

> 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.

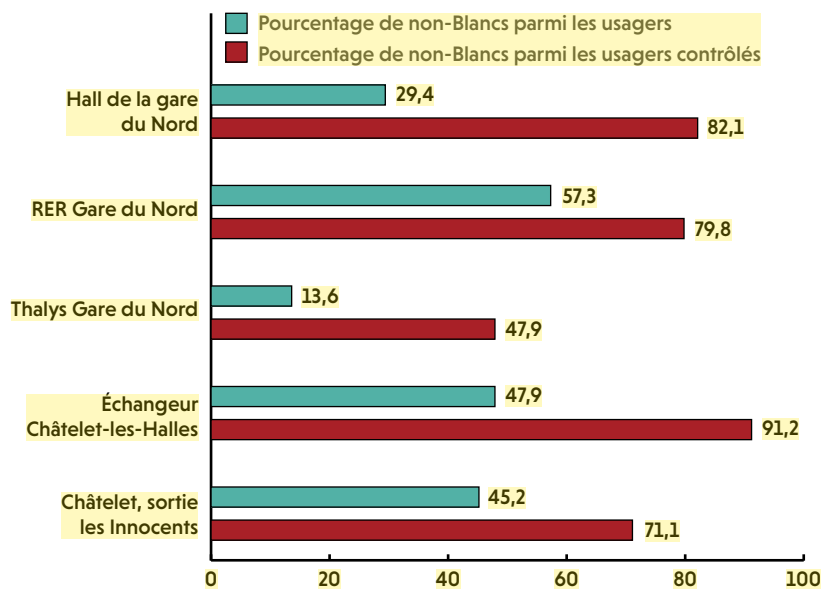
La population de référence serait la proportion de personnes non blanches présentes sur les lieux. Pour la mesurer, les enquêteurs ont observé des emplacements précis (les accès aux gares) et réalisé des décomptes systématiques des passants. Au total, ils ont comptabilisé 37333 personnes durant la période 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