournerai pas à toutes les vitesses que j'vois parce qu'un manné l'autre y m'a appelé y veut me voir, je gosserai pas à le faire attendre deux heures parce que là j'vois 50 vitesses pis m'arrêter pis aller arrêter le monde. - *Nicolas, patrouilleur, semi-urbain*

En l'absence de contrainte, les patrouilleurs se réfèrent à leur seuil de tolérance pour évaluer s'ils intercepteront ou non un automobiliste. Cette tolérance est grandement variable d'un policier à l'autre et peut se manifester de deux manières différentes. D'une part, certaines infractions sont considérées dans leur ensemble comme étant plus ou moins importantes que d'autres pour diverses raisons et les patrouilleurs seront donc plus ou moins enclins à faire

une interception lorsqu'ils en sont témoins. Au total, une vingtaine d'infractions ont été discutées par au moins un participant; le tableau III présente les cinq plus récurrentes.

Tableau III. Propension des patrouilleurs à intercepter en fonction de cinq infractions

Infraction	Interception très probable		Interception peu probable	
	nb	Raisons	nb	Raisons
Défaut de porter la ceinture de sécurité	5	- Dangereux de ne pas la porter - Ça sauve des vies	/	s/o
Cellulaire (parler)	3	- C'est un fléau - Pas d'excuse, le bluetooth existe	3	- Pas plus dangereux que manger ou changer un CD
Cellulaire (texter)	6	- Vraiment dangereux - Détourne l'attention de la route	/	s/o
Omettre le clignotant	1	- Ça cause des accidents	3	- Pas si grave
Dépassement sur des lignes doubles	3	- Manque de savoir-vivre envers les autres automobilistes	/	s/o

Note : le nombre de patrouilleurs inscrits pour chaque infraction indique que seulement eux se sont prononcés sur la pertinence de ces infractions et n'implique pas que les autres participants pensent nécessairement différemment, simplement qu'ils n'ont pas discuté de leur propension à appliquer ces règlements.

D'autre part, il existe des règlements pour lesquels il peut y avoir une gradation en ce qui a trait à leur non-respect, soit les arrêts obligatoires, les feux de circulation et les excès de vitesse. En d'autres termes, ces règlements peuvent être enfreints dans une plus ou moins grande mesure, et les patrouilleurs s'établissent des seuils pour déterminer à partir de quel point ils ne toléreront plus l'infraction. Par exemple, certains patrouilleurs n'intercepteront pas un automobiliste parce qu'il a fait un « stop à l'américaine », c'est-à-dire qu'il n'a pas complètement immobilisé son véhicule, mais intercepteront plutôt celui qui brûle l'arrêt sans même ralentir (trois patrouilleurs).

Tsé un stop américain, ça peut être quand même acceptable, souvent tsé t'es pas obligé de... C'est sûr que *by the book* la loi dit que faut que t'immobilises tes quatre roues tsé. Mais tsé regarde, j'suis tolérante quand même. Tsé si y ralentit pis y repart sans immobiliser ses roues, c'est correct, mais tsé des fois y continue pis c'est comme si y'avait pas de stop là... là tsé j'ai été le voir. - *Julie, patrouilleur, semi-urbain*

Pour ce qui est des excès de vitesse, plusieurs patrouilleurs s'établissent un barème d'écart de vitesses qu'ils considèrent acceptables : au-delà de la limite qu'ils se fixent, les probabilités d'interception seront plus élevées et inversement (onze patrouilleurs). Ce barème ne constitue toutefois pas un absolu en ce sens que l'évaluation que feront les patrouilleurs de la dangerosité d'un excès de vitesse observé sera non seulement influencée par la vitesse comme telle, mais également par les éléments relatifs à l'environnement physique discutés précédemment, soit le lieu où se déroule l'infraction ainsi que les conditions climatiques.

Ça dépend vraiment de l'endroit. Tsé si c'est plus dangereux ou pas, un peu comme j'te le disais tantôt là, les zones scolaires versus les places que y'a pas un chat. Ça dépend de la limite comme telle aussi. Tsé 10 km au-dessus de 30 km/h c'est pas mal plus que 10 km au-dessus de 100 km/h. Faque c'est sûr que notre tolérance elle joue par rapport à la limite elle-même... pis c'est ça, l'endroit aussi. - *Sara, patrouilleur, urbain*

J'me mets aussi une marge de manoeuvre là, j'veux dire j'arrête pas à 51-52 là [*dans une zone de 50*]. Tsé j'ai tout le temps, tout dépendamment des conditions climatiques là, j'vas dire un 20 km/h là, faque j'donne quand même un bon p'tit gage. [...] Ben j'y vas aussi avec les autres, la moyenne des gens. Tsé si tout le monde circule entre 60-65, là oui tout le monde est au-dessus de 15 km/h, sauf que tsé c'est pas nécessairement dangereux. - *Philippe, patrouilleur, urbain*

J'commencerais pas à donner des *tickets* à 115 km/h [*dans une zone de 100*] parce que faut que j'donne des *tickets*, j'suis pas comme ça dans la vie. J'suis quand même capable de doser là. [...] Moi en bas de 130 si y fait beau, une journée comme aujourd'hui, j'arrêterai pas à 125 parce que, tout le monde roule quasiment à cette vitesse-là... - *Chantale, patrouilleur, autoroutier*

Mais, j'vous dirais que la zone dangereuse pour un automobiliste, dès qu'on frappe le 120 et plus, 20 km au-dessus si on veut, c'est là que l'automobiliste est appelé à se faire intercepter. - *Carl, patrouilleur, autoroutier*

Les trois scénarios présentés (interception/constat automatique en toutes circonstances; interception/constat automatique en fonction de l'environnement physique; interception variant selon l'importance accordée à l'infraction) mettent bien en valeur l'influence de la nature de l'infraction sur le processus décisionnel qui guide les interventions des patrouilleurs. Or, tel qu'il l'a été mentionné dans les pages précédentes, lorsque la gravité d'une infraction n'est pas considérée comme un « absolu », d'autres facteurs interagissent avec la nature de cette infraction pour déterminer l'action qui sera posée. Alors que les contraintes et l'environnement jouent un rôle important par rapport à la décision d'intercepter un automobiliste, les caractéristiques de ce dernier semblent constituer l'élément situationnel le plus déterminant en ce qui a trait à la décision d'émettre un constat.

3.4.2 Automobilistes : les jeunes arrogants récidivistes payent la note

À partir du moment où un automobiliste est intercepté, son attitude, ses antécédents ainsi que son âge influencent grandement les chances qu'il a de se voir émettre un constat d'infraction. D'abord, quatorze des quinze patrouilleurs affirment que pour une même infraction, un automobiliste qui a une attitude négative a beaucoup plus de chances de recevoir un constat qu'un automobiliste qui adopte une attitude positive. Les participants admettent ainsi qu'ils sont beaucoup moins tolérants envers les personnes arrogantes, celles qui leur manquent de respect voire qui les injurient, ou encore celles qui nient avoir commis l'infraction reprochée. Certains ajoutent qu'ils vont même parfois sévir davantage auprès de ces personnes en leur donnant plus d'un constat, sans toutefois inventer des infractions qui n'ont pas réellement été commises.

C'est sûr que si le conducteur t'arrive pis t'envoie promener pis t'insulte, ben à mon avis il va pas en avoir juste un, il va en avoir plusieurs, ça c'est certain.
- Bruno, patrouilleur, rural

Dans le fond c'est plutôt le comportement des usagers qui va nous dire, nous dicter voir si on va émettre un constat ou pas. Si on intercepte quelqu'un pis on est très poli pis on y dit "monsieur vous avez pas mis votre ceinture de sécurité", vous l'avez vu sortir du stationnement du IGA, j'pense que y'a une certaine logique à dire "ah oui c'est vrai je l'avais pas ma ceinture". Mais ben souvent, le comportement des usagers, y vont nous dire "je l'avais ma

ceinture", "ben là j'm'en venais juste t'aviser que t'avais pas ta ceinture, mais là j'pense que tu vas l'avoir le constat parce que, j'pense que t'es pas conscient que tu la portes pas ta ceinture". - *François, patrouilleur, semi-urbain*

Pis c'est sûr que l'attitude du conducteur joue un peu. [...] Tsé la personne elle va nous traiter de tous les noms, elle va être arrogante. [...] Faque ça encore c'est un peu une loi non écrite mais tsé, ça se peut que j'trouve plus d'infractions, tsé ça se peut que son véhicule y... tsé mettons y'a une lumière de brûlée des affaires de même, des choses que j'aurais dit des avertissements mais là ça se peut que j'écrive un peu plus. [...] Mais encore là j'te dis pas que j'vas y donner tout c'que j'peux là... - *Sara, patrouilleur, urbain*

Ensuite, certains policiers considéreraient les antécédents de l'automobiliste dans leur décision d'émettre un constat, et ce, qu'il s'agisse de son dossier criminel ou encore des infractions qu'il a commises relativement au CSR. En effet, huit des patrouilleurs rencontrés avancement être beaucoup plus prompts à utiliser la voie de la répression avec les personnes qui fréquentent régulièrement la police, parfois au point de ne leur laisser systématiquement aucune chance (cinq patrouilleurs). Selon eux, le fait qu'une personne commette des infractions à répétition sur la route et/ou qu'elle ait un dossier criminel bien garni laisse croire qu'elle ne comprend pas « le message » et qu'elle ne semble pas avoir l'intention de se conformer de sitôt.

Je courrai pas après les criminels. Mais si il l'a commis [l'infraction], pis que j'me rends compte que c'est un criminel, ou je réalise que c'est untel, j'le reconnais pis j'sais qu'y vole ou y bat des femmes ou n'importe quoi, c'est sûr que ma tolérance, y'en n'aura pas. - *Marc, patrouilleur, rural*

Tsé si y'a un dossier ça de long là, regarde... j'y laisserai pas de chance. [...] Tsé on revient tout le temps à la même affaire, c'est dans l'optique : est-ce que tu comprends le message? Pis si quelqu'un a été arrêté pour plein d'infractions au criminel, c'est parce qu'y comprend rien là. - *Julie, patrouilleur, semi-urbain*

Ou l'autre y'a un dossier criminel, bon ben là t'auras pas de chance. [...] Moi j'te l'dis tout de suite, une personne qui a un dossier, même si elle est ben gentille c'est sûr qu'elle a pas de chance là. Une personne qui pète dans les maisons, qui fait des intro, qui fait ci qui fait ça, ben c'est sûr que c'est « tiens, v'là un ticket ». - *Nicolas, patrouilleur, semi-urbain*

Enfin, les jeunes conducteurs bénéficieraient moins souvent de la clémence des policiers que les automobilistes plus expérimentés. Les six patrouilleurs ayant abordé ce sujet ont fait valoir que la répression est le recours ultime pour tenter de faire comprendre aux jeunes la nature risquée des comportements souvent plus téméraires qu'ils adoptent sur la route. Selon eux, le fait que les jeunes de 16-24 ans sont constamment surreprésentés dans les statistiques relatives aux accidents de la route rend d'autant plus importante et nécessaire cette sévérité accrue.

Tsé, je sais qu'y'en a qui sont peut-être plus propices que d'autres là, on parle peut-être d'une tranche d'âge plus jeune un peu qu'on voit aussi dans, y sont surreprésentés dans les accidents avec alcool pis avec blessés, mais c'est sûr que, j'parle plus des jeunes entre mettons 17-24, 16-24 là... Mais c'est sûr ces gens-là, moi je... *break* ou chance ou appelle ça comme tu veux, pouvoir discrétionnaire là, c'est sûr que non parce que, y'a un message à transmettre. [...] C'est pas leur donner une chance le fait de donner un *break* c'est de... comme si c'était pas important le CSR pis que tu pouvais faire c'que tu voulais avec ton véhicule sur la route là. - *Philippe, patrouilleur, urbain*

Les jeunes conducteurs là 16-24 mettons là tsé, **la** clientèle cible... moi c'est sûr que cette clientèle-là qui est pas attachée, qui a des *mufflers* modifiés avec tsé les gros tuyaux de poêle en arrière ou qui conduit vite, moi j'ai aucune tolérance pour ça. Parce que j'me dis y commencent à conduire, y'ont zéro expérience au volant, pis souvent c'est eux-autres les plus téméraires, c'est tout le temps eux-autres qu'on ramasse dans les accidents. Faque eux-autres je pense pas qu'y méritent de chance. - *Mathieu, patrouilleur, semi-urbain*

Ces trois éléments relatifs au profil de l'automobiliste (attitude, antécédents, âge) semblent donc très déterminants dans la décision d'émettre ou non un constat d'infraction, mais n'auraient pas d'influence sur la décision d'intercepter, du moins, c'est ce que le discours des participants suggère.

Au fil des trois dernières sections, l'effet sur l'action policière en SR de plusieurs éléments appartenant aux dimensions organisationnelle, individuelle et situationnelle a été discuté. Ces sections ayant généré une grande quantité d'information, un tableau synthèse consignant l'effet des différents éléments sur le temps consacré aux activités de SR, sur la décision d'intercepter un automobiliste, ainsi que sur la décision d'émettre un constat d'infraction est présenté en annexe 8.

- 4 -

INTERPRÉTATION

Le but de la présente étude était de mieux comprendre les pratiques policières en matière de SR, en tentant principalement de cerner les processus sous-jacents à l'usage du pouvoir discrétionnaire. Deux cibles devaient permettre d'atteindre ce but, soit recueillir les perceptions des policiers par rapport à leur travail en SR et identifier les éléments qui influencent leurs interventions (interception, émission de constat). À cela s'est ajoutée, au fil de l'analyse, la volonté de documenter les contextes favorisant l'utilisation du pouvoir discrétionnaire. Afin de remplir ce mandat, des entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès de 15 patrouilleurs et quatre directeurs de poste de la SQ.

Les résultats obtenus ont permis de procéder à l'identification des différents éléments qui influencent les pratiques policières en SR, dont plusieurs jouent un rôle dans le processus de prise de décision des patrouilleurs lorsqu'ils décident d'avoir recours à leur pouvoir discrétionnaire. Ces résultats sont généralement similaires à ce que la recension des écrits avait permis de faire ressortir. La présente étude se démarque toutefois des autres puisqu'elle suggère une conceptualisation des processus qui sous-tendent cet usage du pouvoir discrétionnaire. En effet, approcher l'objet d'étude avec un regard interactionniste a permis de prendre en considération le sens donné par les patrouilleurs à ces éléments de même que l'interprétation qu'ils en font selon le contexte. De plus, considérer les dimensions regroupant ces éléments comme des sphères appartenant à un même système (approche systémique) a permis de rendre compte de l'interactivité qui existe entre elles. Ainsi, en adoptant ces deux approches théoriques, il a été possible de procéder à l'intégration des éléments identifiés afin, d'une part, de mieux comprendre la façon dont est utilisé le pouvoir discrétionnaire, au-delà de la considération de l'effet individuel de chacun des éléments, et, d'autre part, d'entamer la réflexion quant aux contextes organisationnels mettant en place les conditions propices à un recours plus ou moins grand au pouvoir discrétionnaire.

Le présent chapitre expose d'abord les principaux constats générés par la démarche employée, puis propose une compréhension globale du pouvoir discrétionnaire en abordant les questions du « comment » et du « pourquoi ».

4.1 PRINCIPAUX CONSTATS

Un premier constat qui émerge de l'analyse des entretiens est que l'ensemble des participants, patrouilleurs et directeurs, considère que le travail policier en SR est important. En effet, bien que plusieurs d'entre eux aient tenu à souligner que d'autres groupes d'acteurs ont également des responsabilités face à cet enjeu, ils conviennent que leurs interventions sur les routes sont nécessaires et utiles. Selon eux, leurs interventions, qu'elles soient répressives ou préventives (visibilité, interception sans constat), doivent servir à modifier le comportement des automobilistes, améliorer le bilan routier et assurer la satisfaction de la population. La principale différence entre le discours des deux groupes de participants est que les patrouilleurs n'ont pas spécifiquement identifié le volet SR comme étant une priorité alors que les directeurs oui.

Un deuxième constat est que, malgré cette perception relativement uniforme de l'importance des interventions en SR, toutes les actions réalisées dans cette sphère d'activité ne sont pas pour autant considérées comme pertinentes, voire légitimes. À cet effet, les quatre directeurs de même que neuf patrouilleurs ont mentionné que les opérations d'envergure provinciale qui leur sont régulièrement imposées ne correspondent pas toujours à leurs problématiques locales. Ainsi, lorsqu'une opération doit être organisée à un endroit où il y a une faible circulation ou encore qui n'est pas un site accidentogène, les patrouilleurs ont l'impression que leur présence à cet endroit n'est pas tellement justifiée et qu'ils seraient probablement plus utiles ailleurs. Ceci, de pair avec le fait que ces opérations commandées sont rendues trop nombreuses (deux directeurs), aurait pour effet de faire perdre le sens des activités de SR aux yeux des patrouilleurs (quatre directeurs).

À l'exception de ces opérations imposées, il en revient à chaque patrouilleur d'initier des actions en SR au cours de sa patrouille. Or, le travail effectué par les patrouilleurs sur les routes ne reflète pas toujours la façon dont les directeurs aimeraient qu'ils interviennent. Ceux-ci sont en effet d'avis que le pouvoir discrétionnaire devrait être utilisé avec parcimonie, ce qui, selon eux, n'est pas le cas actuellement.

L'étude de la façon dont les patrouilleurs font usage de leur pouvoir discrétionnaire a permis d'identifier plusieurs éléments relatifs à l'organisation, à l'individu (policier) et à la situation ayant une influence sur les actions qu'ils posent. Pour la plupart, ces éléments recoupent grandement les informations que la recension des écrits avait permis de faire ressortir.

D'abord, au niveau organisationnel, trois éléments ont été identifiés comme ayant une influence sur les pratiques des patrouilleurs. D'une part, le manque d'effectifs (neuf patrouilleurs et deux directeurs) de même qu'une transmission défailante, voire interrompue, et un manque de valorisation des priorités et objectifs organisationnels (deux patrouilleurs et deux directeurs) auraient pour effet de réduire le temps consacré aux activités de SR.

D'autre part, plusieurs participants ont déploré le fait que, bien que les patrouilleurs ne se voient pas imposer de quotas comme tels, leur performance n'est évaluée qu'en fonction du nombre de constats qu'ils émettent (huit patrouilleurs et un directeur). Cette importance accordée aux statistiques d'émission, qu'elle sous-tende un intérêt financier ou non, influencerait l'émission de constats à la hausse ou à la baisse, tout dépendant de l'évaluation à laquelle procèdent les patrouilleurs quant à leur propre rendement. Ainsi, un patrouilleur qui estime avoir émis ce qui lui apparaît comme un nombre suffisant de constats, au cours d'un quart ou d'une semaine de travail par exemple, aura davantage tendance à laisser une chance à l'automobiliste, et inversement.

Tel qu'il l'avait été discuté par Lichtenberg (2002), cette orientation axée sur la production statistique peut avoir des répercussions sur les interventions des patrouilleurs. Premièrement, lorsqu'ils sentent qu'ils ont du « retard » au niveau de leurs statistiques, il peut arriver qu'ils choisissent de se placer dans des endroits où ils savent qu'ils pourront faire des constats facilement, et ce, même s'ils savent que les infractions qu'ils sont susceptibles d'y observer ne constituent pas de réels enjeux pour la SR (quatre patrouilleurs). Deuxièmement, le fait de déterminer l'issue d'une intervention en fonction du nombre de constats déjà émis, plutôt qu'en se basant sur des impératifs de sécurité, peut créer de l'inconsistance au sein de leurs interventions et ainsi générer des injustices pour les automobilistes (six patrouilleurs et un directeur). En effet, certains patrouilleurs ont admis

qu'il peut arriver qu'une personne reçoive un constat alors que, pour la même infraction commise à un moment différent, elle n'en aurait probablement pas eu.

Ensuite, au niveau individuel, l'analyse des entretiens a permis de faire ressortir trois éléments qui influencent les interventions des patrouilleurs. Les deux premiers sont la prédisposition personnelle des patrouilleurs face aux activités de SR et leur penchant initial pour la répression ou pour la prévention. Ceci concorde avec les résultats de Schafer et Mastrofski (2005) qui suggèrent que certains patrouilleurs sont d'emblée plus actifs en SR et qu'ils appliquent les règlements de façon plus stricte, alors que d'autres s'investissent moins dans cette sphère d'activité et utilisent davantage leur pouvoir discrétionnaire. De plus, d'autres études avancent que les attitudes que possède un policier envers son travail, qu'il s'agisse de la perception qu'il a de son rôle, des règlements ou de la marge discrétionnaire dont il dispose, pourraient influencer ses actions (Brooks, 2005; National Research Council, 2004; Tremblay, 1997).

Dans le cadre des entretiens, les participants ont souligné qu'il s'agit d'une question d'intérêt; si certains apprécient travailler en SR et en retirent une satisfaction, d'autres préfèrent simplement diriger leur énergie vers d'autres tâches, comme le volet criminel (huit patrouilleurs et deux directeurs). À ce sujet, cinq patrouilleurs ont affirmé que la majorité de leurs interceptions se conclue par l'émission d'un constat, alors que sept autres ont admis privilégier la prévention. Ce positionnement initial n'est cependant pas immuable et il arrive qu'en fonction d'autres éléments organisationnels, individuels ou situationnels, les patrouilleurs habituellement répressifs choisissent de laisser une chance et vice-versa.

Le troisième élément individuel qui peut avoir un effet sur les interventions des patrouilleurs est leur état d'esprit ou leur humeur du moment. En effet, cinq patrouilleurs ont affirmé que s'ils sont fatigués, s'ils vivent des problèmes d'ordre personnel ou s'ils n'ont tout simplement pas envie de faire de la SR ce jour-là, il se peut qu'ils investissent moins d'énergie en SR et qu'ils choisissent de ne pas intercepter un automobiliste pour cette raison. Ceci dit, contrairement à ce qu'avancent Schafer et Mastrofski (2005), l'humeur d'un patrouilleur ne semble pas affecter sa décision d'émettre un constat, du moins, les participants n'en ont pas fait mention.

Il est à noter que l'analyse des entretiens n'a pas permis de faire ressortir de différences notables entre les discours des participants en fonction de leur âge ou de leur sexe. Ceci est conforme aux informations trouvées dans d'autres études voulant que ces facteurs n'aient pas d'effet sur leurs interventions (Novak, 2004; Schellenberg, 2000; Smith et Petrocelli, 2005).

Enfin, au niveau situationnel, différents éléments relatifs à l'infraction, à l'environnement et à l'automobiliste semblent jouer un rôle important dans le processus décisionnel des patrouilleurs. Trois scénarios ont pu être extrapolés du discours des participants en ce qui a trait à la façon dont l'infraction et l'environnement influencent le choix de leurs interventions. Premièrement, une infraction peut être considérée comme très grave simplement en fonction de sa nature, c'est-à-dire que les policiers jugent qu'elle est dangereuse peu importe les circonstances qui l'entourent (14 patrouilleurs). C'est le cas notamment des très grandes vitesses, des actions imprudentes et des conduites dangereuses.

Deuxièmement, une infraction peut ne pas être jugée comme étant particulièrement grave de par sa nature, mais le devient en fonction de l'environnement dans lequel elle a lieu. En effet, l'endroit où se déroule l'infraction (zone scolaire, rue résidentielle versus zone industrielle) de même que les conditions climatiques (forte pluie, tempête de neige, chaussée glacée versus conditions idéales) sont des facteurs qui contribuent à faire fluctuer l'évaluation qui est faite de la gravité d'une infraction (neuf patrouilleurs). Dans un cas comme dans l'autre, une infraction perçue comme très grave fait généralement l'objet d'une interception et de l'émission d'un constat de façon automatique.

Troisièmement, lorsqu'une infraction n'est pas perçue comme particulièrement grave, si aucune contrainte n'empêche le patrouilleur de procéder à l'interception (appel de service, témoignage à la cour, fin de quart, etc.) (sept patrouilleurs), ce dernier se réfère à son seuil de tolérance pour déterminer l'action qui sera posée (15 patrouilleurs). Ainsi, les infractions qui sortent du cadre de cette tolérance feront davantage l'objet d'une interception. Ces constats sont donc cohérents avec ce que la littérature avait permis de faire ressortir à ce sujet, c'est-à-dire que plus une infraction est grave, plus la réponse est sévère (Brooks, 2005; Brown et Frank, 2005; Schafer et Mastrofski, 2005).

Pour ce qui est de l'automobiliste, trois principaux éléments ont été identifiés comme ayant une influence sur la décision des patrouilleurs d'émettre un constat d'infraction, soit l'attitude de l'automobiliste, ses antécédents et son âge. D'abord, 14 des 15 patrouilleurs ont affirmé qu'un automobiliste a beaucoup plus de chances de se voir émettre un constat d'infraction s'il adopte une attitude négative, c'est-à-dire s'il est arrogant, agressif, s'il injurie le patrouilleur ou s'il nie avoir commis l'infraction reprochée, versus un automobiliste qui est calme, poli et qui admet avoir commis l'infraction. Ensuite, huit patrouilleurs ont mentionné que le fait qu'un automobiliste ait des antécédents, que ce soit au niveau criminel ou au niveau du CSR, est un indice que ce dernier ne semble pas avoir l'intention de se conformer et que le « message » ne passe pas auprès de lui. Ils sont donc davantage portés à émettre des constats d'infraction à ces personnes. Enfin, six patrouilleurs se sont dits préoccupés par la surreprésentation des jeunes de 16 à 24 ans dans les accidents de la route et par leur propension à adopter des comportements téméraires. Selon eux, la seule façon de potentiellement parvenir à leur faire modifier leur comportement est d'utiliser la voie répressive.

Ces trois constats sont en tout point conformes à ce qui était suggéré dans les études consultées et selon lesquelles les policiers auraient tendance à sanctionner davantage les automobilistes qui font preuve d'un manque de respect envers eux (Brooks, 2005; Lichtenberg, 2002; National Research Council, 2004), ceux qui ont des antécédents criminels ou qui ont commis des infractions antérieures sur la route (Brown et Frank, 2005; Schafer et Mastrofski, 2005) ainsi que les jeunes automobilistes (Brooks, 2005; Brown et Frank, 2005; Lichtenberg, 2002; National Research Council, 2004; Schafer *et al.*; 2006).

À la lumière des résultats qui viennent d'être résumés et mis en parallèle avec la littérature existante, l'ampleur de la contribution à la production de nouvelles connaissances scientifiques n'est pas immédiatement apparente. Or, le but de la présente étude n'était pas simplement de pouvoir nommer les différents éléments qui influencent les interventions des patrouilleurs en SR, mais plutôt de proposer une **compréhension globale** de l'usage qui est fait du pouvoir discrétionnaire. Les sections qui suivent proposent donc, dans un premier temps, une représentation schématisée du processus de prise de décision qui guide l'action des patrouilleurs lorsqu'ils constatent une infraction. Dans un deuxième temps est présentée une

réflexion tentant de circonscrire, en se basant sur les résultats de l'étude, les contextes qui favorisent l'émergence de conditions propices à ce que les patrouilleurs recourent dans une plus ou moins grande mesure à leur pouvoir discrétionnaire.

4.2 RECOURS AU POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE : COMMENT ?

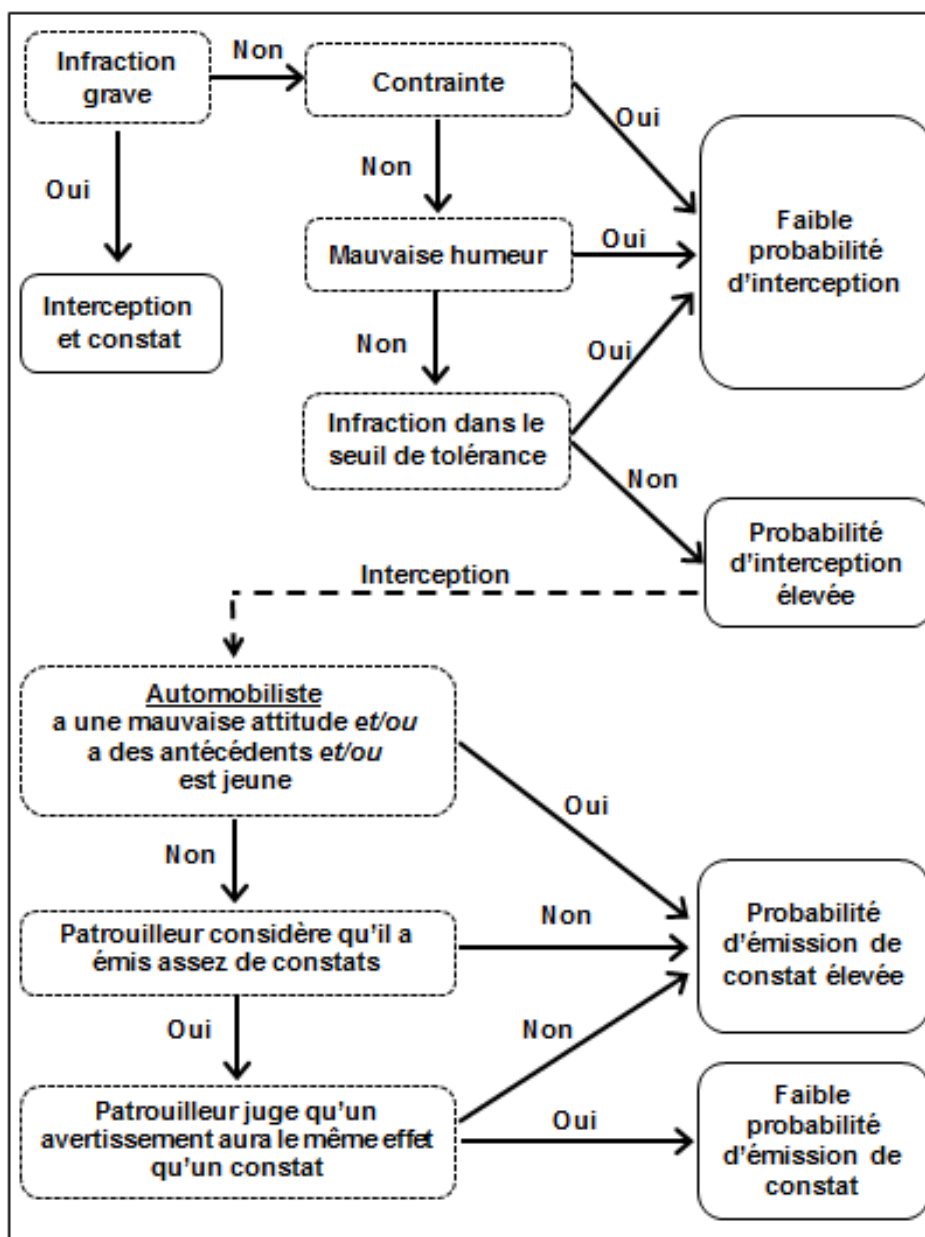
Bien que certains patrouilleurs affirment être très proactifs en SR et choisir plus souvent qu'autrement la voie de la répression, alors que d'autres admettent honnêtement moins s'investir dans cette sphère d'activité ou être davantage portés vers les interventions sans répression, tous finissent par choisir, à un moment ou à un autre et de façon plus ou moins récurrente, de ne pas intercepter un automobiliste ou de ne pas émettre de constat lorsqu'ils sont témoins d'une infraction. Nonobstant leur prédisposition personnelle, le processus de prise de décision qui guide le choix de leurs interventions est très similaire d'un patrouilleur à l'autre.

La figure 1 présente un schéma au sein duquel les éléments identifiés par les participants comme ayant une influence sur les actions policières ont été regroupés et ordonnancés afin de procurer une meilleure compréhension du processus décisionnel des patrouilleurs et des séquences qui le composent. Ce schéma a été élaboré en tentant de respecter le plus fidèlement possible l'information partagée par les participants. Il est toutefois important de souligner que ces étapes ne sont pas nécessairement suivies en tout temps et que le pouvoir décisionnel des policiers est beaucoup plus flexible que la figure 1 ne le sous-entend. La figure 1 synthétise néanmoins les principaux thèmes relatés par les policiers de même que le sens qui leur est donné lorsqu'ils réalisent des activités de SR.

L'examen de ce schéma permet de constater que le premier élément qui est évalué par les patrouilleurs pour déterminer l'action qui sera posée est la gravité de l'infraction. En effet, les participants ont affirmé que lorsqu'ils sont témoins d'une infraction qu'ils considèrent très dangereuse, ils procèdent automatiquement à une interception et à l'émission d'un constat, et ce, peu importe les contraintes ou les autres facteurs organisationnels, individuels ou

situationnels. À titre de rappel, l'évaluation de la gravité est effectuée en fonction de la nature de l'infraction et de l'environnement dans lequel elle a lieu.

Figure 1. Processus de prise de décision des patrouilleurs lorsqu'ils constatent une infraction



Ensuite, si l'infraction n'est pas jugée particulièrement grave, trois éléments entrent en ligne de compte pour déterminer si une interception aura lieu ou non. Premièrement, si le patrouilleur fait face à une contrainte (fin de quart, répond à un appel de service, s'en va à la

cour, etc.), il est fort probable qu'il ne procède pas à l'interception de l'automobiliste. Deuxièmement, en l'absence de contrainte, il peut arriver que le patrouilleur soit fatigué, qu'il passe une mauvaise journée, ou tout simplement qu'il n'ait pas la tête à faire de la SR. Dans ce cas, même s'il constate une infraction qui, sans être particulièrement dangereuse à ses yeux, sort du cadre de son seuil de tolérance, il y a à nouveau de fortes chances qu'il n'intercepte pas l'automobiliste. Troisièmement, le patrouilleur se réfère à son seuil de tolérance. Ainsi, l'automobiliste risque moins de se faire intercepter si l'infraction qu'il commet se situe à l'intérieur du seuil de tolérance du policier, et inversement.

Une fois qu'une interception est effectuée, ce sont d'abord les caractéristiques de l'automobiliste qui s'avèrent déterminantes dans la décision du patrouilleur d'émettre un constat ou non. En effet, les probabilités d'émission augmentent si la personne a une attitude négative (arrogante, injurie le policier, nie l'infraction, etc.), si elle possède des antécédents criminels ou au CSR, et/ou si elle est jeune (groupe principalement ciblé : 16-24 ans). Dans le cas contraire, le policier peut se baser sur l'auto-évaluation de sa performance pour déterminer l'action à poser; s'il estime qu'il n'a pas émis suffisamment de constats et qu'il est en retard dans ses statistiques, il aura davantage tendance à émettre un constat d'infraction. Enfin, même s'il juge qu'au contraire, il a été assez productif, il se peut que le patrouilleur ait l'impression qu'un simple avertissement ne soit pas suffisant pour conscientiser l'automobiliste face à son comportement, dans lequel cas il aura davantage tendance à opter pour la répression. Si, au contraire, le patrouilleur est d'avis qu'un avertissement peut avoir le même effet qu'un constat, les probabilités qu'il en émette un sont plus faibles.

Il est à noter que cette représentation du processus de prise de décision qui sous-tend l'action des patrouilleurs en SR constitue une généralisation. En effet, tous les patrouilleurs n'ont pas nécessairement identifié chacun de ces éléments comme ayant une influence sur leurs actions et il se peut qu'ils en omettent un ou plusieurs lorsqu'ils décident de l'action à poser. Ceci dit, le schéma proposé semble tout de même, dans son ensemble, représentatif des propos tenus par les participants.

4.3 RECOURS AU POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE : POURQUOI ?

Au-delà de la compréhension de la façon dont les patrouilleurs font usage de leur pouvoir discrétionnaire, il semblait légitime de s'interroger sur ce qui les amène à s'accorder une latitude plus grande dans leurs interventions que ce que ne semble le souhaiter leurs gestionnaires. Dans le cadre de cette étude, ce sont essentiellement les propos tenus par les participants quant à leurs perceptions des objectifs organisationnels qui ont permis d'entamer une réflexion à ce niveau. Cet élément de l'équation est actuellement absent de la littérature disponible. En effet, la majorité des auteurs se sont principalement intéressés aux facteurs situationnels et individuels qui influencent les interventions des patrouilleurs en SR (Brooks, 2005; Brown et Frank, 2005; National Research Council, 2004; Novak, 2004; Schellenberg, 2000; Schafer *et al.*; 2006; Schafer et Mastrofski, 2005; Smith et Petrocelli, 2005), et les quelques-uns ayant traité de l'effet de facteurs organisationnels l'ont fait sans sonder les acteurs impliqués (Garrett et Wagner, 2009; Lichtenberg, 2002; Maskowsky et Stratmann, 2009).

Les résultats de la présente étude suggèrent que la confusion entre les objectifs organisationnels réels en SR et la perception qu'en ont les patrouilleurs, laquelle est d'ailleurs en conflit avec leurs propres objectifs, serait l'élément clé permettant de comprendre pourquoi le pouvoir discrétionnaire est utilisé dans bien plus que des cas d'exception.

Avant tout, il est important de rappeler que le principal objectif se rapportant aux interventions des patrouilleurs sur les routes et valorisé **à tous les paliers de l'organisation** est le même : améliorer la sécurité des usagers du réseau de transport. C'est du moins ce que les participants, patrouilleurs et directeurs, ont affirmé au cours des entretiens, de même que ce que met de l'avant la DSRR dans son plan d'action 2013-2014. Ceci dit, les patrouilleurs ont plutôt l'impression que les interventions qu'on leur demande d'effectuer en SR servent davantage à la production de statistiques qui peuvent bénéficier à l'organisation qu'à répondre à une réelle préoccupation par rapport à la SR. Tel que discuté dans le chapitre précédent, trois éléments relatifs au contexte organisationnel semblent être responsables d'une telle impression, soit l'évaluation du travail des patrouilleurs reposant principalement sur le nombre de constats qu'ils émettent, la très grande quantité d'opérations imposées qui

ne sont pas toujours pertinentes en fonction des réalités locales, et la rupture communicationnelle qui nuit à la transmission efficace des priorités et des objectifs. Par le fait même, chacun de ces éléments semble mettre en place des conditions propices à l'usage du pouvoir discrétionnaire.

D'abord, l'impression des patrouilleurs que leur travail n'est évalué qu'en fonction du nombre de constats qu'ils émettent n'est pas erronée en soi. En effet, dans le plan d'action 2013-2014 de la DSRR, les cibles visées pour permettre d'atteindre l'objectif impliquant la mise à contribution des patrouilleurs sont formulées en termes d'augmentation du pourcentage d'émission de constats d'infraction (vitesse et ceinture). Là où cet aspect devient un levier pour l'usage du pouvoir discrétionnaire, c'est qu'alors que la DSRR le présente comme un **moyen** pour atteindre l'objectif de sécurisation, les patrouilleurs ont plutôt l'impression qu'il s'agit en fait de la **finalité**, ce avec quoi ils ne sont pas en accord. Ainsi, une fois qu'un patrouilleur juge qu'il a atteint cette fin et qu'il n'a plus « d'obligation », c'est-à-dire qu'il estime avoir émis suffisamment de constats pour satisfaire les attentes, les interventions qu'il fera par la suite seront principalement guidées par sa prédisposition face aux activités de SR et à la répression, de même que par ce qu'il perçoit comme étant de plus ou moins grands enjeux pour la SR. C'est donc à partir de ce moment que les patrouilleurs sont susceptibles de s'accorder une plus grande marge discrétionnaire.

Ensuite, en ce qui a trait aux opérations imposées à l'échelle provinciale, les quatre directeurs se sont prononcés à l'effet que leur quantité ainsi que leur pertinence parfois questionnable peuvent contribuer à faire perdre leur sens aux activités de SR. Certains patrouilleurs ont d'ailleurs affirmé se sentir inutiles ou avoir l'impression que l'argent du gouvernement est mal investi lorsqu'ils se voient obligés de mettre en place une opération qui, selon eux, n'aura pas de bénéfice quelconques pour la SR. De plus, lorsque les patrouilleurs ne sont vraiment pas en accord avec ces opérations ou n'en voient pas le bien-fondé, il peut arriver qu'ils choisissent tout simplement de ne pas les réaliser, ou encore qu'ils décident d'emblée de procéder à peu, voire aucune intervention. Il est donc possible de penser que les opérations perçues négativement par les patrouilleurs exercent non seulement un effet démobilisateur sur eux, mais qu'elles peuvent aussi avoir comme effet d'entraîner le rejet systématique de

certaines demandes formulées à l'endroit des patrouilleurs, ce qui va bien au-delà de simplement stimuler le recours au pouvoir discrétionnaire.

Enfin, si les objectifs tels que perçus par les patrouilleurs ne correspondent pas aux objectifs réels de l'organisation, c'est que les messages actuellement véhiculés par les canaux de communications officiels ne sont probablement pas adéquats ou suffisants pour renverser cette perception. À cet effet, deux patrouilleurs ont affirmé que les objectifs de l'organisation ne leur sont pas clairement communiqués, mais qu'il est entendu qu'ils doivent rapporter des constats, que « ça plane » dans l'air. Or, afin de pouvoir espérer une certaine performance, que ce soit en termes de nombre de constats émis ou d'un quelconque autre critère d'évaluation, les gestionnaires doivent s'assurer que les objectifs qu'ils établissent soient clairs (Hersey *et al.*, 2013). Ceci implique non seulement que les patrouilleurs doivent connaître et comprendre les priorités organisationnelles, mais également qu'il y ait une compréhension commune entre les gestionnaires et les patrouilleurs concernant ce qui doit être fait et comment (Hersey *et al.*, 2013). Par rapport à l'objet d'étude, ceci impliquerait que les gestionnaires et les patrouilleurs, en plus de viser les mêmes objectifs, devraient avoir une vision commune de la façon dont le pouvoir discrétionnaire doit être utilisé. Jacques souligne d'ailleurs qu'il serait important de « une fois de temps en temps, dans une réunion, [...] le mettre à l'ordre du jour le sujet du pouvoir discrétionnaire, demander aux gens "c'est quoi pour vous le pouvoir discrétionnaire, pis tu vas l'appliquer quand?" pis tout. Juste ça ben des fois ça va ramener les pendules à l'heure ». À l'heure actuelle par contre, il semble que les objectifs et priorités organisationnelles ne soient pas **clairement** connus des patrouilleurs et qu'il n'existe pas de consensus sur la définition et la façon d'utiliser le pouvoir discrétionnaire, ce qui laisse ainsi beaucoup de place à l'interprétation.

CONCLUSION

L'idée derrière le fait de sonder les policiers quant à leurs pratiques en sécurité routière était de mieux comprendre l'usage qu'ils font de leur pouvoir discrétionnaire. Alors que les études précédentes s'arrêtaient essentiellement à l'étape d'identifier les éléments qui influencent les actions des patrouilleurs, celle-ci va plus loin en proposant d'abord un agencement de ces différents éléments, lequel permet de représenter la façon dont ils s'insèrent dans un processus de prise de décision qui guide les pratiques d'interception et d'émission de constats. De plus, un intérêt particulier a été porté aux éléments du contexte organisationnel qui semblent favoriser l'émergence du recours au pouvoir discrétionnaire, voire le déclencher.

Ainsi, ce qui ressort de l'étude est que les variations dans les pratiques d'interception et d'émission de constats peuvent s'expliquer par un écart entre les objectifs tels que prescrits par l'organisation et les conceptions de ceux-ci par les patrouilleurs. Cet écart proviendrait d'un "gouffre communicationnel", soit un manque de connaissance chez les patrouilleurs des objectifs visés par les demandes des gestionnaires en matière de sécurité routière; il semble persister un certain flou dans la distinction entre la fin et les moyens. Ces demandes seraient davantage perçues comme des impératifs administratif - émettre des constats pour montrer que le travail est fait - plutôt que comme des moyens permettant de favoriser la sécurité routière. Surviennent alors des raisonnements qui permettent de justifier, ou non, l'interception d'automobilistes fautifs et l'émission de constats d'infraction, et qui se trouvent dans les dimensions individuelles, contextuelles et organisationnelles.

Bien qu'elle soit parvenue à remplir son mandat, la présente étude comporte tout de même certaines limites. D'abord, la méthodologie employée aurait pu être optimisée à deux niveaux. D'une part, la retranscription des entrevues a seulement été effectuée une fois la cueillette de données terminée. Idéalement, cette étape aurait dû être réalisée parallèlement à la conduite des entretiens pour permettre l'ajustement des grilles d'entrevue. Ceci aurait permis d'aller chercher des informations qui sont apparues manquantes lors de l'analyse, telle que la notion de pouvoir discrétionnaire vue et définie par les patrouilleurs. D'autre part, l'entretien dirigé aurait pu s'avérer plus adéquat que l'entretien semi-dirigé. Bien que ce dernier ait permis l'émergence de plusieurs thèmes récurrents, abordés à toute fin pratique

par l'ensemble des participants, plusieurs autres thèmes n'ont quant à eux été discutés que par la moitié des participants ou moins. Ceci ne révèle pas nécessairement la présence de divergences de points de vue, mais signifie tout simplement que ces sujets sont absents du discours de plusieurs participants. Des entretiens dirigés auraient permis d'uniformiser les thèmes abordés, d'enrichir le contenu recueilli pour ces thèmes et de mieux estimer leur importance relative. Surtout, ce type d'entretien aurait permis de générer une bien moins grande quantité de matériel non utilisé et ainsi d'alléger le processus d'analyse.

Ensuite, puisque la participation à ce projet se faisait sur une base volontaire, il est possible que l'échantillon de patrouilleurs ne soit pas complètement représentatif. En effet, il est raisonnable de penser que parmi les personnes sollicitées qui ont soit décliné, soit ignoré l'invitation, certaines n'ont pas voulu participer tout simplement parce qu'elles n'aiment pas, voire qu'elles éprouvent une aversion à l'égard de leurs tâches en sécurité routière. Il aurait été très intéressant de pouvoir rencontrer des patrouilleurs qui ont un tel positionnement car leurs propos auraient pu offrir une perspective supplémentaire.

Une troisième limite découle de la possibilité que les participants aient fait preuve d'une retenue à tout le moins partielle quant à la divulgation de certaines informations. En effet, puisque l'intervieweur provient de l'extérieur du milieu policier et que, de surcroît, les résultats ne sont pas destinés uniquement à l'usage interne de l'organisation, certains participants pourraient avoir trouvé délicat de traiter notamment des quotas d'émission (pratique ouvertement réprouvée par le public) ou des moyens de pression auxquels ils ont parfois recours. Il en va de même en ce qui a trait aux informations concernant l'influence des caractéristiques personnelles des automobilistes telles que l'âge, le sexe et l'ethnicité sur les actions policières. Ces sujets sont effectivement susceptibles de mettre certains participants sur leurs gardes si ceux-ci les considèrent comme un moyen de vérifier la présence de pratiques discriminatoires au sein de l'organisation policière et, par extension, s'ils craignent d'être jugés. Cette limite aurait pu être atténuée en procédant à une collecte de données mixtes, c'est-à-dire en jumelant entretiens et observations. En effet, ces dernières auraient permis d'être témoin des réactions des participants face à différentes infractions au code de la route, de poser des questions spontanées sur les décisions qu'ils prennent et d'observer leurs

interactions avec les automobilistes qu'ils interceptent. Ceci dit, le temps et le contexte du présent projet de recherche ne permettait pas de procéder à une cueillette d'une telle envergure.

Enfin, les résultats obtenus font face à une triple problématique de généralisation. Premièrement, puisque la population étudiée se restreint aux policiers de la Sûreté du Québec, les résultats obtenus au cours de la présente recherche seront difficilement généralisables tant aux autres corps policiers du Québec qu'à ceux des autres provinces. Deuxièmement, la compréhension des pratiques policières engendrée par les résultats ne concerne que les pratiques relatives à l'application des règlements en sécurité routière. Ainsi, la conceptualisation proposée pour circonscrire le recours au pouvoir discrétionnaire des policiers ne peut être généralisée à l'ensemble de leurs pratiques répressives. Troisièmement, l'exclusion de six des dix districts implique que les résultats ne sont pas nécessairement représentatifs de la réalité de l'ensemble du territoire couvert par la Sûreté du Québec. Toutefois, considérant que le discours des patrouilleurs n'a pas présenté de différence notable d'un district à l'autre et d'un type de poste à l'autre, cette limite semble moins importante. En effet, en fonction des résultats obtenus, il est possible de penser que si des participants avaient été sélectionnés dans tous les districts, les thèmes majeurs qui seraient ressortis auraient potentiellement été les mêmes. Les différences auraient probablement été situées davantage au niveau des problématiques locales que de l'usage du pouvoir discrétionnaire par les patrouilleurs.

Malgré la présence de limites, les résultats engendrés par cette étude constituent tout de même une contribution intéressante à l'avancement des connaissances relatives à l'utilisation du pouvoir discrétionnaire et procurent, pour les gestionnaires d'organisations policières, un portrait autre que statistique des interventions auxquelles procèdent les patrouilleurs. Puisque ce projet est d'abord né de préoccupations formulées par des gestionnaires de la Sûreté du Québec quant à la mobilisation des patrouilleurs en sécurité routière et au caractère irrégulier de leurs intervention, ce deuxième aspect semble particulièrement digne d'intérêt. En effet, la vue d'ensemble générée par cette étude permet de mettre en lumière bien plus que les simples actions ponctuelles des patrouilleurs; elle confronte le travail terrain aux

orientations et à la communication organisationnelles. Cette considération simultanée permet de comprendre comment des éléments propres à l'organisation peuvent créer une ambiguïté pour les patrouilleurs lorsque ceux-ci sont confrontés aux réalités des diverses situations qu'ils rencontrent sur le terrain. À cet effet, Thacher (2008) affirmait :

It is a common phenomenon of organizational life that formal organizational goals often provide incomplete guidance for front-line practitioners. That is particularly true for public agencies, such as police departments. At the highest levels, removed from the insistent demands that concrete situations place on service delivery, managers and political overseers may be able to develop reasonably clear statements of organizational priorities. By contrast the concrete situations we encounter when we attempt to turn purpose into action tend to confound our understanding of the priorities we thought we had. As a result, we may be able to develop a clear statement about an organization's mission when we reflect on its tasks at a relatively abstract and stylized level, but once we become concrete, ambiguity and conflict are hard to avoid. Clarity of purpose is a particularly scarce resource at the front lines of an organization. (p.54)

Dans le cadre spécifique de cette étude, il n'est pas du rôle du chercheur de se positionner quant à la valeur des pratiques actuelles (le pouvoir discrétionnaire est ou n'est pas bien utilisé) ou à la nécessité de les faire évoluer dans une direction ou une autre. Toutefois, advenant une volonté de la part des organisations policières d'observer un changement dans les pratiques, cette étude procure les pistes nécessaires pour identifier les éléments à cibler selon les résultats souhaités, que ce soit au niveau de l'établissement des objectifs, du mode d'évaluation des patrouilleurs et/ou des méthodes entreprises pour communiquer efficacement ces deux aspects.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BAILEY, K.D. (2001). Systems Theory. Dans TURNER, J.H. (ed.) (2001). *Handbook of Sociological Theory* (pp. 379-401). New York (N.Y.): Kluwer Academic / Plenum Publishers.
- BEAUDOIN, I., et BLAIS, É. (2010). Constats d'infraction, accidents de la route et certitude relative de la peine : une évaluation quasi-expérimentale des effets contextuels et structurels de la dissuasion policière. *Revue canadienne de criminologie et de justice pénale*, 52(5): 471-496.
- BECCARIA, C. (1764/1968). *Des délits et des peines*, Paris : Éditions Flammarion.
- BECKER, G.S. (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. *The Journal of Political Economy*, 76(2): 169-217.
- BJØRNSKAU, T. et ELVIK, R. (1992). Can Road Traffic Law Enforcement Permanently Reduce the Number of Accidents? *Accident Analysis and Prevention*, 24(5): 507-520.
- BLAIS, É., et CUSSON, M. (2007). Les évaluations de l'efficacité des interventions policières : résultats des synthèses systématiques. Dans CUSSON, M., DUPONT, B. et LEMIEUX, F. (eds.) (2007). *Traité de sécurité intérieure* (pp. 115-129). Montréal (QC) : Hurtubise HMH.
- BLAIS, É., et DUPONT, B. (2004). L'impact des activités policières dans la dissuasion des comportements routiers déviants : une synthèse mondiale des évaluations. *Revue internationale de criminologie et de police technique et scientifique*, 57: 456-479.
- BLAIS, É., et DUPONT, B. (2005). Assessing Capability of Intensive Police Programmes to Prevent Severe Road Accidents. *The British Journal of Criminology*, 45: 914-937.
- BLAIS, É., et GAGNÉ, M.-P. (2010). The Effect on Collisions with Injuries of a Reduction in Traffic Citations Issued by Police Officers. *Injury Prevention*, 16: 393-397.
- BLUMER, H. (1986). *Symbolic Interactionism: Perspective and Method*. University of California Press.
- BOURGAULT, J. et GOW, J.I. (2002). Le difficile contrôle des activités et comportements de la police : le cas de la Sûreté du Québec. *Canadian Journal of Political Science*, 35(4): 747-770.
- BOUTIN, G. (1997). *L'entretien de recherche qualitatif*. Québec (QC) : Presses de l'Université du Québec.
- BREITEL, C.D. (1960). Controls in Criminal Law Enforcement. *The University of Chicago Law Review*, 27(3): 427-435.

- BROOKS, L.W. (2005). Police Discretionary Power - A Study of Style. Dans DUNHAM, R.G. et ALPERT, G.P. (2005). *Critical Issues in Policing - Contemporary Readings* (pp.89-105). 5th Edition. Long Grove, Illinois: Waveland Press, Inc.
- BROWN, R.A. et FRANK, J. (2005). Police-Citizen Encounters and Field Citations. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, 28(3): 435-454.
- CARLAN, P.E. (2007). The Search for Job Satisfaction: A Survey of Alabama Policing. *American Journal of Criminal Justice*, 32: 74-86.
- CARNIS, L. (2011). Les Missions de Police routière de la Sûreté du Québec : entre politique publique, logique territoriale et contraintes économiques. *Revue d'économie régionale et urbaine*, 2011(4) : 765-787.
- CONSTANT, A., SALMI, L.R., LAFONT, S., CHIRON, M. et LAGARDE, E. (2009). Road Casualties and Changes in Risky Driving Behavior in France Between 2001 and 2004 Among Participants in the GAZEL Cohort. *American Journal of Public Health*, 99(7): 1247-1253.
- CRESWELL, J.W. (2007). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches*. 2nd Edition. Thousand Oaks, California: Sage Publications.
- CRÊTE, J. (1997). L'éthique en recherche sociale. Dans GAUTHIER, B. (dir.) (1997). *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données* (pp. 217-238). Sainte-Foy (QC) : Presses de l'Université du Québec.
- CUSSON, M. (1998). *Criminologie actuelle*. Paris : PUF.
- DINH-ZARR, T.B., SLEET, D.A., SHULTS, R.A., ZAZA, S., ELDER, R.W., NICHOLS, J.L., THOMPSON, R.S. et SOSIN, D.M. (2001). Reviews of Evidence Regarding Interventions to Increase the Use of Safety Belts. *American Journal of Preventive Medicine*, 21(4s): 48-65.
- ELDER, R.W., SHULTS, R.A., SLEET, D.A., NICHOLS, J.L., ZAZA, S. et THOMPSON, R.S. (2002). Effectiveness of Sobriety Checkpoints for Reducing Alcohol-Involved Crashes. *Traffic Injury Prevention*, 3: 266-274.
- ELVIK, R. et VAA, T. (2004). *The Handbook of Road Safety Measures*. Bingley: Emerald Group.
- FARRELL, A. (2011). Explaining Leniency: Organizational Predictors of the Differential Treatment of Men and Women in Traffic Stops. *Crime and Delinquency*, published online November 8th 2011: 1-29.
- FORCESE, D. (1999). *Policing Canadian Society*. 2nd Edition. Scarborough, Ontario: Prentice-Hall Canada Inc.

- FREEMAN, J. et WATSON, B. (2006). An Application of Stafford and Warr's Reconceptualization of Deterrence to a Group of Recidivist Drink Driver. *Accident Analysis and Prevention*, 38(3): 462-471.
- GAGNÉ, M.-È. et BLAIS, É. (2011). Évaluation d'une stratégie policière de sécurité routière au Québec : la stratégie de l'Association des directeurs de police du Québec. *Revue canadienne de santé publique*, 102(1) : 56-60.
- GARRETT, T.A. et WAGNER, G.A. (2009). Red Ink in the Rearview Mirror: Local Fiscal Conditions and the Issuance of Traffic Tickets. *Journal of Law and Economics*, 52(1): 71-90.
- GREENLEAF, R.G., SKOGAN, W.G. et LURIGIO, A.J. (2008). Traffic Stops in the Pacific Northwest: Competing Hypotheses about Racial Disparity. *Journal of Ethnicity in Criminal Justice*, 6(1): 3-22.
- HERSEY, P.H., BLANCHARD, K.H. et JOHNSON, D.E. (2013). *Management of Organizational Behavior: Leading Human Resources*. 10th edition. Boston: Pearson.
- HOLLAND, C.A., et CONNER, M.T. (1996). Exceeding the Speed Limit: An Evaluation of the Effectiveness of a Police Intervention. *Accident Analysis and Prevention*, 28(5): 587-597.
- LICHTENBERG, I. (2002). Police Discretion and Traffic Enforcement: A Government of Men? *Cleveland State Law Review*, 50: 425-453.
- MASKOWSKY, M.D. et STRATMANN, T. (2009). Political Economy at Any Speed: What Determines Traffic Citations? *American Economic Review*, 99(1): 509-527.
- MASTROFSKI, S.D. et RITTI, R.R. (1996). Police Training and the Effects of Organization on Drunk Driving Enforcement. *Justice quarterly*, 13(2): 291-320.
- MASTROFSKI, S.D., RITTI, R.R. et HOFFMASTER, D. (1987). Organizational Determinants of Police Discretion: The Case of Drinking-Driving. *Journal of Criminal Justice*, 15(5): 387-402.
- McGREGOR, M. (1957). The Human Side of Enterprise. *Management Review*, November 1957: 41-49.
- NAGIN, D.S. (1998). Criminal Deterrence Research at the Outset of the Twenty-First Century. *Crime and Justice*, 23: 1-42.
- NAGIN, D.S. (2013). Deterrence in the Twenty-First Century. *Crime and Justice*, 42(1): 199-263.
- NATIONAL RESEARCH COUNCIL (2004). *Fairness and Effectiveness in Policing: The Evidence*. Washington, D.C.: The National Academies Press.
- NOVAK, K.J. (2004). Disparity and Racial Profiling in Traffic Enforcement. *Police Quarterly*, 7(1): 65-96.

- PAILLÉ, P. et MUCCHIELLI, A. (2006). *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*. 2^{ème} Édition. Paris : Armand Colin.
- PARK, D. et MORO, Y. (2006). Dynamics of Situation Definition. *Mind, Culture, and Activity*, 13(2): 101-129.
- PATTON, M.Q. (1980). *Qualitative Evaluation Methods*. Beverly Hills, California: Sage Publications.
- PEEK-ASA, C. (1998). The Effect of Random Alcohol Screening in Reducing Motor Vehicle Crash Injuries. *American Journal of Preventive Medicine*, 16(1S): 57-67.
- PÉREZ-DIAZ, C. (1994). L'indulgence, pratique discrétionnaire et arrangement administratif. *Déviance et société*, 18(4) : 397-430.
- PERVIN, L.A. (1978). Definitions, Measurements, and Classifications of Stimuli, Situations, and Environments. *Human Ecology*, 6(1): 71-105.
- PIRES, A.P. (1983). *Stigmate pénal et trajectoire sociale*. Thèse de doctorat. École de criminologie, Faculté des Arts et des Sciences, Université de Montréal.
- PIRES, A.P. (1997). Échantillonnage et recherche qualitative : essai théorique et méthodologique. Dans POUPART, J., DESLAURIERS, J.-P., GROULX, L., LAPERRIÈRE, A., MAYER, R. et PIRES, A.P. (eds) (1997). *La recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques* (pp. 113-169). Montréal (QC) : Gaétan Morin.
- POLE, C.J. et LAMPARD, R. (2002). *Practical Social Investigation: Qualitative and Quantitative Methods in Social Research*. Harlow, Essex: Pearson Education Limited.
- POUPART, J. et LALONDE, M. (1998). La méthodologie qualitative et la criminologie au Québec, de 1960 à 1985. Dans POUPART, J., GROULX, L., MAYER, R., DESLAURIERS, J.-P., LAPERRIÈRE, A. et PIRES, A.P. (eds) (1998). *La recherche qualitative : diversité des champs et des pratiques au Québec* (pp. 51-91). Boucherville (QC) : Gaétan Morin.
- SCHAFER, J.A., CARTER, D.L., KATZ-BANNISTER, A.J. et WELLS, W.M. (2006). Decision Making in Traffic Stop Encounters: A Multivariate Analysis of Police Behavior. *Police Quarterly*, 9(2): 184-209.
- SCHAFER, J.A. et MASTROFSKI, S.D. (2005). Police Leniency in Traffic Enforcement Encounters: Exploratory Findings from Observations and Interviews. *Journal of Criminal Justice*, 33: 225-238.
- SCHELLENBERG, K. (2000). Policing the Police: Surveillance and the Predilection for Leniency. *Criminal Justice and Behavior*, 27(6): 667-687.

- SÉNÉCAL, C., AUSTIN FERNET, S. et FERNET, C. (2006). La psychologie sociale appliquée : contributions aux secteurs de la santé, de la justice et du travail. Dans VALLERAND, R.J. et al. (2006). *Les fondements de la psychologie sociale* (pp.601-645). 2^e Édition. Montréal, Québec : Gaëtan Morin Éditeur.
- Société de l'Assurance Automobile du Québec [SAAQ] (2012a). Sécurité routière - Vitesse au volant. [En ligne]. Dernière mise à jour le 10 mai 2012. <http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/vitesse/index.php>. (Page consultée en mai 2012).
- Société de l'Assurance Automobile du Québec [SAAQ] (2012b). Sécurité routière - La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool. [En ligne]. Dernière mise à jour le 30 avril 2012. <http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/alcool/index.php>. (Page consultée en mai 2012).
- Société de l'Assurance Automobile du Québec [SAAQ] (2012c). Sécurité routière - Des statistiques inquiétantes. [En ligne]. Dernière mise à jour le 2 février 2012. <http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/ceinture/statistiques.php>. (Page consultée en mai 2012).
- Société de l'Assurance Automobile du Québec [SAAQ] (2012d). Sensibilisation à la sécurité routière - Programmation 2012. Québec, Québec : Société de l'Assurance Automobile du Québec.
- Société de l'Assurance Automobile du Québec [SAAQ] (2014). Bilan routier 2013. Québec, Québec : Société de l'Assurance Automobile du Québec.
- SMITH, M.R. et PETROCELLI, M. (2001). Racial Profiling? A Multivariate Analysis of Police Traffic Stop Data. *Police Quarterly*, 4(1): 4-27.
- STAFFORD, M.C. et WARR, M. (1993). A Reconceptualization of General and Specific Deterrence. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30(2): 123-135.
- Sûreté du Québec [SQ] (2012). Rapport d'activités 2011-2012. Montréal, Québec.
- Sûreté du Québec [SQ] (2013). Plan stratégique 2012-2015 - Un Québec sécuritaire pour tous. Montréal, Québec.
- Sûreté du Québec - Direction de la sécurité routière et récréotouristique [SQ-DSRR] (2013). Plan d'action 2013-2014. Montréal, Québec.
- THACHER, D. (2008). Research for the Front Lines. *Policing & Society*, 18(1): 46-59.
- Transports Québec (2011). Actions et interventions du ministère des Transports en matière de sécurité routière 2010-2011. Québec, Québec : Transports Québec.

- Transports Québec (2012). Actions et interventions du ministère des Transports en matière de sécurité routière 2011-2012. Québec, Québec : Transports Québec.
- TREMBLAY, J-N. (1997). *Le métier de policier et le management*. Sainte-Foy (QC) : Les Presses de l'Université Laval.
- WALSH, W.F. (1985). Patrol Officer Arrest Rates: A Study of the Social Organization of the Police Work. *Justice Quarterly*, 3(3): 271-290.
- WORDEN, R.E. (1989). Situational and Attitudinal Explanations of Police Behavior: A Theoretical Reappraisal and Empirical Assessment. *Law and Society Review*, 23(4): 667-711.
- ZAAL, D. (1994). *Traffic Law Enforcement: A Review of Literature*. Pays-Bas : SNOW rapport 53.
- ZHAO, J., THURMAN, Q. et HE, N. (1999). Sources of Job Satisfaction Among Police Officers: A Test of Demographic and Work Environment Models. *Justice Quarterly*, 16(1): 153-173.

ANNEXE 1 COURRIEL D'ANNONCE DU PROJET

Bonjour à tous,

Un projet de recherche visant à mieux comprendre et représenter la dynamique d'intervention en sécurité routière est actuellement en cours. Il s'agit d'un projet de recherche universitaire mené par Mme Marie-Andrée Couture, étudiante à la maîtrise en criminologie à l'Université de Montréal et stagiaire à la Sûreté du Québec, plus précisément au Service de la sécurité routière et récréotouristique.

La réalisation de cette recherche repose sur la participation volontaire et confidentielle de policiers qui accepteront, dans le cadre d'un entretien d'environ une heure et demie, de partager leur point de vue sur leur travail et leur rôle en sécurité routière, de même que de discuter de leurs actions concrètes sur les routes et du processus de prise de décisions qui les guide. Au total, une vingtaine de policiers seront rencontrés, et ce, dans une proportion d'environ quatre patrouilleurs pour un directeur de poste. La sélection des participants se fera de façon aléatoire et sera effectuée sur l'ensemble du territoire couvert par la SQ. Dans les semaines à venir, les policiers sélectionnés seront invités par courriel à participer à la recherche et seront libres d'accepter ou de refuser. Pour ceux qui accepteront, les modalités de l'entretien (date, heure et lieu) seront convenues conjointement avec le participant et la chercheuse.

Afin d'optimiser le déroulement du projet, nous vous demandons de bien vouloir transmettre l'information dans vos postes respectifs et de veiller à ce qu'elle soit diffusée à l'interne. Il est important que les directeurs de poste, les superviseurs de relève, les chefs d'équipe ainsi que les patrouilleurs soient informés de la mise en œuvre de ce projet et avisés qu'ils pourraient être personnellement sollicités.

Nous vous remercions à l'avance pour votre collaboration à l'évolution de ce projet.

ANNEXE 2
COURRIEL DE SOLLICITATION

Bonjour,

Récemment, la Sûreté du Québec et l'École de criminologie de l'Université de Montréal ont entamé une collaboration afin de développer un projet de recherche portant sur le thème de la sécurité routière. Un courriel annonçant que la participation de certains patrouilleurs et directeurs de poste allait être sollicitée a d'ailleurs été envoyé à l'ensemble des districts à cet effet. Suite au processus de sélection, votre nom a été choisi.

Votre participation à cette recherche consisterait à offrir un entretien d'environ 1h30 au cours duquel vous serez invité à donner votre point de vue et partager votre expérience en matière de sécurité routière. La rencontre sera, sous votre consentement, enregistrée sur support audio. Cet enregistrement servira uniquement à la retranscription de l'entrevue et sera détruit par la suite. Veuillez noter qu'aucune information permettant de vous identifier ne sera divulguée tout au long de la recherche.

Je vous invite donc à communiquer avec moi pour m'indiquer si vous acceptez ou non de prendre part au projet de recherche. Dans l'éventualité d'une réponse positive, de plus amples détails vous seront fournis. Si vous désirez davantage d'information avant de prendre une décision, il me fera plaisir de répondre à vos questions. Veuillez noter qu'au-delà d'une période de sept jours sans réponse, votre candidature sera écartée d'emblée et une autre personne sera sélectionnée à votre place.

En vous remerciant à l'avance,

Marie-Andrée Couture

ANNEXE 3 - FORMULAIRE DE CONSENTEMENT

Titre de la recherche : Pratiques policières en matière de sécurité routière : point de vue des policiers de la Sûreté du Québec

Chercheur/stagiaire : Marie-Andrée Couture

Milieu de stage : Sûreté du Québec (SQ)

Directeur de recherche : Étienne Blais

A) RENSEIGNEMENTS AUX PARTICIPANTS

1. Objectif de la recherche.

Ce projet de recherche vise à mieux comprendre les pratiques policières en matière de sécurité routière. Plus précisément, il permettra de mieux connaître la nature et le contexte des activités policières effectuées sur les routes ainsi que les perceptions des policiers quant à leur rôle et à leurs tâches.

2. Participation à la recherche

Votre participation à cette recherche consiste à faire part, par le biais d'un entretien d'une durée approximative de 1h30, de vos perceptions quant à votre travail et votre rôle en matière de sécurité routière. Cette entrevue est sujette à un enregistrement audio.

3. Confidentialité

Les renseignements qui seront recueillis à votre sujet demeureront confidentiels. Chaque participant à la recherche se verra attribuer un numéro et seuls ces numéros seront utilisés à l'analyse. En aucun lieu les numéros ne seront associés au nom des participants. Aucune information permettant de vous identifier d'une façon ou d'une autre ne sera publiée. Afin d'assurer la confidentialité de vos réponses, les enregistrements audio seront sauvegardés sur support numérique puis transférés dans des fichiers sécurisés sur un ordinateur muni d'un mot de passe, lequel ne sera connu que de la chercheuse. Les renseignements personnels seront détruits sept ans après la fin du projet. Seules les données ne permettant pas de vous identifier pourront être conservées après cette date.

4. Avantages et inconvénients

La participation à cette recherche n'est susceptible d'engendrer aucun risque ou inconvénient pour les participants. En participant, vous contribuerez à l'avancement des connaissances sur les pratiques policières en matière de sécurité routière.

5. Droit de retrait

Votre participation est entièrement volontaire. Vous êtes libre de vous retirer en tout temps par avis verbal, sans préjudice et sans devoir justifier votre décision. Si vous décidez de vous retirer de la recherche, vous pouvez communiquer avec le chercheur, à l'adresse courriel indiquée au bas de la page. Si vous vous retirez de la recherche, les renseignements qui auront été recueillis au moment de votre retrait seront détruits.

B) CONSENTEMENT

Je déclare avoir pris connaissance des informations ci-dessus, avoir obtenu les réponses à mes questions sur ma participation à la recherche et comprendre le but, la nature, les avantages, les risques et les inconvénients de cette recherche.

Après réflexion, je consens librement à prendre part à cette recherche. Je sais que je peux me retirer en tout temps sans préjudice et sans devoir justifier ma décision.

Signature : _____ Date : _____

Nom : _____ Prénom : _____

* Consentement pour l'enregistrement audio de l'entrevue

L'enregistrement audio permet de rapporter de façon plus fidèle vos propos et, par le fait même, de ne pas déformer votre discours.

Oui Initiales _____

Je déclare avoir expliqué le but, la nature, les avantages, les risques et les inconvénients de l'étude et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature du chercheur _____ Date : _____

Nom : _____ Prénom : _____

Pour toute question relative à la recherche, ou pour vous retirer de la recherche, vous pouvez communiquer avec Marie-Andrée Couture, chercheur/stagiaire, à l'adresse courriel marie-andree.couture.1@umontreal.ca, ou avec M. Étienne Blais, directeur de recherche, au numéro de téléphone (514) 343-7328 ou à l'adresse courriel etienne.blais@umontreal.ca.

Toute plainte relative à votre participation à cette recherche peut être adressée à l'ombudsman de l'Université de Montréal, au numéro de téléphone (514) 343-2100 ou à l'adresse courriel ombudsman@umontreal.ca. (**L'ombudsman accepte les appels à frais virés**).

Une copie signée du formulaire a été remise au participant.

ANNEXE 4 - FICHE SIGNALÉTIQUE

Numéro attribué au participant

Coordonnées de l'entretien

Date :

Heure de début :

Heure de fin :

Lieu :

Variables sociologiques

Sexe :

Âge :

Niveau de scolarité :

Spécifier le domaine :

Variables stratégiques

Fonction occupée (patrouilleur ou directeur de poste) :

Poste/district d'attache (milieu urbain, semi-urbain, rural, poste autoroutier) :

Préciser le nom et le type de territoire couvert

Nombre d'années d'expérience :

Trajectoire professionnelle :

ANNEXE 5
GRILLE D'ENTREVUE - PATROUILLEURS

Numéro attribué au sujet

Début de la rencontre

- Rappeler le but de la rencontre : parvenir à mieux comprendre les pratiques policières en sécurité routière par le biais du point de vue des policiers.
- Rappeler les modalités de la rencontre : durée d'environ une heure et demie, enregistrement de l'entretien (selon le consentement de la personne).
- Faire signer le formulaire de consentement.

Entrevue

- 1) CONSIGNE DE DÉPART : J'aimerais que vous me parliez de comment vous faites votre travail en sécurité routière.

Thématiques ciblées :

- En quoi consiste ce travail?
- Quelles sont les tâches?
- Position par rapport à ces tâches (*importance/efficacité/valorisation/priorité*)?
- Perception du rôle (*en matière de contribution à l'amélioration du bilan routier*)?
- Qu'est-ce qui est demandé aux patrouilleurs de la part des dirigeants (*mission/mandat/directives*)?
- Comment alliez-vous les demandes de vos supérieurs à votre pratique sur le terrain?

2) J'aimerais que vous me parliez de ce que vous faites quand vous êtes face à un automobiliste en infraction.

Thématiques ciblées :

- Facteurs qui influencent l'interception et l'émission de constats d'infraction.
 - Temps, ressources, visibilité, priorité (perçue et/ou organisationnelle), autres tâches...?
 - Moyens de pression (*syndicat*)?
 - Quotas (*priorité organisationnelle*)?
 - Attitude et caractéristiques du conducteur, importance perçue de l'infraction, prédisposition individuelle du policier, etc.?

Clôture de la rencontre

- Remplir la fiche signalétique.

ANNEXE 6
GRILLE D'ENTREVUE - DIRECTEURS DE POSTE

Numéro attribué au sujet

Début de la rencontre

- Rappeler le but de la rencontre : parvenir à mieux comprendre les pratiques policières en sécurité routière par le biais du point de vue des policiers.
- Rappeler les modalités de la rencontre : durée d'environ une heure et demie, enregistrement de l'entretien (selon le consentement de la personne).
- Faire signer le formulaire de consentement.

Entrevue

- 1) CONSIGNE DE DÉPART : J'aimerais que vous me disiez comment vous voyez le travail policier en sécurité routière.

Thématiques ciblées :

- Quelles sont les tâches?
- Importance?

- 2) J'aimerais que vous me parliez de vos attentes par rapport au travail des policiers.

Thématiques ciblées :

- Que leur demandez-vous (consigne/objectifs)?
- Qu'attendez-vous en termes de rendement?

- 3) À votre avis, de quelle façon les policiers devraient-ils utiliser leur pouvoir discrétionnaire?

Thématiques ciblées :

- Uniformité dans les pratiques?
- Facteurs qui devraient être pris en compte dans le processus de prise de décision?

Clôture de la rencontre

- Remplir la fiche signalétique.

ANNEXE 7
GRILLE DE CODIFICATION

Dimension	Thème	Sujets traités	Patrouilleurs																		Directeurs				Nb de participants		
			Urbain						Semi-urbain						Rural						Autoroutier					U	S
			Alexandre	Philippe	Sara	Simon	François	Julie	Mathieu	Nicolas	Bruno	Isabelle	Marc	Carl	Chantale	Eric	Martin	Jean	Louis	Jacques	Pierre						
Travail policier en SR (descriptif)	Définition SR	Définition		X	X	X	X	X	X	X	X				X	X	X				X					10	
		Responsabiliser automobilistes			X								X		X			X			X						5
	Responsabilité gouvernement	X				X						X				X				X						7	
	Responsabilité partagée	X		X		X						X				X				X				X		12	
	Restructuration SR						X													X						2	
	Tâche parmi d'autres	X		X		X			X		X		X		X		X		X		X					11	
	Attitude patrouilleur -> automobiliste		X			X				X				X		X								X		8	
	Autonomie/initiative des patrouilleurs	X	X								X		X			X			X		X		X		X	10	
	Backer les constats							X			X		X		X												6
	Émission = ensemble de facteurs	X		X							X					X					X				X		6
	Facilité donner bcp tickets	X	X	X			X												X		X						5
	Intégration SR journée patrouille		X						X		X				X		X		X					X		X	8
	Méthode de travail / approche	X	X	X			X							X				X									5
	Opération planifiée / ciblée	X	X	X			X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		19
Opérations initiées	X	X	X					X		X		X		X		X										9	
Polyvalence																		X		X						2	
SR = outil / prétexte intervention	X	X	X			X			X		X				X		X									10	
Temps pour faire un constat	X																X						X			2	
Visibilité	X	X						X		X		X		X		X		X		X		X		X		12	
Visibles VS cachés			X			X		X		X		X		X				X								9	

Dimension	Thème	Patrouilleurs															Directeurs				Nb de participants	
		Urbain			Semi-urbain			Rural			Autoroutier			U	S	R	A					
Sujets traités		Alexandre	Philippe	Sara	Simon	François	Julie	Mathieu	Nicolas	Bruno	Isabelle	Marc	Carl	Chantale	Eric	Martin	Jacques	Louis	Pierre			
Travail policier en SR (descriptif)	Objets	Bilan routier	X		X									X				X		X	7	
		Chiffre VS couverture territoire				X								X								2
		Chiffre VS sécurité			X	X	X	X		X	X	X	X	X			X			X		11
		Modification comportement	X				X	X			X			X					X			6
		Satisfaction plaignants / service client.					X					X					X		X		X	7
	Sentiment de sécurité																				2	
	Sites accidentogènes / problématiques		X		X	X	X											X	X	X	9	
	Utilité										X										1	
	Constats = \$\$					X				X				X		X					6	
	Effet halo	X					X			X		X			X						7	
Perception SR	Efficacité perçue SR	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	17	
	Importance SR	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X	14	
	Demandes/besoins locaux								X					X			X	X	X	X	6	
	Demandes/besoins organisationnels	X											X				X	X	X	X	5	
	Plaintes		X	X	X		X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	14	
Planif.	Planification stratégique				X				X									X	X	X	6	
	Effectifs			X	X	X	X		X							X		X		X	13	
	Lourdeur administrative																				1	
	Mobilité des effectifs																				1	
	Retard des pratiques p/r USA					X										X				X	2	

Dimension	Thème	Sujets traités	Patrouilleurs													Directeurs				Nb de participants			
			Urbain			Semi-urbain			Rural			Autoroutier				U	S	R	A				
			Alexandre	Philippe	Sara	Simon	François	Julie	Mathieu	Nicolas	Bruno	Isabelle	Marc	Carl	Chantale	Eric	Martin	Jean	Louis		Jacques	Pierre	
Organisation	Gestion	Approche / méthode de travail																X			X	2	
		Attentes envers patrouilleurs					X						X					X	X	X		X	8
		Communication des priorités	X	X		X					X			X				X	X	X	X		9
		Consultation des patrouilleurs				X							X							X		X	5
		Formation	X	X	X	X			X			X		X			X	X	X	X	X	X	13
	Miser sur compétences / intérêts								X													X	3
	Miser sur l'utilité / importance								X												X	X	4
	Outils / équipement	X	X	X	X			X			X		X			X					X		11
	Uniformité entre les postes																		X				1
	Auto-évaluation performance		X	X			X			X	X	X	X			X							8
Rédaction	Consistance interventions	X	X	X				X	X	X	X	X									X		8
	Évaluation quantitative performance	X			X							X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	13
	PARL		X								X							X	X			X	5
	Patrouilleurs HV vs permanents						X						X										3
	Pression des collègues		X																X				2
	Prestation de service	X	X	X	X				X	X	X	X			X			X	X	X	X		12
	Quotas / Rendement	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	16
Récompenser performance											X											2	

Dimension	Thème	Patrouilleurs																Directeurs				Nb de participants
		Urbain				Semi-urbain				Rural				Autoroutier				U	S	R	A	
Sujets traités		Alexandre	Philippe	Sara	Simon	François	Julie	Mathieu	Nicolas	Bruno	Isabelle	Marc	Carl	Chantale	Eric	Martin	Jean	Louis	Jacques	Pierre		
Policier	Break VS répression	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	Cas par cas		X	X							X			X					X	X		
	Certitude de l'infraction	X	X	X			X	X	X			X		X								
	Constat moindre						X	X	X				X			X				X		
	Feeling (p/r automobiliste)			X			X	X					X									
	Humeur / état d'esprit patrouilleur			X	X	X					X			X								
	Infraction = interception									X				X								
	Pouvoir discrétionnaire	X		X		X	X	X					X				X	X	X	X	X	
	Prédisposition patrouilleur	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X				X	X	X	X		
	Proximité personnelle avec citoyens					X		X			X											
	Seuil de tolérance	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
	Enfants présents / mère de famille			X				X		X	X	X	X	X	X	X						
	Situation	Facteurs aggravants									X											
Âge automobiliste			X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X				
Antécédants automobiliste				X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X						
Attitude automobiliste		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Infraacteur reconnaît infraction		X					X							X								
Plaignants = infracteurs				X	X	X																
Pompier			X	X	X							X										
Ptite madame / ptit monsieur											X	X	X	X	X		X					
Répétition du comportement				X	X	X	X	X		X			X	X				X				
Sexe automobiliste												X										

Dimension	Thème	Sujets traités	Patrouilleurs												Directeurs				Nb de participants							
			Urbain			Semi-urbain			Rural			Autoroutier			U	S	R	A								
			Alexandre	Philippe	Sara	Simon	François	Julie	Mathieu	Nicolas	Bruno	Isabelle	Marc	Carl	Chantale	Eric	Martin	Jean	Louis	Jacques	Pierre					
Situation	Infraction	Action imprudente / conduite dangereuse		X		X	X				X					X								4		
		Arrêts obligatoires / feux circulation			X	X	X	X	X			X													7	
		Attendre infraction + grosse	X						X	X															2	
		Capacités affaiblies	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X			16	
		Cédez																X							1	
		Ceinture de sécurité	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					X			11	
		Cellulaire	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X	14	
		Clignotant										X			X		X								5	
		Courtoisie au volant				X																			1	
		Dangerosité / sécurité	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X								10
		Délit de fuite		X												X	X								3	
		Demi-tours autoroute														X									1	
		Drogue						X																	1	
		État du véhicule			X						X			X											3	
		Lignes doubles									X	X			X	X		X							4	
		Move over law															X	X							2	
Nature / gravité infraction	X	X	X	X	X	X	X	X				X	X	X								X		7		
Paiement plaques / immatr. / permis		X	X	X	X	X	X	X			X													4		
Pas avoir son permis			X																					1		
Passages pour piétons																	X							1		
Permis sanctionnés																								1		
Plusieurs infractions	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	12		

Dimension	Thème	Sujets traités																Directeurs					Nb de participants		
		Patrouilleurs																U	S	R	A				
		Urbain			Semi-urbain			Rural			Autoroutier														
		Alexandre	Philippe	Sara	Simon	François	Julie	Mathieu	Nicolas	Bruno	Isabelle	Marc	Carl	Chantale	Eric	Martin	Jean	Louis	Jacques	Pierre					
Situation	Infraction	Infraction que le policier fait lui-même					X					X						X					3		
		Stationnement			X		X					X												4	
		Système d'échappement				X			X			X						X						4	
		Tunning				X																		1	
		Une infractions VS plusieurs			X						X													2	
		Vieilles problé. = constat automatique											X				X							2	
		Vitesse	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			18	
		Voies de dépassement												X										2	
		Voies réservées														X							X		3
		Appels	X	X		X			X	X	X			X				X	X				X		10
		Contraintes								X	X			X									X		4
		Contraintes	Manque de temps pour SR	X															X	X			X		5
Rédaction / rapports	X							X	X							X							4		
Difficulté d'intervention certains endroits				X					X	X				X									6		
Environnement	X		X	X							X			X	X	X	X	X			X	X	10		
Environnement	Territoire / type de poste	X	X	X		X	X	X	X		X	X		X	X		X	X					9		
	Zones scolaires			X		X	X	X	X		X												4		
	Boîte à lunch			X		X	X	X			X	X	X	X									8		
	Jour/soir/nuit		X										X	X			X						4		
Moment	Temps des fêtes			X			X	X	X		X	X	X	X									7		

Dimension	Thème	Patrouilleurs															Directeurs				Nb de participants	
		Urbain			Semi-urbain			Rural			Autoroutier			U	S	R	A					
Sujets traités		Alexandre	Philippe	Sara	Simon	François	Julie	Mathieu	Nicolas	Bruno	Isabelle	Marc	Carl	Chantale	Eric	Martin	Jean	Louis	Jacques	Pierre		
Para-organisation	Législation	Loies floues		X															X		2	
		Lois trop / pas assez sévères		X	X									X			X		X			6
		Perception de la peine							X					X			X			X		5
		Règlementation		X																		1
		Signalisation				X																2
		Contestation	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X	X		X			X	12
		Crédibilité / crédibilité à la cour		X	X	X	X	X	X			X	X								X	7
		Pouvoir policier limité			X	X	X											X				3
		Prouver l'infraction	X							X					X							3
		Système judiciaire				X									X		X					4
		Témoignage à la cour									X											1
		Sujets non classés	---	Constats sur accidents	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
ÉNONCÉ															X			X			3	
Équipes multi	X					X		X	X	X	X	X	X	X		X		X		X	X	12
Image de la police											X	X			X			X		X		5
Infractions souvent non sanctionnées				X							X							X				3
Moyens pression					X								X		X				X			4
Photo radars				X						X							X					3
Plus de véhicules sur les routes							X							X			X					3
Poursuites										X							X					2
Temps supplémentaire	X			X							X				X		X					5
Tout le monde fait infractions	X					X						X			X							5

ANNEXE 8
TABLEAU SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS INFLUENÇANT LE POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE

	Sujets	Éléments discutés	P	D	T	I	C
Organisation	Manque d'effectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Obstacle à l'atteinte des objectifs en SR 	9	2	-	s/o	s/o
	Évaluation quantitative de la performance	<ul style="list-style-type: none"> • Nb de constats émis = indicateur de performance • Interventions des patrouilleurs guidées par l'auto-évaluation de leur performance • Priorisation des constats "faciles" p/r à "utiles" 	8	1	±	=	±
	Transmission défaillante des objectifs et priorités	<ul style="list-style-type: none"> • Importance de la SR pas mise en valeur • Rupture dans la chaîne de communication et perte du message • Trop de courriels impersonnels, souvent ignorés 	2	2	-	s/o	s/o
Individu (policier)	Prédisposition envers la SR	<ul style="list-style-type: none"> • Certains patrouilleurs aiment faire de la SR alors que d'autres préfèrent le volet criminel 	8	2	±	±	±
	Efficacité perçue des issues d'une intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Donner un avertissement peut avoir le même effet que de donner un constat (selon éléments de la situation) 	9	s/o	s/o	s/o	-
	Humeur / état d'esprit	<ul style="list-style-type: none"> • Policiers = êtres humains • Peuvent être fatigués, avoir une mauvaise journée ou des problèmes d'ordre personnel, etc. 	5	s/o	-	-	s/o
Situation	Infraction très grave	<ul style="list-style-type: none"> • Interception et constat automatiques • Ex.: vitesse importante, action imprudente, conduite dangereuse 	14	s/o	s/o	+	+
	Gravité variable en fonction de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Lieu</u> : zones scolaires et résidentielles VS zones industrielles et grandes artères • <u>Température</u> : tempête de neige, pluie, chaussée glacée, etc. VS belle journée d'été 	9	s/o	s/o	±	±
	Seuil de tolérance	<ul style="list-style-type: none"> • Certaines infractions sont plus ou moins tolérées → dans leur ensemble → en fonction de l'ampleur de leur écart par rapport au règlement (gradation) 	15	s/o	s/o	±	s/o
	Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> • Réponse à un appel de service • Fin de quart, heure de lunch 	7	s/o	s/o	-	s/o
	Attitude de l'automobiliste	<ul style="list-style-type: none"> • Arrogant, insulte policier, nie l'infraction <u>VS</u> • Calme, poli, reconnaît l'infraction 	14	s/o	s/o	s/o	±
	Antécédents de l'automobiliste	<ul style="list-style-type: none"> • Infractions antérieures au CSR • Casier judiciaire 	8	s/o	s/o	s/o	+
	Jeunes automobilistes	<ul style="list-style-type: none"> • Surreprésentés dans les accidents • Comportements téméraires • Sensibilisation ne semble pas fonctionner 	6	s/o	s/o	s/o	+

P et D : nombre de patrouilleurs (P) et directeurs (D) ayant discuté de chaque sujet

T : Augmentation (+) ou diminution (-) temps (T) qui sera consacré à des activités de SR

I et C : Augmentation (+), diminution (-) ou aucun effet (=) sur la probabilité d'interception (I) et d'émission de constat (C)

S/O : sans objet