

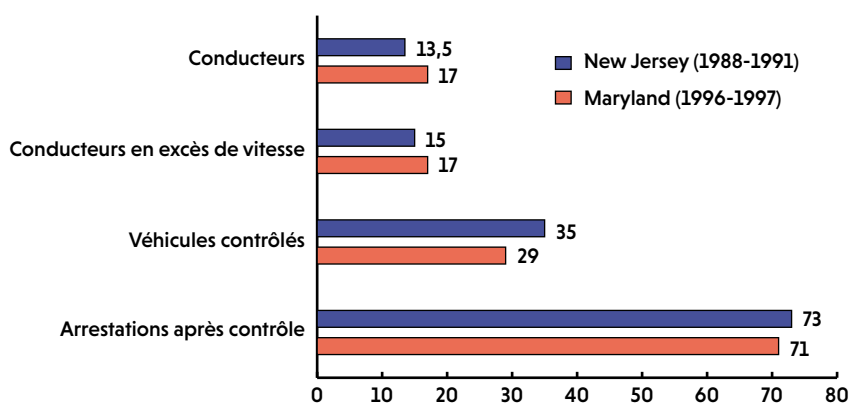
ÉVALUER LA PROPORTION DE NOIRS CONTRÔLÉS SUR L'AUTOROUTE

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.

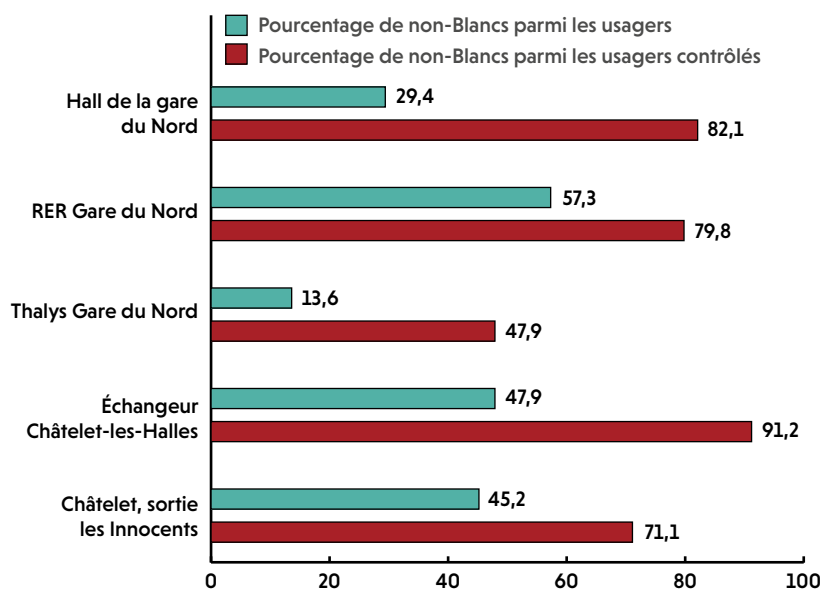
Parallèlement, les enquêteurs ont aussi observé les contrôles de police pendant 75 jours, de novembre 2007 à mai 2008, sur les mêmes plages horaires que le comptage des usagers. Ils ont ainsi dénombré et analysé 525 contrôles, soit 1,25 par heure. Résultat:



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