

Sauver le corégone

Connaissiez-vous le corégone ? Il est peut-être plus connu sous le nom de féra (ou lavaret), ce poisson lacustre de la famille des salmonidés s'affichant à la carte de nombreux restaurants, dans les Alpes et jusqu'à Lyon. Dans la plupart des lacs, ses populations ont progressivement décliné depuis les années 1980, notamment à cause de l'eutrophisation, c'est-à-dire l'augmentation des substances nutritives dans les eaux qui favorise la prolifération d'algues. Cependant, l'histoire est un peu différente au lac d'Annecy qui a été préservé de l'eutrophisation. Malgré tout, une baisse des prises s'est d'abord fait ressentir chez les pêcheurs amateurs à partir de 2004, puis chez les professionnels. Chacun rejetant la faute sur l'autre, des conflits ont opposé les deux groupes dans les années 2007 et 2008.

Pour mieux comprendre les dynamiques et gérer les ressources durablement, un programme de suivi des populations a été mis en place par Daniel Gerdeaux depuis 1992 dans le lac d'Annecy. Il est aujourd'hui dirigé par Chloé Goulon et Jean Guillard.

Sur ce plan d'eau, on compte actuellement deux pêcheurs professionnels et quelque 800 amateurs. Tous ont été invités à collecter des informations précieuses : taille et nombre de poissons pêchés, zone de pêche, effort consenti (nombre de prises par unité de temps), échantillons d'écaillés prélevés... Les données recueillies montrent qu'aujourd'hui la situation des corégones s'est améliorée. Deux explications sont possibles. D'abord, la réglementation relative à la pêche, modifiée en 2011,



Un pêcheur amateur de corégones sur le lac d'Annecy.

a changé la taille légale des prises, les quotas accordés à chaque pêcheur amateur et le nombre de licences professionnelles. Ensuite, des conditions environnementales qui ont été favorables à la reproduction naturelle et à la survie des larves de corégones. Selon Pierre Boutillon, pêcheur amateur, le bilan de sa participation est très positif. Les pêcheurs accordent plus de valeur aux études auxquelles ils ont été associés et peuvent devenir plus « exigeants » vis-à-vis des organismes dès lors qu'ils mettent la main à la pâte. Ils souhaitent intensifier leur participation.

L'amélioration observée va-t-elle perdurer ? Rien n'est moins sûr tant le changement climatique s'accompagne de fluctuations importantes et imprévisibles de l'environnement. Là aussi, le programme participatif joue un rôle essentiel : il permettra d'anticiper ces effets.

et de recherches participatives, prévient Léo Coutellec, de l'université Paris-Sud, la première étape, indispensable, consiste à traiter cette question. Définir les valeurs de chacun. Préciser les concepts mobilisés. Expliciter les motivations, les finalités de chacun. Sans ce préalable, des conflits apparaissent, notamment au moment de l'interprétation des résultats, voire au moment de la mise en place des méthodologies ou de la valorisation des travaux.» Pour éviter un échec, il préconise également de prendre le temps de définir ensemble, chercheurs et non-chercheurs, l'objet au cœur du programme.

ET DEMAIN ?

D'une façon générale, au terme de ce rapide panorama, un constat s'impose : les sciences et recherches participatives favorisent le rapprochement et le dialogue entre sciences et société. En outre, en impliquant un public toujours plus large, elles contribuent à mieux faire connaître la démarche scientifique, ses méthodes, ses ambitions. Un atout essentiel aujourd'hui, quand l'importance des enjeux liés à la recherche est devenue telle qu'une certaine réappropriation de la science par les citoyens semble indispensable. Cependant, surtout quand le public prend une part non négligeable à sa construction, on doit veiller à ce que la science soit pratiquée à l'abri des doctrines.

À cet effet, une Charte française des sciences et recherches participatives a été signée officiellement le 20 mars 2017 par divers établissements d'enseignement supérieur et de recherche, des organisations non gouvernementales, des associations, en présence de Thierry Mandon, alors secrétaire d'État chargé de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Ce texte prend la mesure du potentiel, mais également des risques liés aux sciences participatives et formule à ce titre quelques recommandations : présentation claire des méthodes et des ressources, utilisation concertée des données, respect de la vie privée.

Face à la « scientification », à la « technologisation » de la société qu'ils subissent, les citoyens ont vraisemblablement de plus en plus envie de participer, de faire, de comprendre... Derrière ce mouvement de fond, de fort développement des sciences et des recherches participatives, c'est la question de la démocratie qui se cache. Un vrai enjeu, très actuel : la participation à la production des savoirs scientifiques, la compréhension même du fonctionnement de la science, prémunit sans doute contre les croyances diverses et variées de plus en plus nombreuses. La crédulité se nourrit de l'ignorance. Le président du Tribunal révolutionnaire avait tort, la République a besoin de savants, du plus grand nombre possible de savants ! ■

L'ESSENTIEL

> Depuis presque trente ans, des chercheurs en sciences sociales étudient l'égalité devant les contrôles de police et l'efficacité de ces derniers.

> En France, des études sur le terrain ont ainsi récemment révélé que la proportion de personnes contrôlées dans différentes villes de France est plus importante dans

les minorités ethniques que dans la majorité.

> Des enquêtes par questionnaire ont aussi montré que les jeunes Maghrébins subissent plus souvent des contrôles répétés.

> Pourtant, les contrôles détectent très peu de délits et fragilisent la confiance.

L'AUTEUR



SEBASTIAN ROCHÉ
directeur de recherche
au CNRS, au laboratoire de
sciences sociales Pacte (CNRS,
université Grenoble-Alpes,
Sciences-Po Grenoble)

Des Contrôles de contreproductifs

Aujourd'hui, il est possible d'évaluer de façon rigoureuse l'égalité devant les contrôles de police et leur efficacité. Résultat : non seulement ils ciblent plus souvent les minorités ethniques, mais ils repèrent peu d'infractions et sapent la confiance dans la police.

Dans les pays démocratiques, les policiers sont dotés de pouvoirs extraordinaires au sens littéral du terme – des pouvoirs que les autres personnes n'ont pas. Ceux-ci ne leur appartiennent pas : par le truchement de lois diverses, l'autorité politique les leur «prête», ayant elle-même obtenu, *via* l'élection, le droit moral à nous contraindre. Ces pouvoirs permettent aux policiers de faire légalement ce qui est interdit aux autres agents et citoyens, comme porter atteinte aux droits fondamentaux des personnes en entrant dans nos maisons, nos ordinateurs, en nous empêchant de circuler librement et en nous contrôlant dans la rue, avec usage de la force si besoin.

La manière d'user de ces contraintes est un élément de la démocratie elle-même. Les normes nationales et internationales auxquelles la France a souscrit mettent en avant que le gouvernement ne peut pas abuser de ses pouvoirs et doit traiter de manière égale tous les citoyens, et aussi que la police est au service du peuple. En particulier, le code de

déontologie de la police et de la gendarmerie précise que «le policier ou le gendarme ne se fonde sur aucune caractéristique physique ou aucun signe distinctif pour déterminer les personnes à contrôler» (article R. 434-16).

L'INÉGALITÉ FACE AUX CONTRÔLES : LE PRIX DE L'EFFICACITÉ ?

Cependant, en pratique, les contrôles et l'usage de la force se révèlent problématiques. En effet, y compris dans les démocraties libérales, ils sont distribués dans la population de manière inégale et souvent, mais pas toujours, discriminatoire. Or si dans certains pays, comme le Royaume-Uni ou le Canada, l'autorité politique juge urgent de remédier à cette inégalité, dans d'autres, comme la France, le gouvernement refuse de la voir.

De leur côté, les polices avancent régulièrement, par la voix de leurs responsables ou de leurs représentants syndicaux, que l'inégalité est le prix de l'efficacité, et ainsi que l'injustice faite aux minorités est acceptable moralement puisqu'elle est utile à la tranquillité publique >



© Jean-Pierre REY/Gamma-Rapho via Getty Images

police



À Paris, les contrôles policiers concernent-ils plus les minorités ethniques? Et si oui, sur quoi cette disparité est-elle fondée? Une chose est sûre : les interpellations déclenchées par une altercation, comme ici une nuit d'octobre 2010, n'en constituent qu'une très faible proportion...

> du plus grand nombre. Des organisations de la société civile dénoncent quant à elles tant ces pratiques, qu'elles jugent discriminatoires, que leurs justifications – sans succès.

Depuis presque trente ans, des sociologues, criminologues et chercheurs en sciences politiques se sont emparés de cette question afin d'y apporter des réponses rigoureuses. Aujourd'hui, les concepts et méthodes se sont considérablement perfectionnés et affinés, et des résultats clairs se dégagent, documentant les deux enjeux essentiels de ces débats : l'égalité devant les contrôles de police et l'efficacité de ces derniers.

Certains pays sont en avance sur d'autres : ceux dont l'autorité politique s'est saisie de la question – ou y a été contrainte sous la pression de cas devenus des scandales – et qui ont développé des outils statistiques pour suivre le travail des agents de police, comme les États-Unis, le Canada ou le Royaume-Uni. Dans ces pays, les contrôles de police sont enregistrés et, depuis longtemps, des études approfondies des données statistiques ainsi engrangées mesurent en interne le travail de la police. Cette dernière – ou l'autorité qui l'emploie – commande aussi des recherches spécifiques sur le terrain.

La France, en revanche, fait partie de la seconde catégorie, comme l'Allemagne. En France, le contrôle de police ne fait pas l'objet d'un enregistrement (et le groupe ethnique de la personne contrôlée non plus). Sa pratique est donc inconnue des supérieurs hiérarchiques des agents, locaux ou nationaux, y compris le ministre de l'Intérieur. Néanmoins, même dans cette configuration peu favorable à la connaissance, des études indépendantes de la police et de l'autorité politique ont été réalisées et commencent à donner des réponses. Voici un aperçu des principaux travaux menés en France et à l'étranger, dans des environnements institutionnels et économiques comparables.

DISPARITÉ OU DISCRIMINATION ?

Les obstacles de méthode sont nombreux pour produire un savoir rigoureux et répondre aux objections quant à la signification des chiffres produits, car même la définition des objets de l'étude est complexe. En effet, qu'entend-on par contrôle de police « discriminatoire » ? Et par contrôle « efficace » ? Et une fois ces objets définis, comment les mesurer ? Ainsi, plusieurs difficultés doivent être surmontées avant de savoir s'il y a ou non discrimination. D'abord, il convient de distinguer disparités et discriminations.

Ici, nous nous focalisons sur les discriminations ethniques, mais on aborderait de même celles relatives au genre, à la religion ou à l'orientation sexuelle. L'identité ethnique se réfère à des catégorisations sociales des groupes en fonction des apparences physiques et surtout de la

couleur de la peau. Ainsi, il y a disparité ethnique lorsque le nombre de contrôles de police réalisés parmi 100 personnes ayant la peau foncée est supérieur au nombre de contrôles réalisés parmi 100 personnes ayant la peau plus claire.

Mais toute disparité mesurée n'est pas discrimination. L'écart entre les taux de contrôle des deux populations – c'est-à-dire la surreprésentation des contrôles de police dans une population par rapport à l'autre – peut être réel et cependant résulter non pas de la couleur de peau, mais des comportements des personnes : le fait de commettre plus souvent des infractions, de ne pas respecter le code de la route, d'avoir des comportements qui dérangent la tranquillité publique, de se trouver impliqué dans des altercations qui engendrent un contrôle de police, ou même de passer plus souvent dans les zones où les contrôles sont réalisés, par exemple. C'est pourquoi on ne parle de discrimination ethnique que si les disparités sont fondées sur un traitement défavorable par la police en raison de critères autres que les comportements des personnes – notamment leur apparence physique. Pour déterminer s'il y a discrimination, il faut donc procéder en deux temps : établir s'il y a disparité (ou surreprésentation), puis si celle-ci traduit ou non une discrimination.

TROUVER LA BONNE VALEUR DE RÉFÉRENCE

Prenons la disparité. Au cours d'une journée, les policiers réalisent un certain volume de contrôles dans divers lieux et sur un certain nombre de membres de la majorité et des minorités ethniques. Comment savoir si le nombre de contrôles d'une minorité est « trop » élevé par rapport à celui de la majorité ? Pour ce faire,

En France, le contrôle de police ne fait pas l'objet d'un enregistrement

il faut rendre comparables ces deux nombres, c'est-à-dire les rapporter à des valeurs comparables dans les populations majoritaire et minoritaire de référence. Mais quelle valeur choisir ? Se contenter de la taille des deux populations n'est pas satisfaisant : majorité et minorité n'ont

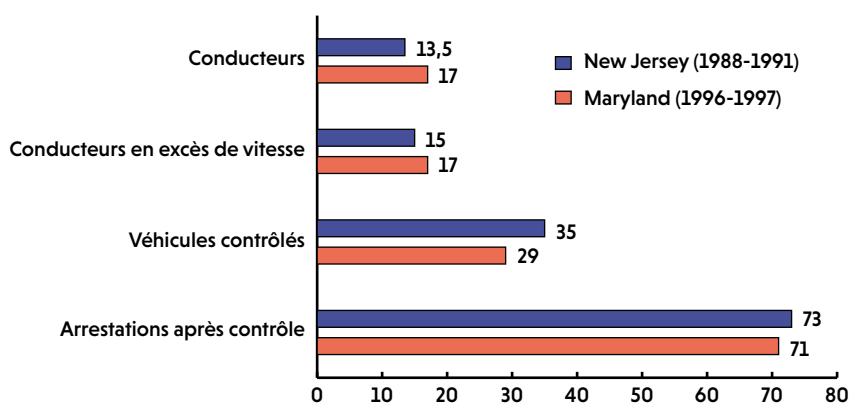
ÉVALUER LA PROPORTION DE NOIRS CONTRÔLÉS SUR L'AUTOROUTE

En 1996, le psychologue social américain John Lamberth, de l'université Temple, à Philadelphie, mit au point une méthode pour déterminer si les contrôles de police sur l'autoroute de la côte est des États-Unis, l'*interstate 95*, étaient discriminatoires au niveau d'un échangeur du New Jersey (en bleu). Avec ses collègues, il commença par enregistrer le profil ethnique de chaque conducteur passant par un échangeur. Concrètement, des observateurs

situés sur le côté de la route, un pour chaque voie, disposaient d'un assistant qui prenait les notes qu'ils dictaient et comptabilisait le nombre de voitures et le groupe ethnique de chaque conducteur. Ils ont mené ces observations durant 21 sessions de 3 heures aléatoirement sélectionnées sur des plages horaires entre 8 et 20 heures d'avril 1988 à mai 1991. Les chercheurs ont ainsi dénombré 43 000 voitures, dont 13,5 % étaient conduites par des Noirs.

Dans le même temps, un collègue conduisait une voiture 5 miles par heure au-dessus de la limite autorisée ; il catégorisait chaque voiture qui le doublait comme « en infraction » et chaque voiture qu'il doublait comme « pas en infraction », tout en notant le groupe ethnique de la personne au volant. Sur les 2 096 voitures ainsi classées en infraction, 15 % avaient un conducteur noir. Pourtant, les données fournies par la police sur l'*interstate 95* montrent que 35 % des personnes contrôlées étaient des Noirs – soit une proportion bien plus grande que celle des conducteurs noirs dans la population recensée. Ce qui n'a pas empêché les policiers d'arrêter dans 73 % des cas les Noirs qu'ils contrôlaient, soit 16,5 fois plus que les personnes des autres groupes ethniques... Une étude ultérieure dans le Maryland a abouti à des résultats comparables (en rouge).

POURCENTAGE DE NOIRS PARMIS LES...



pas nécessairement la même structure (âge, catégorie socioprofessionnelle, lieu de résidence). Cela signifie, d'une part, que les personnes n'ont pas à la même fréquence les comportements susceptibles de déclencher un contrôle et, d'autre part, qu'elles ne se trouvent pas dans les mêmes lieux aux mêmes moments (ce qui modifie ce qu'on appelle la disponibilité au contrôle).

Pour déterminer si une disparité est due à une discrimination, on doit donc évaluer si des comportements particuliers propres à la minorité justifient la disparité observée. Là encore, il s'agit de trouver une bonne valeur de référence du comportement incriminé, afin de pouvoir comparer les comportements des deux populations.

En 1996, un pas important a été réalisé pour mesurer les disparités et déterminer s'il y a discrimination. John Lamberth, psychologue social à l'université Temple, à Philadelphie, s'était spécialisé dans l'évaluation statistique du profilage racial. Il fournissait des évaluations, de la formation et du conseil en communication à des universités, des États, des municipalités, des forces de police, des parties au procès, des organisations de défense des droits civiques ainsi qu'aux communautés concernées. Dans les années 1990, un avocat du New Jersey le sollicita : lui rapportant que seuls les Noirs étaient contrôlés et arrêtés pour détention de drogue,

il lui demanda si un statisticien serait capable d'établir si cela traduisait une discrimination. John Lamberth mit alors au point une méthodologie pour étudier ce type de question, depuis lors considérée comme un étalon.

L'ÉCHANGEUR DU NEW JERSEY

John Lamberth mena son étude dans le New Jersey, sur un échangeur de l'*interstate 95*, l'autoroute qui longe la côte est des États-Unis, et choisit pour valeur de référence la proportion de personnes considérées comme noires empruntant l'échangeur. Pour ce faire, il mit au point un système lui permettant de compter les profils ethniques de tous les conducteurs qui prenaient l'échangeur. Avec ses collègues, il comptabilisa ainsi 43 000 voitures en 21 sessions d'observation de trois heures, qui constituèrent une base à partir de laquelle les chercheurs déterminèrent la proportion de Noirs parmi la population présente, soit 13,5% (voir l'encadré ci-dessus).

L'équiperegistra par ailleurs les profils ethniques de tous les conducteurs qui ne respectaient pas la limite de vitesse (et roulaient au moins 5 miles par heure au-dessus de celle-ci), ce qui lui fournit une seconde valeur de référence : la proportion de conducteurs noirs parmi ceux en infraction sur l'échangeur. Au total, 2 096 voitures étaient en excès de vitesse, dont 15% conduites par des Noirs.

> John Lamberth rapporta alors à ces deux valeurs de référence les données sur l'*interstate* 95 fournies par la police. Selon cette dernière, 35% des personnes contrôlées sur l'échangeur étaient noires. Lorsque l'on rapporte ce taux de personnes noires contrôlées à la première valeur de référence, soit la proportion de conducteurs noirs présents (13,5%), la surreprésentation des Noirs dans les contrôles de police est nette. Et de même, la comparaison avec la seconde valeur de référence, la proportion de conducteurs noirs en infraction (15%), montre que la proportion de Noirs contrôlés est plus importante que celle des Noirs en infraction. En d'autres termes, le comportement des Noirs ne justifiait pas leur surreprésentation dans les contrôles de police. Et par conséquent, la disparité ethnique mesurée résultait d'une approche policière discriminatoire: les Noirs étaient particulièrement ciblés (environ 4,85 fois plus) du fait de leur apparence. Une étude ultérieure dans le Maryland aboutit à des conclusions comparables. Dans les deux États, ces contrôles ont abouti à des arrestations dans plus de 70% des cas (respectivement 73 et 71%) soit 16,5 fois plus que dans les autres groupes ethniques.

GARE DU NORD, À PARIS, 82% DES CONTRÔLES CONCERNENT DES PERSONNES NON BLANCHES

Quelques années plus tard, Fabien Jobard et ses collègues du Centre de recherche sociologique sur le droit et les institutions pénales, à Guyancourt sollicitèrent John Lamberth pour appliquer sa méthode en France, mais cette fois en la centrant sur le contrôle des piétons. Les chercheurs décidèrent de retenir cinq gares parisiennes (RER ou SNCF, voir la figure ci-contre). Entre octobre 2007 et février 2008, des observateurs y comptabilisèrent les contrôles simples, les contrôles avec palpation (fouille légère), les contrôles avec fouille (fouille approfondie, sac et poches) et les conduites au poste de police.

La population de référence serait la proportion de personnes non blanches présentes sur les lieux. Pour la mesurer, les enquêteurs ont observé des emplacements précis (les accès aux gares) et réalisé des décomptes systématiques des passants. Au total, ils ont comptabilisé 37333 personnes durant la période de l'étude. La part des groupes ethniques variait d'une gare à l'autre: par exemple, les Blancs ne représentaient que 23% des usagers de la Gare du Nord RER, mais 86% de la Gare du Nord Thalys.

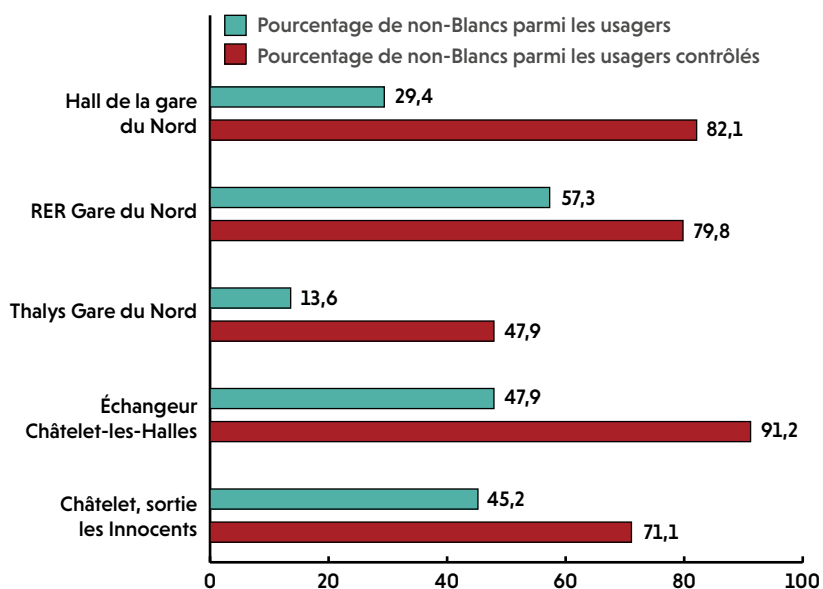
Parallèlement, les enquêteurs ont aussi observé les contrôles de police pendant 75 jours, de novembre 2007 à mai 2008, sur les mêmes plages horaires que le comptage des usagers. Ils ont ainsi dénombré et analysé 525 contrôles, soit 1,25 par heure. Résultat:



LES CONTRÔLES DANS LES GARES DE PARIS SONT-ILS ÉQUITABLES?

En 2007-2008, des sociologues ont observé les contrôles policiers dans différentes gares parisiennes. Quelle que soit la gare étudiée, et quelle que soit la proportion d'usagers non blancs dans celle-ci, la proportion de personnes non blanches parmi les usagers contrôlés (en rouge) était supérieure à celle des personnes non blanches parmi les usagers (en bleu).

Par exemple, dans le hall de la gare du Nord, 29,4 % des usagers étaient non blancs, mais 82,1% des contrôles concernaient des usagers non blancs.



comme aux États-Unis, les personnes non blanches avaient fait l'objet d'un net sur-contrôle. Par exemple, dans le hall de la gare du Nord, sur 100 personnes présentes, 29,4 étaient non blanches, mais sur 100 contrôles, 82,1 concernaient malgré tout des non-Blancs, soit une proportion beaucoup plus importante que celle des personnes non blanches présentes.

Ces études sont particulièrement convaincantes du fait de la rigueur utilisée pour mesurer la population de référence. Mais, par définition, elles ne peuvent couvrir que certains contrôles dans des lieux et à des moments déterminés. Elles ne sont pas représentatives de la pluralité des contextes. Par ailleurs, elles saisissent moins bien «l'expérience cumulée» du contrôle pour

un même individu, c'est-à-dire l'éventuelle accumulation des contrôles au cours d'une période de la vie d'une personne, dans diverses situations. Si l'on s'intéresse à la prévalence des expériences de contrôle dans un groupe ethnique, d'une part, ou à l'effet de leur accumulation sur les attitudes, d'autre part, on doit recourir à une autre méthode: les enquêtes par questionnaire. Plusieurs ont été réalisées, de plus en plus perfectionnées, et ont permis d'obtenir une population de référence à laquelle comparer les groupes minoritaires. Ces études offrent un moyen de comparer les pratiques dans différents pays.

PLUS DE CONTRÔLES EN FRANCE QU'EN ALLEMAGNE

Ainsi, dans l'étude EU-Midis, réalisée en 2008 dans les 27 pays de l'Union européenne de l'époque et publiée en 2010, l'Agence européenne pour les droits fondamentaux a mesuré, sur les douze mois précédant l'enquête, les proportions des groupes sociaux majoritaires et minoritaires qui ont fait l'objet d'un contrôle de police dans la rue. L'échantillonnage visait les principaux groupes minoritaires (en France, les Maghrébins et les Africains subsahariens) et le groupe majoritaire dans chaque pays participant.

Pour que l'échantillonnage ne souffre pas des biais d'une probabilité de contrôle liée au cadre de vie, il portait exclusivement sur des quartiers populaires des grandes villes (en France, la région parisienne, Lyon et Marseille). Cela permet de rendre les populations plus comparables: en effet, les différences de revenus déterminent les quartiers de résidence, et le clivage urbain/rural influe sur les styles de vie. Or le risque de contrôle reflète aussi ces différences et pas uniquement le facteur ethnique (les habitants des villages sont plus fréquemment blancs et moins contrôlés).

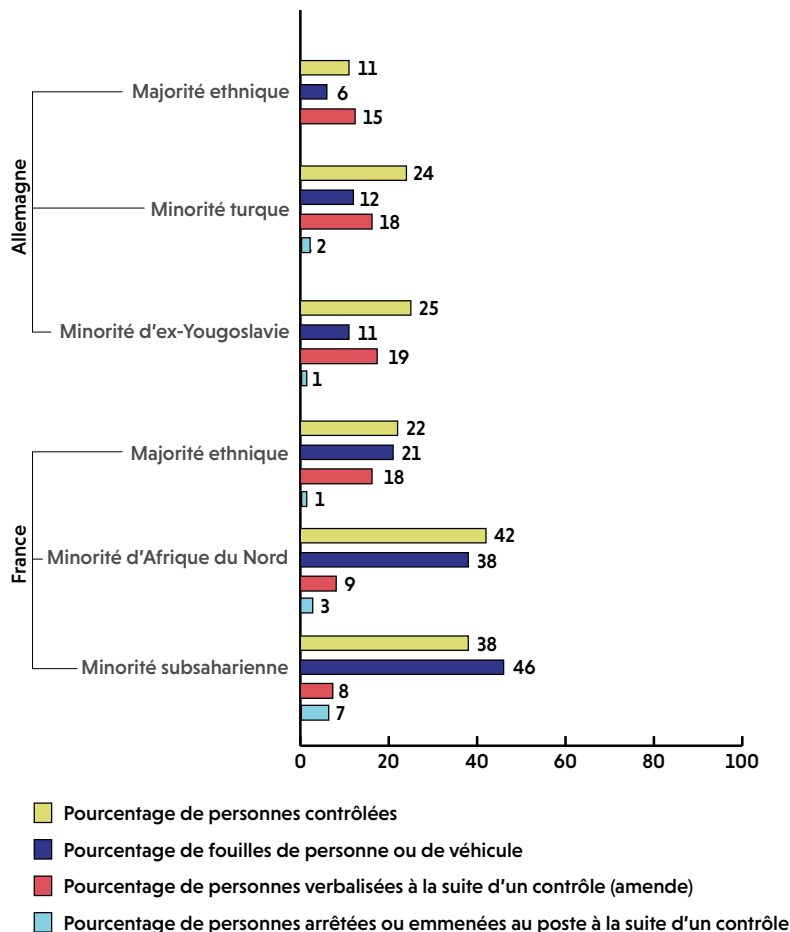
Les enquêteurs ont ainsi questionné, dans chaque pays, à leur domicile, environ 500 personnes de chacun des trois groupes sociaux (majoritaire, minoritaire principal, minoritaire secondaire). En France, l'étude a montré que les groupes minoritaires étaient bien plus contrôlés et plus souvent fouillés que le groupe majoritaire. Il existe donc une disparité (voir la figure ci-contre). Et lorsque l'on compare la France et l'Allemagne, deux pays proches par leur richesse nationale, leur population, la taille des villes et la présence de minorités extra-européennes, les résultats révèlent de nettes différences dans les pratiques: majorité et minorités sont plus exposées aux contrôles de police en France qu'en Allemagne, et plus aussi aux fouilles. Le taux de contrôle des minorités en France est 3,5 fois plus élevé.

De fait, un volet observationnel d'une vaste étude franco-allemande, «Polis», dont les résultats sont parus en 2016, a révélé que les >



LES CONTRÔLES DE POLICE EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE

Selon l'étude EU-Midis, menée en 2008, les politiques de contrôle en France et en Allemagne diffèrent. La police allemande utilise presque deux fois moins le contrôle d'identité, que ce soit dans la population majoritaire ou celles des principales minorités (en jaune). Et si, dans les deux pays, les minorités sont plus contrôlées que le groupe majoritaire, en France, les contrôles concernent 42 % et 38 % des deux groupes minoritaires considérés, contre seulement 24 % et 25 % en Allemagne. Par ailleurs, le contrôle ne se déroule pas de la même manière dans les deux pays. En Allemagne, il est peu souvent accompagné d'une fouille, tandis qu'en France, les fouilles sont bien plus fréquentes dans le groupe majoritaire et encore plus dans les groupes minoritaires (en bleu foncé). Le rendement des contrôles est aussi moins bon en France dans les groupes minoritaires: en Allemagne, la proportion de personnes verbalisées ne varie pas d'un groupe à l'autre, alors qu'en France deux fois plus de personnes contrôlées issues des minorités sont verbalisées (en rouge). La proportion d'arrestations est aussi très faible (en bleu ciel).

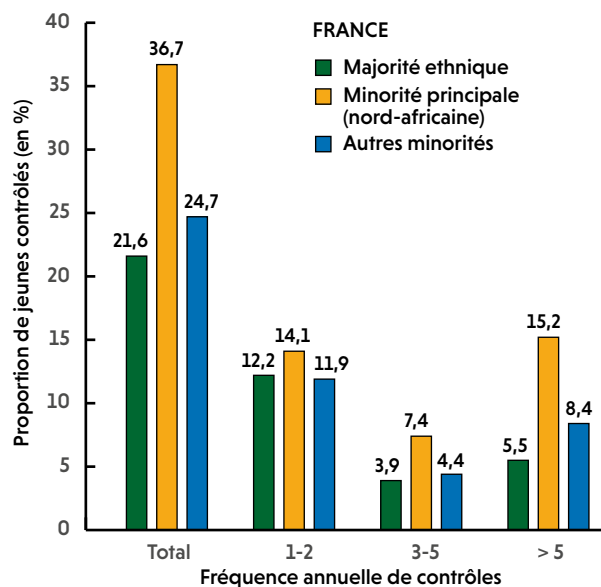
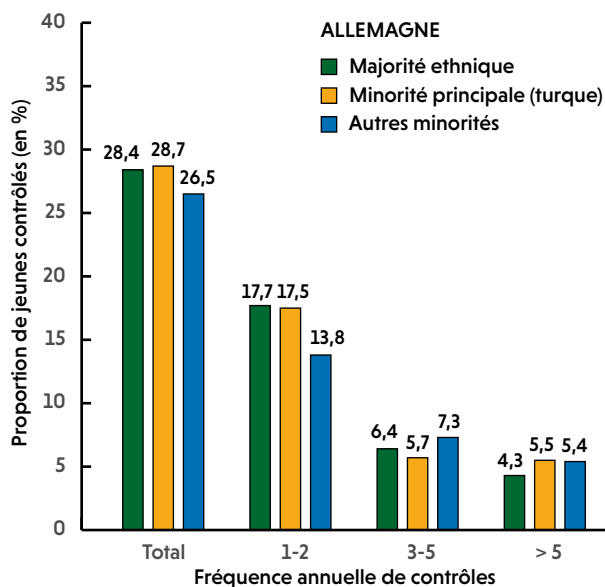


DU CÔTÉ DES JEUNES, EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE

Dans une étude récente, Polis, l'auteur et ses collègues ont étudié la répétition de l'exposition au contrôle en interrogeant 22 000 adolescents en France et en Allemagne entre 2011 et 2012. Tirés au hasard dans deux villes de chaque pays, les jeunes ont été classés en trois groupes ethniques : la majorité, la minorité principale et les autres minorités. Puis les chercheurs ont examiné, pour chaque groupe, combien de personnes avaient été contrôlées rarement (1 à 2 fois dans l'année),

de façon occasionnelle (3 à 5 fois) ou fréquemment (plus de 5 fois). Ils ont ainsi montré que, là aussi, des différences existent entre les deux pays. Alors que les taux de contrôle en Allemagne sont distribués de façon très semblable entre la majorité et les minorités (à gauche), même s'agissant des contrôles fréquents, il n'en va pas de même en France. Les contrôles fréquents concernent nettement plus les minorités que la majorité, en particulier la minorité d'origine nord-africaine (à droite).

COMBIEN DE FOIS AVEZ-VOUS ÉTÉ CONTRÔLÉ CETTE ANNÉE ?



► contrôles de police n'ont pas le même objectif dans ces deux pays. En combinant observations directes et entretiens avec des policiers, mon équipe, avec Jacques de Maillard, professeur de sciences politiques à l'université Versailles-Saint-Quentin, et d'autres collègues en France et en Allemagne, avons mis en évidence plusieurs différences. En France, le contrôle de police est devenu un outil banalisé et largement utilisé comme moyen de détection des infractions : on contrôle une personne en fonction de son groupe ethnique apparent en espérant trouver quelque chose d'illégal. En Allemagne, le contrôle n'est pas valorisé par les policiers. Les délits sont verbalisés quand ils sont pris sur le fait, et les contrôles ne servent pas spécialement à en détecter. Par ailleurs, les policiers font plus attention à ne pas cibler inutilement les minorités.

Les enquêtes par questionnaire sont aussi une des méthodes pour évaluer si une personne est plus fréquemment contrôlée quand elle appartient à une minorité ethnique. C'est ainsi que, dans un autre volet de l'étude Polis, mon équipe, conjointement à celle de Dietrich Oberwittler, de l'institut Max-Planck à

l'université de Fribourg, a récemment étudié la répétition de l'exposition des adolescents au contrôle et ses effets sur leur confiance dans la police.

EN FRANCE, DAVANTAGE DE CONTRÔLES RÉPÉTÉS CHEZ LES JEUNES MAGHRÉBINS

L'étude, qui a consisté à interroger 22 000 collégiens et lycéens (de 13 à 18 ans) de deux villes françaises (Lyon et Grenoble) et deux villes allemandes (Mannheim et Cologne) entre 2011 et 2012, est la plus importante du genre. Nous avons construit notre échantillon d'adolescents par tirage aléatoire de classes dans les différents établissements des villes, une méthode qui garantit une bonne représentation des minorités.

Comme dans l'étude EU-Midis, nous avons classé les adolescents en trois groupes ethniques : la majorité, la minorité principale et les autres minorités. Nous avons ensuite examiné la proportion d'individus de chaque groupe ayant subi des contrôles et la fréquence annuelle de ceux-ci. Nous avons ainsi observé qu'en Allemagne, la proportion d'adolescents

contrôlés varie peu d'un groupe à l'autre, dans toutes les tranches de fréquence des contrôles. En France, en revanche, si la proportion de contrôles occasionnels est très semblable entre la majorité et les minorités, les contrôles fréquents concernent nettement plus les minorités, en particulier les jeunes d'origine nord-africaine (voir l'encadré page ci-contre).

La surexposition aux contrôles de police des jeunes des minorités ethniques peut s'expliquer en partie par leur style de vie. Un encadrement familial moins strict, conjugué à l'exiguïté du logement et à l'effet d'entraînement des groupes de pairs en zone HLM, les pousse à passer du temps dans les rues le soir. On observe aussi qu'ils ont une propension plus grande à commettre des délits de rue, même s'il y a débat sur les explications à retenir, socioéconomiques ou culturelles. Aussi l'enquête mesure-t-elle ces comportements (être dans la rue, commettre des délits) qui exposent au contrôle policier et intègre-t-elle ces paramètres aux modèles statistiques afin d'isoler l'effet des comportements, d'une part, et de l'appartenance ethnique proprement dite, d'autre part, sur le contrôle de police.

Néanmoins, même en prenant ces précautions, l'appartenance à un groupe ethnique minoritaire a bien un effet propre sur le déclenchement du contrôle en France, alors qu'elle n'en a pas en Allemagne. En d'autres termes, en France, le contrôle policier des jeunes est pratiqué de façon discriminatoire. Enfin, cette

autre, montre que l'idée d'égalité devant la loi en sort altérée. En effet, les contrôles touchent essentiellement des personnes innocentes : n'ayant rien fait de mal, elles ne comprennent pas pourquoi la police s'en prend à elles. Et encore moins pourquoi les contrôles se répètent.

DES CONTRÔLES PEU EFFICACES POUR DÉTECTER DES INFRACTIONS

Alors, les contrôles de police sont-ils efficaces pour réduire la délinquance ? La police avance souvent cet argument pour justifier leur multiplication, qu'il s'agisse des contrôles routiers aux États-Unis ou des contrôles à pied en France. Dès l'origine des travaux sur les contrôles, ce point a fait débat. Qu'en est-il réellement ? Là aussi, des enquêtes par questionnaire ont apporté des réponses. L'enquête EU-Midis et l'étude du Défenseur des droits, notamment, ont montré que les contrôles sont peu efficaces pour détecter des infractions.

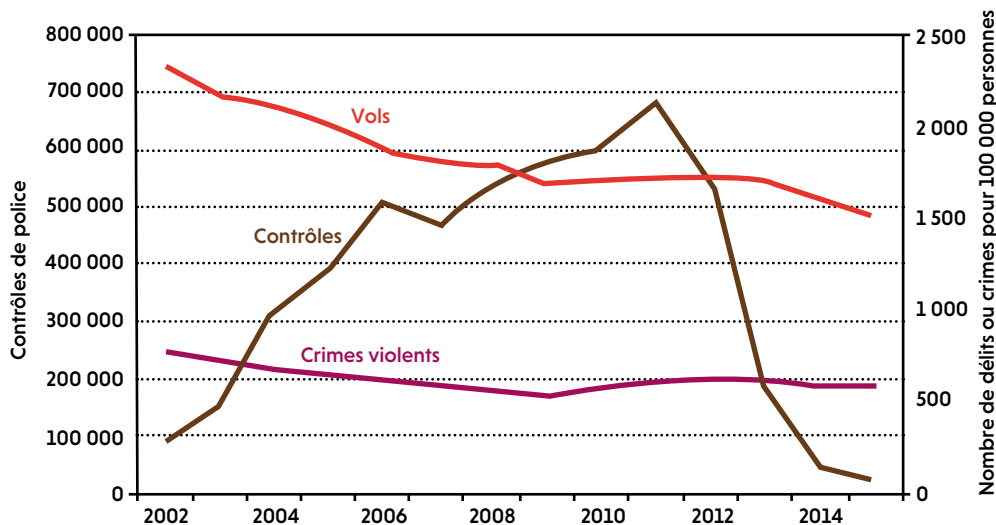
Avec l'étude EU-Midis (voir la figure page 61), on voit les conséquences de deux types d'usage des contrôles. Le premier type concerne les infractions routières : leur observation ou suspicion déclenche le contrôle et l'amende. C'est la sanction la plus fréquente (entre 8 et 19 % des populations considérées en ont reçu au moins une sur un an). Le second type concerne l'usage « discrétionnaire » du contrôle : on cherche des suspects à partir de divers indices, et cela débouche sur une arrestation ou une conduite au poste si une infraction est détectée. Dans ce cas, le rendement des contrôles – la proportion de délits détectés pour cent contrôles effectués – est très faible : le plus souvent, les policiers ne trouvent rien et il n'y a donc pas de suite.

Un examen détaillé des conséquences des contrôles permet trois observations. D'abord, en Allemagne, la police utilise le contrôle quasi exclusivement après avoir détecté une infraction, pour verbaliser avec une amende, ce qui est moins vrai en France. Ensuite, en Allemagne, les sanctions sont homogènes à travers les groupes ethniques (il y a peu de différences entre eux), ce qui n'est pas le cas en France. Enfin, dans les deux pays, on remarque que l'efficacité de détection des contrôles discrétionnaires est très limitée. En Allemagne, 98-99 % (pour les minorités) à 100 % (pour la majorité) des contrôles, et en France, 93-97 % (pour les minorités) à 99 % (pour la majorité) n'occasionnent pas de mesure coercitive (arrestation ou conduite au poste). En Allemagne, ces faibles taux d'infractions détectées découlent du fait que les policiers ne recherchent pas d'« affaire » avec les contrôles. Mais en France, où les contrôles sont nettement plus fréquents, les faibles taux de détection de délits montrent le peu de pertinence de cette pratique pour trouver des auteurs d'infractions. Ce que confirme l'étude du ➤

En France, plus un jeune est contrôlé, moins il a confiance dans la police

recherche montre l'effet des contrôles sur la confiance des jeunes dans la police : elle diminue nettement et linéairement avec leur répétition, tant pour les filles que pour les garçons, et tant dans la majorité que dans les minorités ethniques. En d'autres termes, plus un jeune est contrôlé, moins il a confiance dans la police...

L'enquête EU-Midis et une étude du Défenseur des droits réalisée en France métropolitaine du 19 février 2016 au 31 mai 2016 sur 5 117 personnes dont 753 contrôlées ont fourni des résultats comparables. Cette dernière, en



À NEW YORK, UNE POLITIQUE DE CONTRÔLES PEU DISSUASIVE

Dans les années 2000, la police locale a considérablement augmenté le nombre de contrôles effectués (en marron). Mais selon une étude des registres policiers, cette politique ne s'est pas accompagnée d'une diminution du taux de criminalité (en rouge et violet).

► Défenseur des droits: seules 5,9% des personnes contrôlées ont été emmenées au poste de police, et dans 94,1% des cas, le contrôle a été inutile car sans suite judiciaire (sans compter que, souvent, le simple fait de protester lors d'un contrôle peut conduire une personne au poste – un comportement plus fréquent dans les populations en tension avec la police –, ce qui réduirait encore le «rendement»).

Par ailleurs, dans l'Hexagone, le rendement des contrôles mesuré par les amendes est moins bon dès lors qu'il s'agit des minorités: les policiers français verbalisent deux fois moins ces dernières que la majorité (8 et 9% des personnes contrôlées issues des minorités ont reçu une amende, contre 18% de celles issues de la majorité, selon l'étude EU-Midis). Il n'est pas meilleur en termes d'arrestations s'agissant des personnes issues d'Afrique du Nord (3% contre 1% pour la population majoritaire), et reste faible pour celles issues d'Afrique subsaharienne. C'est la rançon du ciblage ethnique: les personnes ont une couleur de peau qui déclenche le contrôle au détriment de l'efficacité policière.

PLUS DE CONTRÔLES, MOINS DE DÉLINQUANCE ?

À défaut d'être efficaces pour détecter les délits, les contrôles de police auraient-ils au moins un effet dissuasif? Pour le déterminer, les pays où les policiers enregistrent les pratiques de contrôle disposent sans conteste de données bien plus complètes et riches que ceux qui, comme la France et l'Allemagne, ne le font pas. Le cas de New York est emblématique. La police locale avait décidé d'utiliser massivement les contrôles jusqu'à ce qu'une cour de justice interdise cette pratique au motif qu'elle était discriminatoire. Les données montrent que la multiplication des contrôles, à l'échelle de la ville entière, n'est pas corrélée avec les

tendances de la délinquance (voir la figure ci-dessus). Et, à l'échelle des quartiers, les études disponibles n'ont pas pu non plus montrer leur efficacité. «Nous avons eu tort», a écrit le conservateur Kyle Smith à propos de la politique du département de police de New York, centrée sur les contrôles.

Une autre étude, à Londres cette fois, est tout aussi édifiante. Début 2018, Matteo Tiratelli, de l'université de Manchester, et ses collègues ont publié une synthèse sur l'efficacité des contrôles dans la capitale britannique à partir de dix ans de données sur la période 2004-2014.

Une politique d'augmentation des contrôles a, au mieux, très peu d'effet

En 2014, la police a effectué 541 000 contrôles, soit 58 % de moins qu'en 2008 ou 2009, où elle avait contrôlé 1 million de personnes. Cette décrue n'a cependant pas influé sur la disparité ethnique: les non-Blancs (nommés «Noirs» au Royaume-Uni) étaient toujours quatre fois plus susceptibles d'être contrôlés. Fréquence et neutralité ethnique du contrôle sont deux notions distinctes, et le ministère de l'Intérieur en France gagnerait à le savoir...

MANIFESTATION À NEW YORK CONTRE LE « STOP AND FRISK »

Attaqué en justice dès 2008 pour discrimination, le programme de contrôle policier « stop and frisk » (arrêt et fouille) mis en place à New York a rassemblé de nombreux protestataires dans les rues, comme ici en 2012. En 2013, la justice fédérale américaine statua que cette pratique violait les droits constitutionnels des minorités de la ville.



Matteo Tiratelli et ses collègues voulaient déterminer si les contrôles dissuadent les délinquants en augmentant leur perception du risque d'être arrêtés ou en perturbant leur activité habituelle. Aussi ont-ils analysé, à partir des registres de la police, le nombre de contrôles réalisés sur différentes périodes et dans chacun des 31 quartiers, et celui de divers types de délits enregistrés dans les mêmes quartiers. L'idée était de rechercher, d'une période à l'autre, une possible influence d'une augmentation des contrôles sur les comportements délinquants. Cet éventuel effet n'étant probablement pas immédiat, les chercheurs ont par ailleurs supposé qu'il fallait qu'un délinquant soit exposé un certain temps au risque supplémentaire de contrôle pour qu'il modifie son comportement.

Résultat : pour l'ensemble des délits de rue considérés, 10% de contrôles supplémentaires ont produit une diminution de la fréquence des infractions à hauteur de 0,14% après une semaine, et de 0,3 % après un mois (de 0,08 et 0,04% pour les vols de voiture, et de 0,03 et 0,13% pour les vols avec violence). Sur les crimes violents, 10% de contrôles en plus ont réduit les infractions de 0,01% après une semaine et de 0% après un mois. Les chercheurs concluent que, même s'il peut exister des cas où les contrôles rendent service et permettent de détecter une infraction, au total, une politique d'augmentation des contrôles a, au mieux, très peu d'effet. Les études similaires conduites à New York et à Chicago présentent des résultats comparables.

LE MYSTÈRE DE LA PRÉFÉRENCE FRANÇAISE POUR LE CONTRÔLE

Ainsi, le panorama qui se dégage des recherches est que les contrôles de police montrent une forte disparité selon l'ethnicité et peuvent être discriminatoires : pour une bonne part, les contrôles sont déclenchés à

partir de l'apparence ethnique des personnes, souvent parce qu'elle est considérée comme un indicateur de la propension à commettre des délits. C'est notamment le cas en France. Cependant, celui de l'Allemagne montre que l'on peut faire moins de contrôles, et autrement, sans cibler autant qu'en France les minorités (pour les adultes) et même pas plus que la majorité (pour les adolescents).

Ce ne sont pas les agents de terrain qui décident des politiques de contrôle, mais le gouvernement et les hauts dirigeants policiers : on le déduit aisément des variations rapides des pratiques à New York ou à Londres, ou des différences entre la France et l'Allemagne. Politiques policières, formation, contrôle des pratiques des agents dépendent des responsables politiques. C'est un point essentiel dans le débat, qui se focalise trop sur les « bons » ou « mauvais » comportements des agents de terrain.

Les conséquences des politiques de contrôle fréquent sont très discutables. Ces politiques ne permettent pas de détecter beaucoup d'infractions et n'influent pas nettement sur les diverses formes de délinquance de rue. De surcroît, parce qu'elles sont souvent discriminatoires, elles augmentent la méfiance et créent un sentiment d'injustice, de dévalorisation de la loi. Enfin, elles coûtent très cher et consomment les moyens humains de la police : un équipage de trois agents fait entre 1 et 1,25 contrôle par heure. Aussi comprend-on qu'il serait utile de modifier ces politiques. Mais il semble que cela s'oppose aux croyances des policiers, dont certains continuent à prêter aux contrôles des vertus qu'ils n'ont pas. Et à celles des responsables politiques qui, pour la plupart, confondent nombre d'agents dans la rue et efficacité sans s'interroger sur ce qu'ils y font. Comment, autrement, expliquer l'usage immodéré des contrôles ? ■

BIBLIOGRAPHIE

M. Tiratelli et al., **Does stop and search deter crime? Evidence from ten years of London-wide data**, *Brit. J. Criminol.*, vol. 58(5), pp. 1212-1231, 2018.

Défenseur des droits, **Relations police-population : le cas des contrôles d'identité**, vol. 1, **Enquête sur l'accès aux droits**, 2017. <https://bit.ly/2LUSvGF>

S. Roché, **De la police en démocratie**, Grasset, 2016.

Fundamental Rights Agency, **Contrôles de police et minorités**, 4^e rapport « données en bref » de l'enquête EU-Midis, 2010. <https://bit.ly/2oMjv1M>

J. B. Kadane et J. Lamberth, **Are Blacks egregious speeding violators at extraordinary rates in New Jersey ?**, *Law, Probability and Risk*, vol. 8(2), pp. 139-152, 2009.

L'ESSENTIEL

> Les moteurs électriques triphasés, utilisés dans l'industrie depuis le XIX^e siècle, sont robustes et ont un bon rendement.

> Pour les adapter aux voitures électriques, il a fallu augmenter leur puissance, à poids égal.

> Pour ce faire, les ingénieurs ont joué sur plusieurs

tableaux : vitesse de rotation plus élevée, refroidissement plus efficace, aimants plus puissants, meilleurs systèmes d'électronique et de commande par ordinateur.

> Les prototypes et les moteurs de compétition surpassent déjà les meilleurs moteurs à explosion. Reste le défi de la production en série.

L'AUTEUR



MARTIN DOPPELBAUER
professeur à l'Institut
électrotechnique
de l'université
de Karlsruhe,
en Allemagne

De meilleurs moteurs pour voitures électriques

L'essor des véhicules électriques dépend aussi du développement de leurs moteurs. Lesquels ont connu beaucoup de progrès récents, grâce notamment à de nouveaux matériaux magnétiques. Et ce n'est pas fini : les moteurs de demain seront encore plus performants et légers.

Des machines électriques, qui exploitent le champ magnétique créé par un courant, existent depuis presque deux cents ans, même si le premier système dépassant le stade du démonstrateur n'a été construit qu'en 1834 à Königsberg (Kaliningrad) par l'ingénieur Moritz von Jacobi. Après tant de temps, que peut-il rester à améliorer ?

En fait, bien des progrès ont été réalisés ces vingt dernières années. Ils sont dus à des matériaux magnétiques modernes à base de terres rares, qui donnent des aimants puissants, ainsi qu'à de meilleurs composants électroniques et à des calculateurs puissants, qui ont rendu

