

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.

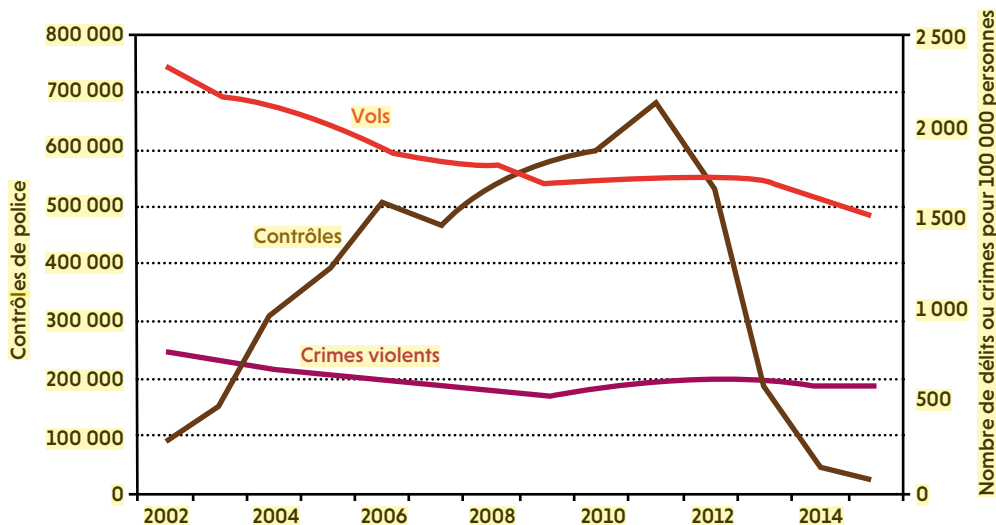
Avec l'étude EU-Midis (voir la figure page 61), on voit les conséquences de deux types d'usage des contrôles. Le premier type concerne les infractions routières : leur observation ou suspicion déclenche le contrôle et l'amende. C'est la sanction la plus fréquente (entre 8 et 19 % des populations considérées 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

