



ARCHIVED - Archiving Content

Archived Content

Information identified as archived is provided for reference, research or recordkeeping purposes. It is not subject to the Government of Canada Web Standards and has not been altered or updated since it was archived. Please contact us to request a format other than those available.

ARCHIVÉE - Contenu archivé

Contenu archivé

L'information dont il est indiqué qu'elle est archivée est fournie à des fins de référence, de recherche ou de tenue de documents. Elle n'est pas assujettie aux normes Web du gouvernement du Canada et elle n'a pas été modifiée ou mise à jour depuis son archivage. Pour obtenir cette information dans un autre format, veuillez communiquer avec nous.

This document is archival in nature and is intended for those who wish to consult archival documents made available from the collection of Public Safety Canada.

Some of these documents are available in only one official language. Translation, to be provided by Public Safety Canada, is available upon request.

Le présent document a une valeur archivistique et fait partie des documents d'archives rendus disponibles par Sécurité publique Canada à ceux qui souhaitent consulter ces documents issus de sa collection.

Certains de ces documents ne sont disponibles que dans une langue officielle. Sécurité publique Canada fournira une traduction sur demande.

Le profilage racial

GRC



GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

aux États-Unis: Un examen de la documentation



Sous-direction
Recherche et Évaluation

Direction des services de police
communautaires, contractuels et autochtones



Gendarmerie royale
du Canada

Royal Canadian
Mounted Police

Canada 

Le profilage racial aux États-Unis : Un examen de la documentation

par

Colin Goff, Ph.D.
Université de Winnipeg

Sous-direction de la recherche et de l'évaluation
Direction des services de police communautaires, contractuels et autochtones
Gendarmerie royale du Canada

2006

Les opinions exprimées sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement celles de la Gendarmerie royale du Canada ou du gouvernement du Canada.

Disponible sur Internet à : http://www.rcmp-grc.gc.ca/ccaps/research_eval_f.htm
Disponible sur infoweb à : infoweb.rcmp-grc.gc.ca

N° de catalogue : PS64-30/2006F-PDF
ISBN 0-662-72883-1

Table des matières

Résumé	4
Introduction	8
Études sur le profilage racial effectuées aux États-Unis : Un bref historique	8
Le besoin d'une politique empirique	10
Définitions du profilage racial	13
Interpellations faussement justifiées	20
Problèmes méthodologiques des études sur le profilage racial	25
Identifier le numérateur	25
Données existantes	26
Mesures d'application des règlements de la circulation	27
Identifier le dénominateur	27
Données du recensement	32
Les forces et les faiblesses de l'utilisation des données du recensement	41
Observations de l'utilisation de la route	43
L'étude des postes de péage du New Jersey et l'étude du Turnpike : Forces et faiblesses	58
Données officielles sur les accidents de véhicules	60
Forces et faiblesses des données officielles sur les accidents de véhicules	63
L'étude démographique sur les interpellations de véhicules de San Jose	66
Enquêtes auprès des citoyens	70
Les forces et les faiblesses de l'utilisation des enquêtes auprès des citoyens	73
Comparaisons internes des services	74
Avantages et limitations d'un système d'alerte rapide	79
Citizen Perceptions	81
Perceptions des citoyens	81
Élaborer une politique	83
Questions théoriques	84
Définir le profilage racial	84
Recueil des données	87
Type d'activité	88
L'unité d'analyse	88
Déterminer les caractéristiques de l'incident	89
Temps d'attente	90
Fouilles	90
Dommages matériels	90
Renseignements et comportement	91
Moyens de contention et utilisation de la force	91
Traitement de l'interpellation	92
Questions méthodologiques	92
Type d'activité	92
Niveau d'agrégation	94
Population d'intérêt	94
Caractéristiques de l'incident	97
Conclusion	98
Bibliographie	102

Affaires citées	108
Annexes	109

Résumé

Une des questions d'intérêt public et de recherche les plus importantes auxquelles sont confrontés les cadres de la police aujourd'hui est la préoccupation relative à l'évocation de la race comme un facteur déterminant et appréciable de la décision des policiers d'interpeller un véhicule et, dans certains cas, de fouiller ensuite le véhicule et ses occupants. Le public qualifie de plus en plus ce genre de comportement de « profilage racial ». On se préoccupe des préjugés raciaux ou de la discrimination raciale de la part des agents de police et de leurs superviseurs. Le terme « profilage racial » était utilisé initialement pour se référer à l'utilisation de la race comme un critère explicite pour élaborer des profils plus exacts des délinquants que certains services de police utilisaient pour orienter les décisions de leurs agents. Aujourd'hui, il y a un débat très publicisé sur l'existence de la discrimination raciale et, dans l'affirmative, dans quelle mesure.

Le présent rapport examine les études empiriques effectuées aux États-Unis pour évaluer les contacts entre la police et les citoyens lors de l'interpellation de véhicules. Ces études visaient à déterminer si le profilage racial (au sens commun) existe dans un service ou une administration, en évaluant si les minorités sont représentées de façon disproportionnée dans les interpellations de véhicules, les fouilles ou les contraventions en fonction de leur population dans la zone visé par l'étude. Un grand nombre de ces études ont conclu qu'il existe des disparités raciales dans le niveau global de ces interpellations. Le problème présenté par ces conclusions est que la simple présence d'une disparité dans le niveau global des interpellations ne démontre pas plus, en elle-même, le préjugé racial ou la discrimination raciale des agents de police que la disparité raciale des populations carcérales ne démontre le préjugé racial ou la discrimination raciale des juges. Par conséquent, toutes les études portant sur le profilage racial portent une grande attention aux aspects méthodologiques, notamment le dénominateur ou niveau de base approprié – c'est-à-dire, le niveau attendu d'interpellations d'un groupe racial minoritaire par les agents de police. Différentes études ont utilisé différents niveaux de base, mais jusqu'à maintenant, les études du profilage racial sont partagées dans leurs conclusions sur la disparité dans le niveau global des interpellations expliquée

adéquatement par le préjugé racial ou la discrimination raciale des différents agents de police. Cependant, comme il n'y a pas de commun accord sur le niveau de base approprié, toutes ces conclusions s'avèrent prématurées.

Un aspect de ces études porte sur la définition même du profilage racial. Le terme est apparu sans définition universellement acceptée, bien que ce qu'il implique ait été clarifié par un débat public, des études de recherche et la législation. En général, il semble que toute définition du profilage racial devrait comprendre deux éléments – le premier indique habituellement que des personnes sont interpellées en raison de leur appartenance à une catégorie de population, et le second note que la police doit avoir un certain degré de suspicion outre la race pour les interpellier.

La plupart des comptes rendus de recherche dans ce domaine portent sur les interpellations de véhicules faussement justifiées. Les interpellations faussement justifiées se produisent quand un agent de police, qui juge un véhicule suspect, l'interpelle sous le prétexte d'une infraction aux règlements de la circulation pour mener une enquête sur des questions qui peuvent ne pas être reliées à l'infraction commise. La Cour suprême des États-Unis, dans l'affaire *Whren v. U.S.* (1996), a préparé la voie aux interpellations faussement justifiées aux États-Unis. Dans cette affaire, la Cour suprême a statué que quelle que soit la motivation réelle d'un agent de police, il est légalement autorisé à mener une enquête sur d'autres activités criminelles éventuelles une fois qu'une infraction aux règlements de la circulation a été commise.

Les études faisant état de l'existence du profilage racial, tel que démontré par la représentation disproportionnée des groupes raciaux minoritaires dans les interpellations de véhicules, les fouilles et les contraventions, sont basées sur trois hypothèses qui peuvent être fausses. La première hypothèse veut que les données « de base » (c.-à-d., les observations de la population de conducteurs) par rapport aux données « de référence » (c.-à-d., les données du recensement) constituent la meilleure source de données pour comparer les interpellations de véhicules, c.-à-d., le dénominateur. Bien qu'aujourd'hui la plupart des chercheurs préfèrent utiliser les données de base, cette approche coûte cher et

prend beaucoup de temps. De plus, de nombreux tribunaux aux États-Unis exigent maintenant des données de l'ensemble du secteur sur les activités de la police, une demande mieux servie par la collecte de données de référence.

La seconde hypothèse veut que les niveaux d'infractions aux règlements de la circulation et de délinquance soient les mêmes pour tous les groupes raciaux. Certains chercheurs prétendent que c'est le cas, alors que d'autres soutiennent que les groupes violent les règlements de la circulation à des niveaux différents.

La troisième hypothèse veut que l'application de la loi soit également répartie dans l'espace et le temps. En fait, la plupart des services de police répartissent leurs agents dans un secteur en fonction de l'horaire des quarts et/ou des stratégies de gestion, comme les demandes de service.

Les questions indiquées ci-dessus, comme le choix de données de référence ou de base comme dénominateur, démontrent qu'il n'y a pas de théorie cohérente pour guider la collecte des données ou pour interpréter les résultats. Plus particulièrement, presque toutes les études examinées dans le présent rapport ne réussissent à mesurer aucun facteur explicatif outre le simple niveau global des interpellations. Cela est très différent des autres efforts de recherche sur les activités de la police qui ont été menés depuis les années 70, dont un bon nombre ont étudié le comportement des policiers. Par contre, les études du profilage racial n'ont pas réussi à expliquer comment et pourquoi les agents de police prennent leurs décisions; par exemple, est-ce le résultat de leur partialité ou un problème lié aux politiques?

Bien que les recherches effectuées jusqu'à maintenant sur le « profilage racial » connaissent des problèmes, cela ne veut pas dire que les services de police ne devraient pas tenir compte de l'importance de la collecte des données dans ce domaine. Il pourrait y avoir un petit nombre d'agents qui s'adonnent à ces activités, mais comme toutes les interpellations de véhicules sont analysées, leurs activités n'influencent pas les résultats d'ensemble. Il existe maintenant des politiques qui tentent de découvrir s'il y a de tels

agents par le recours à des systèmes d'alerte rapide ou d'intervention. De plus, comme le type des données exigées par les tribunaux n'est pas habituellement recueilli par les tribunaux, il est important de mener des projets pilotes pour déterminer les données appropriées. Enfin, et peut-être de façon plus péremptoire, il est important que les services de police étudient les perceptions des groupes raciaux minoritaires concernant la façon dont ils sont traités par la police. Cela devrait comprendre dans quelle mesure ils perçoivent que leur traitement est injuste, s'ils croient ou non que cette injustice résulte d'un préjugé et comment cela pourrait avoir influencé leur perception de la police. De plus, la police devrait examiner ce qu'il faut faire pour améliorer la confiance des citoyens dans l'équité de la police.

Introduction

Aux États-Unis, l'accusation de profilage racial est devenue une des questions les plus controversées de l'histoire récente des services de police. Plusieurs médias ont publié des articles accusant la police d'avoir des pratiques discriminatoires contre des membres de groupes raciaux minoritaires. D'autres groupes, comme la American Civil Liberties Union, ont critiqué les pratiques de la police, ont dans certains cas mené leurs propres études et ont demandé aux assemblées législatives d'État de promulguer des lois visant à interdire ou à contrôler les politiques policières qui, selon eux, mènent à de telles pratiques. Par ailleurs, il y a eu plusieurs poursuites judiciaires contre des services de police alléguant que les plaignants étaient les victimes de ces pratiques policières. Ce climat explosif entourant le profilage racial a poussé un nombre croissant de services de police aux États-Unis à envisager ou à commencer à recueillir des données sur les contacts de la police avec les membres de groupes raciaux minoritaires. Cet intérêt a, dans la plupart des cas, porté sur les interpellations de véhicules, mais les interpellations de piétons (le plus souvent dans les grandes villes américaines) ont également été étudiées. Quel que soit le type d'interpellation étudié, des demandes pour que les services de police commencent à recueillir des données sur la possibilité que leurs agents pratiquent le profilage racial sont venues des cadres législatifs et des décisions des tribunaux. Dans certains cas, des mesures volontaires ont été prises par les services de police eux-mêmes.

Études sur le profilage racial effectuées aux États-Unis : Un bref historique

En 1999, deux États des États-Unis (le Connecticut et la Caroline du Nord) avaient promulgué des lois exigeant des agents de police qu'ils recueillent des données sur la race pour toutes les interpellations de véhicules (Strom et Durose, 2000). Plusieurs États (comme le Missouri et le Connecticut) ont procédé à des examens de la question à l'échelle de l'État. De plus, des organismes fédéraux américains comme le General Accounting Office, le National Institute of Justice et l'Office of Community Oriented

Police Services (par son contrat avec le Police Executive Research Forum) ont examiné les activités de certains services de police. À la fin de 2001, 18 États avaient promulgué des lois sur le profilage racial, la plupart comprenant la collecte de données (National Conference of State Legislatures, 2001). La même année, une enquête sur 49 services de police d'État a révélé que 16 services de police exigeaient de tous leurs agents effectuant des patrouilles de la circulation de relever la race et/ou l'origine ethnique des conducteurs lors des interpellations de véhicules. Près de la moitié de ces services recueillaient des données dans le cadre d'une politique interne. Vingt-trois autres services de police d'État ont indiqué exiger de leurs agents de recueillir des renseignements sur la race et l'origine ethnique des conducteurs dans des circonstances particulières, comme des arrestations, l'utilisation de la force, etc. (Strom et al., 2001).

La majorité des services d'État qui recueillent actuellement des données sur la race le font pour toutes les interpellations et la plupart, sinon tous, mettent ces données à la disposition du public. La Police Executive Research Foundation (Fridell et al., 2001) indique que la façon la plus courante pour la police de diffuser ces renseignements est par l'Internet. Au niveau législatif, la tendance générale est axée vers des efforts de collecte de données obligatoires, universels et continus (Institute on Race and Poverty, 2001). Divers services de police d'État et locaux procèdent actuellement à la collecte de données sur les interventions de la police auprès des groupes raciaux minoritaires, à la suite d'enquêtes ou de jugements convenus du ministère de la Justice des États-Unis.

En 2003, plus de 400 services de police des États-Unis avaient commencé à recueillir certains types de données sur les interpellations de véhicules, et 14 États avaient promulgué des lois exigeant des politiques sur le profilage racial. Un examen de divers services de police qui avaient produit des études ou avaient été étudiés jusqu'en l'an 2000 a été effectué par le Office of Community Oriented Police Services du ministère de la Justice des États-Unis. Ils ont examiné les rapports qui avaient été complétés jusqu'à maintenant sur ces questions et ont indiqué, en ce qui concerne le profilage racial lors des interpellations de véhicules, que neuf études ont révélé n'avoir trouvé aucune preuve de profilage racial et que quatre en avaient trouvé; en ce qui concerne le profilage racial

dans les cas de fouille, deux études ont indiqué des résultats mitigés; en ce qui concerne le profilage racial lors de la fouille de véhicules, quatre études ont fait état de profilage racial, quatre n'ont relevé aucun profilage racial et trois ont indiqué des résultats mitigés (McMahon et al., 2002, 28).

Les préoccupations relatives au profilage racial et aux stratégies adéquates pour l'éliminer ont mené à un grand nombre de projets de recherche de la part des services de police pour recueillir des données sur les interpellations de véhicules et de piétons au cours des 10 dernières années (Fridell et al., 2001; Police Foundation, 2001). Les constatations des études sur le profilage racial ou les interpellations de véhicules ont été constantes jusqu'à maintenant : presque toutes les études ont révélé une forme ou une autre de disparité (ou de disparités) dans la proportion des citoyens appartenant à des groupes minoritaires, en particulier les Afro-Américains, qui sont interpellés, fouillés, arrêtés ou reçoivent des contraventions, par rapport à des groupes de référence. Par exemple, la American Civil Liberties Union (1999), dans son analyse des archives judiciaires de quatre villes de l'Ohio, a indiqué que les Afro-Américains ont été interpellés et fouillés par la police dans une plus grande proportion que leurs infractions d'excès de vitesse. Cordner et al. (2000, 2002) ont obtenu des résultats similaires à San Diego, en Californie, tout comme Zingraff et al. (2000) dans leur étude sur la police routière de la Caroline du Nord.

Le besoin d'une politique empirique

Il est très difficile d'interpréter les données sur les interpellations et les fouilles de véhicules pour déterminer s'il y a ou non un schéma de discrimination raciale. La controverse du profilage racial a forcé les services et les cadres de la police à examiner quand et comment la race peut être invoquée de façon légitime dans le travail policier. Elle a également mené à des discussions sur les cas où la race est invoquée de façon illégitime ainsi que sur la façon d'élaborer et de mettre en oeuvre des politiques visant à réduire et à supprimer complètement la discrimination. Pour comprendre ce sujet

complexe, il est utile de penser à trois différents genres de situations (qui sont toutes particulières aux États-Unis). La première situation se présente quand on s'entend sur le fait que les agents de police ne peuvent interpellier ou arrêter une personne en se fondant sur le seul motif de la race. C'est-à-dire que l'agent ne peut procéder à l'interpellation d'un véhicule en invoquant l'unique motif selon lequel le conducteur est, par exemple, Autochtone, Asiatique ou Afro-américain. La seconde situation se présente quand on s'entend sur le fait que la police ne peut se baser uniquement sur la race pour interpellier un suspect quand la race n'est qu'un élément parmi d'autres utilisés pour décrire le profil général d'une personne soupçonnée d'être un criminel. La troisième situation se présente quand la police utilise la race comme un élément de la description d'un suspect d'acte criminel particulier et quand l'information est fournie par une source digne de foi. Selon un rapport publié par le Police Executive Research Forum (PERF) intitulé *Racially Biased Policing* (2001), des trois situations indiquées ci-dessus, la troisième est l'approche que l'on recommande à la police de prendre. Il faut donc élaborer des politiques pour s'assurer que les mesures prises par la police lors de l'interpellation ou de la fouille d'un véhicule sont conformes à la loi et à la politique du service de police.

Le PERF (2001, p. 49-50) recommande spécifiquement que les services de police adoptent les politiques suivantes en se basant sur les renseignements recueillis, entre autres, par des groupes de discussion, une enquête nationale des cadres de la police, les politiques existantes, les experts en droit constitutionnel américain et les conseillers des services de police. Tel qu'indiqué par Fridell et al. (2001, p. 49-50) la politique du PERF est la suivante : [TRADUCTION]

- Les arrestations, les interpellations de véhicules, les détentions aux fins d'enquête, les fouilles et les saisies de biens doivent être basées sur un soupçon ou un motif raisonnable.
- L'autorisation accordée aux agents de police d'invoquer la race ou l'origine ethnique pour établir un soupçon ou un motif raisonnable doit être limitée aux situations dans lesquelles une information d'intérêt local fiable lie une ou des

- personnes d'une race ou d'une origine ethnique particulière à une infraction particulière.
- Les restrictions énoncées ci-dessus doivent s'appliquer aux demandes de consentement à se laisser fouiller et même aux fouilles non consenties qui ne vont pas jusqu'à la détention légale.
 - L'invocation de la race et de l'origine ethnique doit se faire conformément à toutes les exigences appropriées de la Charte et du Code criminel.
 - Des dispositions doivent être prises pour guider le comportement des agents de police durant des contacts afin de prévenir les perceptions d'activités policières influencées par des préjugés raciaux.
 - Un examen des politiques doit être effectué pour déterminer ce qui a été fait jusqu'à maintenant pour prévenir le profilage racial ou l'utilisation discriminatoire des caractéristiques raciales.
 - Les politiques doivent être conçues de façon à éviter le préjugé racial dans l'application des règlements de la circulation.

Le ministère de la Justice des États-Unis (Ramirez et al., 2000, p. 24) a également identifié plusieurs difficultés majeures pour toute étude du profilage racial, dont :

(1) Comment les agents de police peuvent-ils déterminer la race ou l'origine ethnique des citoyens qu'ils interpellent en les dérangeant le moins possible et sans accroître l'intrusion de l'interpellation?

(2) Quels fardeaux budgétaires, d'heures de travail et de paperasse la collecte de données imposera-t-elle aux services de police?

(3) Comment les services peuvent-ils s'assurer de l'exactitude des procédures de collecte des données et que les exigences en matière de rapport ne soient pas contournées par des

agents de police qui n'enregistrent pas les données ou qui indiquent des renseignements erronés?

(4) Comment les services de police peuvent-ils assurer le plein respect des procédures par les cadres intermédiaires et composer efficacement avec toute résistance des agents de police?

(5) Les données recueillies seront-elles utilisées à des fins de recherche et de formation ou serviront-elles à discipliner les agents de police et faciliter les poursuites?

(6) Les données seront-elles analysées et comparées à une mesure de la population qui soit représentative et statistiquement appropriée? Comment peut-on vérifier les paramètres de cette population?

(7) Les intervenants peuvent-ils collaborer suffisamment à la planification et à l'exécution de l'étude de façon à s'entendre sur l'interprétation des résultats de l'étude?

(8) Les intervenants à l'étude peuvent-ils travailler de façon productive à apporter des améliorations au secteur concerné et/ou au système judiciaire local qui pourront être maintenus conjointement après l'étude?

(9) L'étude elle-même produira-t-elle des changements de taux de criminalité ou de taux d'infractions dans le secteur et, si oui, les intervenants seront-ils en mesure d'anticiper, de détecter et de réagir à ces changements de façon efficace?

Définitions du profilage racial

Qu'est-ce que le profilage racial? Le profilage racial signifie différentes choses pour différentes personnes ou groupes. Le terme profilage racial, bien qu'utilisé par les médias et d'autres personnes comme s'il avait une valeur légale, est « un sobriquet politique qui a peu de signification dans le cadre de la loi » (Smith et Alpert, 2002, p. 679). Le terme est très souvent utilisé par les chercheurs et les groupes d'intérêts pour décrire le ciblage incorrect d'une race par des agents de police quand ils exercent leurs pouvoirs d'application de la loi, habituellement lors d'interpellations de véhicules. Les intentions des agents et les résultats d'ensemble des interpellations semblent être au cœur d'un bon nombre des définitions les plus courantes de ce terme.

Les autorités policières soulignent que quand des agents de police décident d'interpeller, d'examiner ou de fouiller un véhicule, la race n'est qu'un facteur parmi beaucoup d'autres qui peuvent être pris en compte (Fridell et al., 2001). Les agents de police voient leurs activités comme des tentatives de réduire la criminalité et le désordre dans des quartiers à problèmes et dans le cadre de la résolution des problèmes. Le profilage racial est habituellement défini comme l'invocation par la police de la race pour mener des activités d'application de la loi (Ramirez et al., 2000). Selon cette définition, pour qu'une intervention constitue du profilage racial, la motivation ou l'intention de l'agent de police d'établir une distinction de race doit pouvoir être démontrable. Aux États-Unis, il est extrêmement difficile de prouver le profilage racial, notamment dans les cas d'infractions aux règlements de la circulation, car la Cour suprême des États-Unis a statué que ces infractions peuvent servir de prétexte pour enquêter sur d'autres infractions (voir *Whren v. United States* [1996] ci-dessous) (Abramovsky et Edelstein, 2000).

Un point important dont il faut tenir compte concernant la définition du profilage racial est que les définitions convenues par une collectivité et la police peuvent ne pas avoir de valeur légale au tribunal. Quel que soit le terme utilisé, il n'y a pas d'entente générale sur « les activités particulières qui constituent la pratique policière que l'on appelle couramment le profilage racial [TRADUCTION] » (Smith et Alpert, 2002, p. 679). Bien que les services de police aient tenté, ces dernières années, de définir le profilage racial dans leurs politiques administratives, les tribunaux et les législatures ne se sont pas entendus sur une définition unique. Il est donc important de réaliser l'importance des réalités juridiques en élaborant des définitions et des politiques, comme le PERF l'a souligné (voir l'annexe A).

Cependant, l'absence de consensus sur une définition du profilage racial change progressivement. Par exemple, la législature de la Californie, en tentant d'éliminer cette pratique, a promulgué une loi qui définit le profilage racial comme « la pratique qui consiste à détenir un suspect en se fondant sur un large ensemble de critères qui fait peser des soupçons sur toute une catégorie de personnes sans aucune suspicion individuelle de

la personne interpellée. » La première partie de cette définition identifie les personnes que la loi protège contre le profilage racial ou l'interpellation en raison de leur appartenance à une catégorie de personnes. La seconde partie établit les conditions sur lesquelles la police peut se baser pour interpellier les personnes, c'est-à-dire que la police doit avoir un certain niveau de suspicion autre que la race pour interpellier une personne, comme des soupçons sur les activités ou les agissements d'une personne.

Jusqu'à maintenant, la plupart des définitions de profilage racial peuvent être classées en deux catégories : conceptuelle et opérationnelle. Cependant, il est à noter qu'il n'y a pas de définitions convenues, ce qui entraîne des variations subtiles et moins subtiles dans les définitions du profilage racial. En fait, certains chercheurs choisissent simplement de ne pas définir ce terme. Certains spécialistes en sciences sociales n'ont pas défini ce terme en l'utilisant dans leur texte – par exemple, dans leur manuel de premier cycle à succès, Walker et al. (2000, p. 104) expliquent que bien que le profilage racial existe de façon empirique, ils ne tentent pas de le définir : « [TRADUCTION] Un des plus graves exemples de discrimination raciale de la part de la police est ce qu'on appelle le phénomène des 'noirs au volant'. Il existe amplement de données selon lesquelles la police cible les Afro-Américains dans les interpellations de véhicules. » Certains chercheurs ont décidé de ne pas définir le profilage racial dans leurs projets de recherche et préfèrent plutôt utiliser une définition pratique. Par exemple, Cordner et al. (2001), dans une étude des interpellations de véhicules pour le service de police de San Diego, comparent le pourcentage de conducteurs membres des minorités par rapport aux Blancs interpellés. Et Zingraff et al. (2000), dans leur recherche sur les contraventions, les alertes et les fouilles effectués par la police de la route de la Caroline du Nord, ont expliqué que l'expression « Noirs au volant » se rapporte à l'accusation selon laquelle la police interpelle, questionne, avertit, fouille ou donne des contraventions à des citoyens afro-américains en raison de leur race.

La définition la plus couramment utilisée du profilage racial est conceptuelle. Tel qu'indiqué, bien qu'il n'y ait pas de consensus sur une définition, on s'entend sur le fait que cette activité implique l'interpellation de membres d'un groupe minoritaire par un

agent de police en se basant sur une action douteuse, même mineure. Le profilage racial a été défini comme « des agents de police qui interpellant, questionnent et même fouillent des conducteurs noirs qui n'ont pas commis de crime, sous prétexte d'une infraction aux règlements de la circulation [TRADUCTION] » (Harris, 1999 p. 265). On peut trouver des types de définitions similaires dans toute la documentation – par exemple, Kennedy (1997 p. 11) explique que le profilage racial se produit « [TRADUCTION] chaque fois que la police utilise couramment la race comme un signal négatif qui, accompagné d'autres signaux, pousse un agent à réagir avec suspicion ». La définition de Meeks indique que le profilage racial est « [TRADUCTION] la tactique d'interpellation d'une personne basée uniquement sur la couleur de sa peau et une suspicion fugitive que la personne a un comportement criminel ». Les organismes d'État ont défini le profilage racial de façon conceptuelle. Par exemple, le service de la sécurité publique du Minnesota (2000, p. 2) a utilisé une définition conceptuelle du profilage racial « [TRADUCTION] pour aider à déterminer si des conducteurs de véhicules automobiles du Minnesota sont interpellés par des agents de police en raison de leur race » et la police de la route de l'État de Washington (2001, 1) le définit comme « le ciblage de certains groupes raciaux lors de l'interpellation de véhicules [TRADUCTION] ».

Bien que la plupart des définitions du profilage racial soient conceptuelles, ce sont les définitions opérationnelles qui préoccupent probablement le plus les services de police. Plus particulièrement, les définitions opérationnelles tentent de spécifier un type de mesure (habituellement à l'aide d'une référence – voir ci-dessous) pour déterminer si, en fait, le profilage racial se produit ou non. La police de la route de l'État de Washington (2001, p. 1) croit que « [TRADUCTION] les contacts des agents de police avec les contrevenants ... (devraient être) ... racialement proportionnels à deux normes : les populations en âge de conduire et les collisions ». Langan et al. (2001, 20) ont illustré deux définitions opérationnelles dans leur étude nationale des contacts entre la police et les Afro-Américains : « [TRADUCTION] Une définition du profilage racial est l'utilisation de la race comme un facteur clé pour déterminer s'il faut procéder à l'interpellation d'un véhicule ». La seconde définition comporte « l'utilisation de la race

comme un facteur clé pour déterminer, durant l'interpellation d'un véhicule, s'il faut fouiller le véhicule ou le conducteur ».

Il est nécessaire que les services de police tiennent compte à la fois des définitions conceptuelles et opérationnelles du profilage racial. Une des définitions du profilage racial les plus fréquemment citées, sinon la plus fréquemment citée, est de nature conceptuelle et se trouve dans les travaux de Ramirez et al. (2000) qui, dans leur guide des systèmes de collecte de données sur le profilage racial, proposent la définition suivante :

« Le profilage racial est défini comme toute intervention de la police basée sur : (a) la race, l'origine ethnique ou nationale d'une personne; plutôt que (b) le comportement de cette personne, ou (c) les renseignements qui orientent la police vers une personne particulière qui a été identifiée comme commettant ou ayant commis une activité criminelle [TRADUCTION] » (Ramirez et al., 2000, 3).

Selon Ramirez et al. (2000), la justification des actions de la police exige la présence d'un comportement suspect ou des renseignements sur l'application de la loi qui porte la police à raisonnablement conclure qu'une personne donnée adopte ou est sur le point d'adopter un comportement criminel. Ces auteurs proposent ce qu'on appelle une définition large du profilage racial, c'est-à-dire, que le profilage racial se produit quand un agent de police utilise la race ou l'origine ethnique comme un facteur parmi d'autres pour décider d'interpeller, de questionner, d'arrêter et/ou de fouiller une personne. Un exemple de définition large du profilage racial est quand la police interpelle une personne en se basant sur les motifs suivants : l'âge, l'heure du jour, le lieu, la race du suspect, etc. C'est-à-dire, que la police peut utiliser la race ou l'origine ethnique pour déterminer si une personne correspond à une description spécifique d'un suspect particulier. Par contre, une définition étroite du profilage racial est quand un agent de police interpelle, questionne, arrête et/ou fouille une personne en se basant uniquement sur la race ou l'origine ethnique de la personne. La définition étroite est habituellement condamnée par les critiques et les agents de police eux-mêmes car elle comporte le choix de la race ou de l'origine ethnique d'une personne comme seul facteur pour déterminer s'il faut l'interpeller ou la fouiller.

Il est à noter que la définition proposée par Ramirez et al. (2000) a eu une incidence importante sur le type de données recueillies par les chercheurs dans leur domaine de profilage racial. Avant l'introduction de cette définition, de nombreuses études ont utilisé des données de la police recueillies à d'autres fins et qui comportaient souvent une analyse de seulement certaines interventions suivant une interpellation par la police, comme une fouille. À la suite de la publication de cette définition, les efforts de collecte de données ont porté sur une vision plus inclusive des activités des agents de police, comme leurs décisions relatives aux interpellations, y compris les contraventions, les avertissements écrits, les fouilles, les saisies, les détentions et les arrestations.

Sans doute la plus importante définition large du profilage racial a été proposée par le PERF. Il a proposé d'utiliser le terme « activités policières influencées par des préjugés raciaux » pour remplacer le « profilage racial » car il pense que ce dernier terme est utilisé le plus souvent pour faire référence aux actions de la police entreprises uniquement en fonction de la race dans le cadre d'interpellations de véhicules. Le PERF croit que cette utilisation est trop étroite, car elle ne tient pas compte de la possibilité de d'exercice à des fins malveillantes des pouvoirs des policiers dans les nombreux autres types d'activités où ils entrent en contact avec des citoyens. Par exemple, des activités de la police comprenant l'invocation de la race comme facteur déterminant, car « un agent qui a des préjugés raciaux utilise probablement plus que le seul facteur de la race quand il applique la loi de façon partielle [TRADUCTION] » (Fridell et al. 2001, p. 3). La force de la définition de remplacement proposée par le PERF réside en partie dans son argument selon lequel la définition étroite du profilage racial « n'inclut pas les activités qui sont justifiables sur le plan juridique en invoquant le soupçon raisonnable ou le motif raisonnable, mais qui sont néanmoins basées sur des préjugés raciaux [TRADUCTION] » (Fridell et al. 2001, p. 4). De plus, on a constaté que le terme profilage racial est problématique, car il est utilisé comme expression fourre-tout : on a découvert durant les interviews des groupes de discussion que les citoyens ont tendance à l'utiliser dans le cadre de la définition large alors que la police utilise la définition étroite. La définition préférée du PERF est conceptuelle : « Les activités policières influencées par des préjugés raciaux se produisent quand la police prend en compte de façon inopportune la

race ou l'origine ethnique pour déterminer comment intervenir dans une activité d'application de la loi [TRADUCTION] » (Fridell et al., 2001, p. 5).

La définition proposée par le PERF comporte des considérations politiques et pratiques importantes. En ce qui concerne les politiques, le PERF stipule qu'il est nécessaire de disposer d'une politique pour aider les agents de police à déterminer quand il est permis ou non de tenir compte de la race et de l'origine ethnique en prenant des décisions liées à l'application de la loi. Sa politique (voir l'annexe A) est fondée sur une réponse appropriée à des considérations juridiques, c.-à-d., deux principes clés qui se trouvent dans la Constitution des États-Unis – le Quatrième Amendement (fouille et saisie) et le Quatorzième Amendement (protection égale). Il pense que sa définition a l'avantage de tenter de préciser aux agents de police quand ils peuvent en fait utiliser la race et l'origine ethnique comme facteur déterminant pour établir un soupçon raisonnable ou un motif raisonnable et inclure des procédures pouvant réduire les perceptions du public d'activités policières influencées par des préjugés raciaux. En ce qui concerne les considérations pratiques, le PERF a découvert que sans politiques basées sur des politiques et des définitions clairement articulées, certains agents utilisent en fait la race et l'origine ethnique comme indicateur général d'activité criminelle afin d'aider à justifier leurs actions envers les citoyens qui appartiennent à des groupes minoritaires.

Selon Fridell et al. (2001, p. 55-56), « sans orientation claire provenant des politiques et de la formation, les cadres de la police courent le risque que le personnel de première ligne n'empiète abusivement sur la liberté des citoyens en se basant sur des préjugés personnels plutôt que sur des critères objectifs [TRADUCTION]. »

Les chercheurs du PERF ont constaté que les services de police disposent rarement de politiques basées sur une définition clairement articulée des activités policières influencées par des préjugés raciaux. Dans leur étude de 12 groupes de discussion des services de police, ils indiquent avoir relevé des différences d'opinion entre les agents de première ligne et la direction sur les circonstances où la race et l'origine ethnique peuvent être utilisées comme dans une décision liée à l'application de la loi, même au sein des services de police. Dans l'ensemble, leur étude a révélé que des 1 087 services de police

des États-Unis qui ont répondu à un de leurs questionnaires, un peu moins de 4 % d'entre eux ont indiqué avoir des politiques indiquant quand la race et l'origine ethnique peuvent être utilisées comme facteur parmi d'autres pour prendre des décisions liées au maintien de l'ordre (Fridell et al., 2001, p. 55).

Ces dernières années, afin de se protéger contre les accusations de profilage racial, certains services de police des États-Unis ont commencé à recueillir des renseignements sur les personnes interpellées, fouillées, ayant reçu des contraventions et/ou ayant été arrêtées par leurs agents de police. On pensait que ces efforts de collecte de données seraient suffisants pour recueillir les statistiques et les renseignements nécessaires sur les activités policières auprès des groupes minoritaires, notamment en ce qui concerne les interpellations de véhicules. On pensait qu'une fois ces données recueillies et analysées, elles permettraient aux services de police de déterminer s'il est nécessaire d'apporter des changements à leurs stratégies et tactiques d'application de la loi. Les autres avantages ou bénéfices découlant de la collecte de ces données comprennent l'incidence positive sur les partenariats externes (comme les intervenants communautaires) ainsi que la possibilité d'améliorer les tâches d'administration internes (comme une plus grande responsabilisation des agents de police).

Interpellations faussement justifiées

La controverse sur le profilage racial a été en grande partie causée par les interpellations faussement justifiées. Les interpellations de véhicules faussement justifiées ont lieu quand un agent de police, qui a des soupçons sur un véhicule et/ou ses occupants, interpelle le véhicule sous le prétexte d'une infraction aux règlements de la circulation afin de procéder à une enquête habituellement sans rapport avec l'infraction aux règlements de la circulation. La Cour suprême des États-Unis a ouvert la voie à la police pour procéder à des interpellations de véhicules faussement justifiées dans l'affaire *Whren v. United States* (1996). Dans cette affaire, la Cour suprême a soutenu que quelle que soit la motivation réelle d'un agent de police, l'interpellation d'un véhicule est raisonnable et permise par le Quatrième Amendement quand l'agent a un motif

raisonnable de croire qu'une infraction aux règlements de la circulation s'est produite. Cette affaire a également établi le précédent jurisprudentiel qui permet à la police d'interpeller des véhicules qui ne dépassent que d'un mille à l'heure la limite de vitesse affichée. Cette affaire a validé les interpellations faussement justifiées, à condition qu'une infraction importante ait servi de motif raisonnable, justifiant ainsi le seuil de « un mille à l'heure au-dessus de la limite » (il faut toutefois noter que les agents de police interpellent rarement, ou jamais, un véhicule pour avoir dépassé la limite de vitesses d'un mille à l'heure).

Quels que soient les faits entourant toute cause particulière, la question clé de la plupart des allégations de profilage racial aux États-Unis consiste à déterminer si les agents de police ont fait preuve de discrimination contre les plaignants en raison de leur race, origine ethnique ou nationalité, en violation de la clause sur l'égalité de protection de la Constitution des États-Unis. Ces plaignants demandent souvent un redressement aux tribunaux pour le motif d'application sélective de la loi. La doctrine constitutionnelle d'application sélective de la loi s'applique aux préceptes d'égalité de protection des lois liées aux décisions en matière d'application de la loi par les agents de police. En général, une personne qui allègue l'application sélective d'une « loi apparemment neutre » doit démontrer que les agents de police qui ont effectué l'intervention policière avaient un but discriminatoire et que l'intervention a eu un effet discriminatoire (*Chavez v. State of Illinois*, 2001). Pour prouver cette allégation au tribunal, les plaignants doivent démontrer que des personnes d'une autre race ont violé la même loi et qu'aucune sanction n'a été appliquée. Dans l'affaire *United States v. Armstrong* (1996), la Cour suprême des États-Unis a indiqué que la disparité des taux de condamnation n'était pas inconstitutionnelle. Le recours à la suite d'une application sélective de la loi par des agents de police de l'État ou locaux est habituellement la dissimulation de preuve ou une poursuite au criminel ou des dommages et intérêts dans une poursuite au civil engagée en vertu de 42 U.S.C. 1983.

Bien que le Quatrième Amendement soit le principal mécanisme pour vérifier les comportements trop intrusifs de la police dans la plupart des autres contextes, son interdiction des fouilles et des saisies abusives est rarement applicable dans les cas de

profilage racial en raison de la décision de la Cour suprême des États-Unis sur les interpellations faussement justifiées dans l'affaire *Whren v. United States* (1996). Dans l'affaire *Whren*, la principale question était de savoir si une interpellation de véhicule effectuée avec un soupçon raisonnable d'infraction aux règlements de la circulation était néanmoins illégitime si l'agent de police entretenait une arrière-pensée pour procéder à l'interpellation. La Cour suprême a soutenu à la majorité qu'aux fins du Quatrième Amendement, l'enquête pertinente était objective : L'agent avait-il un fondement juridique pour procéder à l'interpellation? Selon cette analyse, que la race ait joué un rôle ou non dans la décision de l'agent de procéder à une interpellation de véhicule est simplement hors de propos aux fins du Quatrième Amendement. Cette affaire entre dans la suite d'une série de décisions judiciaires dans lesquelles les tribunaux américains ont indiqué qu'ils ne sont pas ouverts aux contestations en vertu du Quatrième Amendement des interpellations de véhicules par la police fondées sur des allégations statistiques de profilage racial (voir également Brignoni-Ponce [1975] et Martinez-Fuerte [1976], les affaires précédentes portaient sur des interpellations de latino-américains par des agents de police à la frontière américaine ou à proximité). Les tribunaux ont soutenu que la race peut être prise en compte avec d'autres facteurs pour constituer un soupçon raisonnable et déterminer quels véhicules interpellier sur la suspicion de violations de la loi sur l'immigration.

Cependant, indépendamment de *Whren*, les citoyens qui peuvent prouver qu'une interpellation de véhicule était motivée par un motif discriminatoire (c.-à-d., motivée par la race) et a eu un effet discriminatoire (c.-à-d., la discrimination raciale, même si cette interpellation était également appuyée par un soupçon raisonnable ou un motif raisonnable) peuvent encore se prévaloir de l'allégation d'application sélective de la loi fondée sur l'égalité de protection des lois. Bien qu'une telle interpellation ne constituerait pas une violation du Quatrième Amendement, elle demeurerait fautive en vertu des clauses sur l'égalité de protection des lois des Cinquième et Quatorzième Amendements de la Constitution des États-Unis.

Dans l'affaire *State v. Soto* (1996), un tribunal pénal a accepté des données statistiques indiquant que des conducteurs afro-américains ont été interpellés sur le New Jersey Turnpike dans une proportion supérieure aux blancs. Mais la distinction importante ici est que l'affaire *Soto* et d'autres comportaient la dissimulation de preuve dans des affaires criminelles fondées sur des violations de fouille et de saisie (Quatrième Amendement), et non des allégations de discrimination fondées sur l'égalité de protection des lois (Quatorzième Amendement).

De récentes décisions judiciaires aux États-Unis ont élargi la norme du caractère raisonnable pour y inclure le lieu où se trouve la personne ainsi que le comportement de la personne comme indicateur de suspicion. Dans l'affaire *Illinois v. Wardlaw* (2000), par exemple, la Cour suprême des États-Unis a indiqué que malgré le fait que la présence d'une personne dans un « secteur à taux de criminalité élevé » ne satisfait pas la norme d'un soupçon précis d'activité criminelle, les caractéristiques d'un lieu sont pertinentes pour déterminer si le comportement d'une personne est suffisamment suspect pour justifier une enquête plus poussée. Comme les « secteurs à taux de criminalité élevé » sont souvent des secteurs où se concentrent des citoyens membres de groupes minoritaires, cette logique fait que les résidents des quartiers de minorités risquent d'être davantage soupçonnés.

Jusqu'à maintenant, il semble que les tribunaux des États-Unis acceptent les allégations en vertu du Quatrième Amendement (p. ex., *State v. Soto*) et du Quatorzième Amendement (p. ex., *Whren et al. v. United States*) que la police ne peut interpellier, fouiller ou arrêter des personnes pour le seul motif de leur race. Les tribunaux se sont habituellement fondés sur le soupçon raisonnable dans leurs décisions relatives aux poursuites pour profilage racial en vertu des doctrines du Quatrième Amendement et du Quatorzième Amendement, mais n'ont pas encore établi de norme uniforme pour le définir. La nécessité d'établir des facteurs supplémentaires qui constituent le caractère raisonnable élargit la définition du profilage au-delà de la race et introduit dans la définition des facteurs comme les comportements et les lieux suspects. Il est donc

conforme à la constitution d'interpeller ou de fouiller des personnes en raison de leur race si la race est un facteur de motivation parmi d'autres.

Ces décisions ont poussé des critiques à expliquer que l'ajout de facteurs non fondés sur la race comme motivateurs « ouvre la porte à des interpellations basées sur une substitution des corrélations de race pour la catégorisation raciale proprement dite. En fait, c'est de la tricherie statistique de citer d'autres facteurs non raciaux comme motif d'interpellation alors qu'en fait le second facteur n'apporte pas de nouveaux renseignements à la détermination probabiliste [TRADUCTION] » (Fagan, 2002, 108). Par exemple, on a souvent souligné que les profils de passeurs de drogue comprennent plus d'une dizaine d'éléments d'information qui sont utilisés pour invoquer le soupçon raisonnable et qu'un bon nombre de ces facteurs sont eux-mêmes contradictoires comme indicateurs de criminalité (p. ex., Cole, 1999). Fagan (2002, 108) souligne que « [TRADUCTION] supprimer la race comme seul facteur de justification dans une action policière rend les poursuites pour profilage racial susceptibles de faire l'objet d'un 'examen approfondi' des buts et des intérêts de l'État dans les activités fondées sur la race. »

Cependant, la jurisprudence n'est pas uniformément appliquée contre les plaignants dans les cas de profilage racial. Dans une décision relative à une poursuite pour profilage contre la police de la route de la Californie, le Northern District Court of California a soutenu que l'aspect de l'incidence discriminatoire d'une allégation de poursuite sélective était inapplicable au civil et a décidé que les plaignants peuvent présenter une demande de redressement en vertu de la clause sur l'égalité de protection des lois en « alléguant l'existence de données statistiques et d'autres faits qui, si prouvés, appuierait une inférence d'intention discriminatoire [TRADUCTION] »

(*Rodriquez v. California Highway Patrol*, 2000). De même, le Northern District Court of Illinois a récemment autorisé qu'une poursuite pour profilage racial contre le Service des douanes des États-Unis dépasse l'étape du jugement sommaire quand des données statistiques ont démontré que des femmes noires avaient été choisies à l'aéroport O'Hare pour subir des fouilles à nu et des examens aux rayons X dans des proportions qui

dépassaient largement leur représentation par rapport à l'ensemble des voyageurs fouillés à l'aéroport (*Anderson v. Cornejo*, 2002). Comme cela a été expliqué dans l'affaire *Rodriguez*, même la Cour suprême a reconnu que des données statistiques « peuvent à toutes fins pratiques démontrer l'inconstitutionnalité parce que dans diverses circonstances la discrimination est très difficile à expliquer pour des motifs non raciaux [TRADUCTION] » (*Washington v. Davis*, 1976). Ces affaires indiquent que d'autres tribunaux pourraient permettre que des poursuites pour profilage racial aboutissent quand les plaignants peuvent présenter des preuves statistiques de pratiques d'application de la loi discriminatoires obtenues dans le cadre de recherches pertinentes en sciences sociales.

Problèmes méthodologiques des études sur le profilage racial

Tel qu'indiqué ci-dessus, plusieurs études ont cherché à savoir s'il y avait ou non profilage racial dans un service de police ou une administration en déterminant si des minorités raciales sont représentées de façon disproportionnée dans les interpellations de véhicules, les fouilles, les contraventions ou les arrestations en fonction de leur représentation par rapport à la population dans l'administration étudiée. Deux importantes décisions de mesure doivent être prises concernant l'étude de la question du profilage racial. L'une est de déterminer quels types d'activités de la police devraient être mesurés (c.-à-d., le numérateur) et le groupe de référence qu'il faut utiliser (c.-à-d., le dénominateur) dans le territoire où l'étude est effectuée.

Identifier le numérateur

La simplicité supposée de la collecte des données cache la complexité de leur interprétation. Des décisions importantes doivent être prises sur les données exactes à recueillir et à utiliser comme numérateur. En se référant à un numérateur, on examine les interpellations de véhicules effectuées par la police, comme le nombre de fois et la raison pour laquelle la police interpelle une personne en un certain lieu sur une rue, une route, etc. Cela est un élément important dans l'étude de la possibilité de profilage racial par la

police, car c'est la décision d'un agent de police d'interpeller un véhicule qui mène à la « question du dénominateur » (Walker, 2001). De plus, la plupart des plaignants qui allèguent le profilage racial se basent sur des comptes rendus officiels des interpellations de véhicules comme fondement de leur plainte.

Une évaluation des raisons exactes pour lesquelles la police interpelle un véhicule nécessite d'aller au-delà du nombre de fois qu'un agent de police interpelle des véhicules. Il faut se questionner sur les raisons pour lesquelles une interpellation est effectuée, car la police détient des pouvoirs discrétionnaires considérables pour interpeller un véhicule. Par exemple, la police peut interpeller un véhicule en se basant sur l'apparence du conducteur ou des passagers et/ou des renseignements pertinents sur le véhicule, parmi beaucoup d'autres choses. Si l'on veut avoir une description claire et détaillée de la raison pour laquelle la police demande à un véhicule de s'arrêter, il faut recueillir des données sur les raisons pour lesquelles cela se produit. Dans certaines administrations, on craint que la police n'indique pas toujours les raisons pour lesquelles une interpellation est effectuée. Et si la police n'indique pas les motifs d'une interpellation, cela complique le processus de bonne compréhension et de fiabilité de la raison pour laquelle une interpellation a été effectuée. Suit un examen des difficultés à utiliser les données existantes aux fins du numérateur et de la détermination des différents types de mesures d'application des règlements de la circulation qui peuvent servir de numérateur. Cependant, nous examinerons d'abord brièvement les problèmes liés à l'utilisation des données existantes qui se trouvent dans les dossiers de la police.

Données existantes

Les chercheurs ont constaté qu'il est très difficile d'utiliser les données existantes de la police sur les interpellations avant d'étudier systématiquement le profilage racial et de bien comprendre les motifs des interventions des agents. Plusieurs problèmes liés à l'utilisation des données existantes sont pertinents et doivent être examinés en détail.

Une des difficultés est que, même s'il semble au départ exister de bonnes données sur les motifs des interpellations effectuées par la police, elles peuvent être limitées pour les trois raisons suivantes : premièrement, les agents peuvent relever sélectivement leurs interpellations et donc ne pas fournir des données complètes sur le nombre et sur les motifs des interpellations effectuées. Dans certaines administrations, l'utilisation de moniteurs vidéo a permis à la police d'enregistrer chaque interpellation et un registre écrit correspondant existe. Des tentatives ont été faites pour s'assurer que le nombre, les motifs et le traitement des interpellations sont pris en compte. Cela comprend l'installation de caméras vidéo dans les véhicules de patrouille, ainsi que donner aux agents de police des assistants numériques (communément appelés « palm pilots »). Deuxièmement, même si des registres sont tenus, s'ils n'ont pas été versés aux dossiers dans un endroit sûr, on pourrait se demander s'ils n'ont pas été ultérieurement falsifiés. Troisièmement, même si la police a fourni de l'information sur la race d'un conducteur et/ou des passagers d'un véhicule, un agent peut avoir de la difficulté à déterminer la race d'un citoyen, car le processus de détermination de la race d'une personne peut varier selon les circonstances.

Mesures d'application des règlements de la circulation

À partir des données des interpellations de la police, tout un éventail d'indicateurs de rendement peuvent être utilisés concernant les activités de la police quand des citoyens sont interpellés, y compris (1) le pourcentage de véhicules fouillés avec consentement, (2) le pourcentage de véhicules fouillés sans consentement, (3) les arrestations de conducteurs et de passagers effectuées, et (4) les objets interdits saisis. Dans tous ces cas, la distinction des données sur le plan racial est une composante nécessaire de cette approche.

Identifier le dénominateur

Déterminer si les pratiques policières comportent ou non du profilage racial exige des vérifications sur l'ampleur des disparités raciales, sur les circonstances, et sur le rôle de la race par rapport à la race des personnes ayant adopté les comportements ciblés dans les quartiers choisis pour l'examen. La question centrale est de savoir si les interpellations et les fouilles ont été faites en raison de la race. Cela exige des estimations précises du nombre de personnes qui adoptent des comportements similaires. Divers termes ont été utilisés pour décrire le dénominateur, le plus souvent les données de référence (c.-à-d., des données déjà recueillies à d'autres fins, comme les données d'un recensement ou des détenteurs de permis de conduire) et les données de base (c.-à-d., observations de la population de conducteurs effectuées spécifiquement à des fins de comparaison dans une étude sur le profilage racial).

De nombreux chercheurs pensent qu'il y a de réels avantages à utiliser des données de base plutôt que des données de référence comme principale technique d'étude du profilage racial. Les données de base sont recueillies par des observations systématiques et comprennent le dénombrement des événements ordinaires dans leur cadre naturel. De plus, cette approche de la collecte des données peut être conçue spécifiquement pour recueillir des renseignements sur la population concernée dans un cadre naturel. Cette approche évite les problèmes inhérents à l'utilisation de renseignements recueillis précédemment sur des populations complètes. Les études des interpellations de la police qui doivent évaluer avec précision le taux des interpellations et des fouilles d'un groupe racial particulier par la police ont besoin de renseignements sur les personnes disponibles pour que ces événements ou résultats se produisent. Le recours à l'observation permet aux chercheurs de compter les populations concernées en des lieux et à des moments donnés, permettant ainsi aux chercheurs de se concentrer sur les groupes raciaux et sur les heures du jour ou les jours de la semaine pendant lesquels les interpellations de véhicules en question ont lieu. Cependant, deux limitations importantes sont associées à l'utilisation de données de base. L'une est que cela coûte très cher et exige beaucoup de main-d'oeuvre et l'autre, qu'on ne peut examiner que les sites particuliers évalués dans l'étude. Ces dernières limitations peuvent être surmontées en utilisant des données de référence.

À la fin des années 90, Trende (2000) a indiqué que la plupart des gens aux États-Unis qui alléguaient avoir été victimes de profilage racial se basaient sur des registres officiels des interpellations de véhicules comme fondement de leurs poursuites. Le processus habituel suivi par ces plaignants était le suivant : une fois les données pertinentes analysées et le pourcentage des membres de minorités qui ont été interpellés, fouillés et arrêtés a été calculé, les plaignants devaient identifier une population de comparaison appropriée pour démontrer que les conducteurs des minorités étaient surreprésentés parmi les personnes interpellées. Certaines affaires aux États-Unis (p. ex., *Chavez v. Illinois State Police* [2001]) ont établi que certaines populations de comparaison, comme les données du recensement, peuvent en fait être peu fiables. Par conséquent, afin d'établir le profilage racial, certaines études ont modifié leur approche à la collecte de données basées sur l'observation.

La décision de recueillir des données sur la race liées aux contacts de la police avec les citoyens est importante pour les cadres de la police. Ils doivent être conscients que la collecte des données comporte des problèmes méthodologiques et empiriques qui ont une grande importance et de grandes implications pour l'analyse finale et l'interprétation des données. La police doit également être consciente que les chercheurs eux-mêmes ont débattu de la meilleure façon de déterminer si la police a ou non des comportements qui entraînent des disparités raciales dans leurs contacts avec les non-Blancs. Cependant, les pressions pour recueillir des renseignements sur les contacts des agents de police avec les non-Blancs ont poussé des services de police des États-Unis à fournir des données sur ces activités aux chercheurs dans certains cas sans prendre en compte les avantages et les inconvénients de diverses approches méthodologiques.

Cependant, quelle que soit la méthode utilisée, le fait demeure que les données recueillies sur les contacts de la police avec des non-Blancs doivent être comparées à certains critères raisonnables. La difficulté présentée par ces renseignements sur les personnes que la police interpelle est qu'ils ne contiennent pas de comparaisons adéquates. Une fois les données compilées, les policiers sont confrontés à la difficulté d'utiliser et d'interpréter

correctement les données. Les chercheurs qui étudient les possibilités de profilage racial par la police ont indiqué que, après la collecte des données sur les interpellations de véhicules et autres interventions de la police, l'interprétation de ces données est problématique en raison de difficultés reliées à ce qu'ils ont décrit comme le « problème du taux de base » (Ekstrand, 2000; Ramirez et al., 2000; Cox et al., 2001; Walker, 2001).

Une fois que les chercheurs ont déterminé la fréquence des interpellations, des interrogatoires de conducteurs et d'autres occupants de véhicule, des fouilles et des arrestations de suspects non-Blancs par la police, ils doivent établir des comparaisons (également appelées « ratios ») avec d'autres populations. C'est cette comparaison qui a créé des problèmes aux chercheurs et a été la source de beaucoup de controverse dans les tribunaux, les corps législatifs, les groupes de discussion et divers groupes sociaux. Notamment, des décisions doivent être prises par les chercheurs concernant le groupe de comparaison adéquat sur lequel portera l'étude des pratiques des agents de police.

Plusieurs taux de base ont été utilisés, mais comme ceux-ci ont été dans la plupart des cas critiqués, il est peut-être avantageux de les présenter comme des questions – les taux de base devraient-ils être établis en comparant le pourcentage des suspects interpellés par la police qui ne sont pas blancs au pourcentage de citoyens non blancs dans la population ou un autre groupe, comme le pourcentage de conducteurs non blancs? Ou le taux de base devrait-il être déterminé en comparant le pourcentage de suspects non blancs interpellés par la police au pourcentage de conducteurs non blancs impliqués dans des infractions aux règlements de la circulation ou d'autres types de comportement illégaux. Ou faudrait-il utiliser un dénominateur entièrement différent?

Les premières tentatives de recherche (voir ci-dessous) utilisaient des méthodologies de recherche qui saisissaient les différences raciales dans les données sur la population basés sur le recensement en utilisant les données du recensement. Ces méthodologies étaient considérées problématiques par d'autres chercheurs, qui ont alors porté leur attention sur les différences raciales dans le comportement derrière le volant. D'autres encore se sont

penchés sur les populations de non-conducteurs interpellés par la police, comme les piétons.

Les chercheurs qui préfèrent utiliser les données du recensement de la population de résidents non blancs locale comme taux de base défendent leur décision en soulignant que jusqu'à maintenant, aucune recherche n'a démontré que les membres de groupes non blancs violent les règlements sur la circulation plus souvent ou de façon plus grave que les conducteurs blancs, ou que les conducteurs non blancs se comportent de façon plus suspecte ou irrespectueuse durant les interpellations de véhicules que les conducteurs blancs, ou qu'ils fréquentent ou passent par certaines sections de la route plus souvent que les Blancs. Cependant, on ne peut rejeter d'emblée que des types particuliers de conducteurs membres de groupes minoritaires conduisent en fait de façons qui violent la loi et font donc légitimement l'objet de l'attention de la police pour leurs actes illégaux. À ce sujet, les données sur la circulation recueillies par divers organismes fédéraux américains indiquent des différences d'âge et de sexe dans la fréquence de conduite, les excès de vitesse et autres comportements de conduite dangereuse (Boyle et al., 1998). D'autres différences ont été relevées dans les profils raciaux sur la fréquence de conduite : les membres de groupes minoritaires sont plus susceptibles d'utiliser les transports publics comme principal moyen de transport (Bureau of Transportation Statistics, 1997), les Afro-Américains sont plus susceptibles de vivre dans des ménages sans véhicule (Federal Highway Administration: 1995) et les Afro-Américains sont moins susceptibles que les Blancs et les Hispaniques d'avoir un permis de conduire (Langan et al., 2001). Ces constatations indiquent qu'il existe des différences aux États-Unis entre les populations de conducteurs – en fait, d'après les renseignements présentés par les organismes fédéraux américains, il est possible que les disparités raciales des interpellations de véhicules soient plus importantes qu'elles ne le semblaient initialement. Cependant, certains chercheurs (p. ex., Ekstrand, 2000; Zingraff et al., 2000) ont souligné que la question de déterminer si le taux et le degré de conduite comportant des infractions diffèrent selon les groupes raciaux est une explication non raciale importante de la disparité qu'il faut examiner en détail.

La plupart des études sur le profilage racial comparent les données des interpellations effectuées par la police avec le taux attendu d'interpellations de membres des groupes minoritaires, en supposant qu'il n'y a pas de préjugé ou de discrimination raciaux. Cela veut dire que les comparaisons sont effectuées entre les taux d'intervention des agents de police (p. ex., les interpellations et les fouilles) auprès des minorités selon la « probabilité prévue » de ces interventions à l'endroit des minorités (Rojeck et al., 2004). Certains chercheurs ont calculé un indice de disparité ou de disproportion basé sur la différence entre les taux réels et prévus d'interventions policières (p. ex., Cox et al., 2001).

Suit une description des données de référence puis des données de base dans le cadre du profilage racial pratiqué par la police. Il est à noter que la plupart des premières études du profilage racial se basaient sur des estimations de la population fondées sur le recensement (une référence) pour déterminer les « probabilités prévues ». Après ces tentatives initiales, des chercheurs ont relevé certains des problèmes reliés à cette approche et ont tenté d'établir de meilleures données de base pour leurs comparaisons. Jusqu'à maintenant, les études des contacts de la police avec les citoyens étaient fondés sur six méthodes principales de collecte des données : données du recensement, observations routières, données officielles sur les accidents, violations des règlements de la circulation, sondages auprès des citoyens et comparaisons internes des services de police. Dans la partie suivante du présent rapport, ces taux de base seront traités individuellement et sont suivis de leurs forces et faiblesses relatives.

Données du recensement

La mesure la plus couramment utilisée pour étudier les contacts de la police avec les citoyens est celle des estimations des chiffres de la population fondés sur le recensement. Les données de référence sont couramment utilisées dans ce contexte – ce terme se rapporte à l'information recueillie précédemment sur une population (prétendument) pertinente (p. ex., données du recensement et personnes qui possèdent un permis de conduire). Cette approche suppose que la composition raciale du quartier avoisinant (telle

que mesurée par les données du recensement) représente approximativement la composition raciale des conducteurs dans le quartier examiné. Les tentatives de mesure d'un éventuel profilage racial par les agents de police en utilisant cette approche consisté en une comparaison de la répartition raciale des interpellations de véhicules à un taux de base fondé sur la répartition raciale des personnes vivant en un lieu donné. Les écarts entre ces deux répartitions sont pris comme une indication que certains groupes raciaux sont interpellés de façon disproportionnée par rapport à leur représentation au sein de la population locale.

Dans la plupart des premières études sur le profilage racial on a repris des pourcentages de minorités raciales relevés sur la population totale à la base de comparaison de données sur les interpellations de véhicules (p. ex., Spitzer, 1999; American Civil Liberties Union, 2000; Lansdowne, 2000; Cox et al., 2001). À mesure que les chercheurs ont pris l'habitude d'utiliser les données du recensement, ils ont raffiné les taux de base de la population pour améliorer leur estimation visant la présence sur la route en utilisant des pourcentages raciaux de la population en âge de conduire. Initialement, la plupart des comparaisons de données du recensement étaient effectuées aux niveaux de l'État et de la ville; cependant, récemment, la tendance a été d'utiliser des taux de base d'unités d'analyse plus petites, comme le district de police, le quartier de recensement et le pâté de maisons.

L'utilisation de données du recensement comme taux de base a été critiquée parce que les estimations liées à la population d'endroits particuliers peuvent ne pas représenter exactement la population de conducteurs dans ces quartiers donnés. Les résidents de tout secteur donné doivent représenter approximativement les conducteurs de ce secteur pour que les données du recensement fournissent des comparaisons valides. Cependant, aux États-Unis, les données recueillies par les enquêtes nationales sur le transport et les voyages ont révélé qu'il existe des différences raciales, ethniques, d'âge et de sexe dans la fréquence de conduite. Tel qu'indiqué ci-dessus, les données du gouvernement américain recueillies à la fin des années 90 indiquaient que les Afro-Américains étaient moins susceptibles que les Blancs et les Hispaniques de détenir un permis de conduire.

Ces études ont également révélé que les Afro-Américains étaient plus susceptibles que les Blancs de vivre dans des foyers sans véhicule. D'autres variations ont été constatées. On s'est aperçu, par exemple, que les membres de groupes minoritaires aux États-Unis sont six fois plus susceptibles que les Blancs d'utiliser les transports publics plutôt que des véhicules personnels comme principal moyen de transport (Bureau of Transportation Statistics, 1997). De plus, Lamberth et al. (2001) ont constaté dans leur étude d'une administration du Michigan que les statistiques de la population surreprésentaient ou sousreprésentaient la population de conducteurs non-Blancs dans une proportion de 7 pour cent à plus de 300 pour cent. Par conséquent, si ce type de taux de base est utilisé pour déterminer s'il y a ou non des différences raciales dans les taux de contacts entre la police et les citoyens lors des interpellations de véhicules, il serait nécessaire d'étudier la fréquence et les modes de comportement de conduite afin de rendre cette approche plus précise. La première constatation de cette approche est qu'elle est très chère et prend beaucoup de temps, car une certaine administration doit recueillir, analyser et interpréter les données avant de pouvoir effectuer une analyse adéquate et de faire une interprétation.

Afin d'éviter certaines des limitations liées à l'utilisation des données du recensement, Rojeck et al. (2004) ont élaboré une meilleure procédure, selon eux, pour traiter certaines des difficultés liées à l'utilisation d'estimations de la population locale. Ils ont élaboré cette recherche en réponse à des demandes de certains responsables de la police du Missouri qui se sont dits préoccupés du fait qu'il était incorrect d'utiliser les données de la population résidentielle locale pour étudier le nombre d'Afro-Américains interpellés dans leur secteur, car de nombreux conducteurs ne faisaient que passer quand ils ont été interpellés. Ces responsables ont allégué que le fait de n'utiliser que les populations résidentielles locales comme taux de base a donné la fausse impression que les agents pratiquaient le profilage racial. Leur approche mesure la population de conducteurs en fonction de ce qu'on appelle la pondération spatiale. À l'aide d'un logiciel de cartographie et de statistiques spatiales, ils ont élaboré une procédure pour tenter d'estimer avec plus de précision les populations de conducteurs. Cela a été réalisé en donnant une plus grande pondération aux résidents, aux résidents du voisinage et aux non-résidents de secteurs à plus forte densité de population. Les estimations de

populations de conducteurs, en fonction des pondérations spatiales, différaient de façon significative de celles qui mettaient tous les types de lieux de recensement sur un même pied d'égalité. Les chercheurs en ont conclu que cette procédure donnait une meilleure estimation du partage de la route dans deux des trois lieux.

Rojeck et al. (2004) ont établi un Indice de disproportion (ID) pour déterminer le degré auquel les membres d'une race donnée sont surreprésentés ou sousreprésentés parmi les conducteurs interpellés par la police. Cet indice est conçu pour mesurer la différence existant entre les taux réels et prévus des actions de la police comme l'interpellation, l'arrestation et la fouille des conducteurs. Leur approche se base sur des estimations de population pour déterminer les probabilités prévues qu'un Afro-américain ou un Latino-américain soit interpellé. Leur procédure comprenait l'estimation de la population de conducteurs de 92 municipalités du Missouri en fonction de la pondération spatiale des conducteurs qui conduisaient jusqu'à 20 milles de leur résidence. Cela a été validé en utilisant des données d'observation portant sur la répartition raciale des conducteurs dans trois régions suburbaines ayant des « valeurs exceptionnellement élevées de l'ID pour les Noirs » (Rojeck et al., 2004: 137). Les résultats ont indiqué que les Blancs étaient interpellés à peu près au même taux prévu par leur proportion de la population en âge de conduire et les Latino-américains étaient interpellés dans une proportion inférieure de 25 pour cent au taux prévu. En comparaison, les Afro-Américains étaient interpellés dans une proportion supérieure de 16 pour cent au taux prévu en fonction de leur nombre dans la population en âge de conduire. De plus, les chercheurs ont indiqué que les conducteurs afro-américains étaient environ deux fois plus susceptibles que les Blancs d'être fouillés et d'être arrêtés après avoir été fouillés. Les chercheurs ont également indiqué que les Latino-américains étaient plus susceptibles d'être fouillés et arrêtés que les Blancs, mais que leur taux était en partie caché par le fait qu'ils étaient moins susceptibles d'être interpellés que les Afro-Américains ou les Blancs. Dans l'ensemble, on a conclu que, pour la majorité des 92 secteurs étudiés, « cela fait peu de différence que la population résidentielle ou la population 'imputée' soit utilisée pour déterminer le degré de disproportion raciale lors des interpellations de véhicules [TRADUCTION] » (Rojeck et al, 2004, p. 143). Bien qu'il y ait eu des exceptions, les chercheurs n'ont

abordé cette question qu'en termes généraux – c'est-à-dire que « nous observons une large disparité des valeurs de disproportion basées sur les différentes estimations de la proportion de conducteurs noirs seulement dans certaines des populations de St. Louis [TRADUCTION] » (Rojeck et al., 2004, p. 141).

Les chercheurs n'ont fourni aucun détail sur les raisons des interpellations, des fouilles et des arrestations effectuées par les agents de police. Cependant, les chercheurs ont noté qu'il est possible que certains conducteurs pouvaient faire l'objet de mandats et étaient donc plus susceptibles d'être arrêtés après avoir été interpellés et que l'existence des mandats ait été découverte. Comme les conducteurs arrêtés sont fouillés, il n'est peut-être pas surprenant qu'ils aient une plus forte incidence d'accusations car les fouilles peuvent mener à la découverte d'articles illégaux. De plus, ils ont noté que « des études d'observation directe des conducteurs, des véhicules et des modes de conduite seront nécessaires ... [TRADUCTION] » (Rojeck et al., 2004, p. 144).

Malgré toutes les études de recherche effectuées jusqu'à maintenant à l'aide d'estimations de population pour déterminer le taux de base approprié, on ne sait pas encore exactement quelle base de population (p. ex., locale ou régionale) est le taux de base approprié pour la comparaison. Dans l'affaire *State v. Kennedy* (1991), par exemple, l'évidence d'un écart entre les données sur la population et les taux d'interpellation par la police était suffisant pour soulever des questions légitimes sur le fait que la police du New Jersey appliquait sélectivement ou non les règlements de la circulation en fonction de la race des conducteurs.

Dans la décision judiciaire, le juge a décidé qu'un taux de base plus approprié pour évaluer le profilage racial était nécessaire afin d'estimer la composition raciale des personnes qui excèdent la limite de vitesse et la comparer à la composition des personnes interpellées et ayant reçu une contravention pour cette infraction. Cependant, dans une autre affaire judiciaire, *Chavez v. Illinois State Police* (2001), les données de population basées sur le recensement pour les comparaisons ont été jugées peu fiables, car le tribunal a estimé que la base de données des rapports d'enquête de la police était trop incomplète

pour être une source fiable de données aux fins d'une mesure précise des activités d'interpellation de la police d'État (voir encart 'G' pour plus de détails sur cette affaire). Dans cette affaire, les défenseurs publics ont présenté au tribunal les résultats d'une expérience qu'ils avaient conçus concernant le profilage racial. Un conducteur latino-américain et un conducteur blanc roulaient dans des véhicules distincts à la même vitesse le long de l'Interstate 80. Les défenseurs ont comparé les interpellations de ces conducteurs à l'analyse d'une base de données des conducteurs, et ont ensuite calculé des estimations de population de conducteurs latino-américains en fonction de correspondances de noms de famille. La Cour d'appel de l'Illinois a rejeté la validité de la base de données obtenue dans cette expérience en raison d'une grande quantité de données manquantes et de problèmes reliés à la détermination de sa représentativité. La Cour a également rejeté l'utilisation de données du recensement pour déterminer le nombre de personnes qui pourraient être interpellées, en le distinguant de la population (inconnue) de conducteurs, ainsi que des données de l'enquête. Et cela parce qu'elle a décidé que ces échantillons n'étaient pas représentatifs de la situation locale ni une estimation exacte des voyageurs ou des personnes de l'Illinois qui font de l'excès de vitesse répartis selon la race.

Par ailleurs, un rapport provisoire de l'équipe d'examen de la police d'État du New Jersey chargée d'enquêter sur les allégations de profilage racial par la police d'État a défini le profilage racial comme le fait de se fonder sur la race ou l'origine ethnique dans « le choix des véhicules à interpellier parmi l'ensemble des véhicules conduits en violation de la loi ...[TRADUCTION] » (Verniero, 1995 p. 5). Le taux de base décrit dans cette section ne serait adéquat que si la répartition raciale des contrevenants aux règlements de la circulation reflète la proportionnalité de la répartition raciale des résidences locales.

Cette affaire est importante pour comprendre les obstacles à l'utilisation des statistiques de la population fondées sur le recensement pour déterminer si la police pratique ou non le profilage racial des conducteurs non-Blancs dans le cadre de ses activités. Car dans sa décision relative à cette affaire, la Cour d'appel du Seventh Circuit a effectué ce qui est considéré comme l'analyse la plus complète d'un tribunal concernant les problèmes de preuve inhérents aux poursuites pour profilage racial en alléguant l'application sélective de la loi en vertu de la clause sur l'égalité de protection des lois de la Constitution des États-Unis.

Dans l'affaire *Chavez v. Illinois State Police* (2001), les plaignants ont intenté une poursuite contre la police d'État de l'Illinois en alléguant qu'elle pratiquait le profilage racial dans un programme de lutte contre le trafic de drogue appelé Opération Valkyrie. Peso Chavez, un enquêteur privé latino-américain engagé par un accusé arrêté durant cette opération, a été interpellé et fouillé par la police d'État de l'Illinois. Sa présence en Illinois faisait partie d'une stratégie de défense pour prouver qu'un profilage racial illégal était en fait pratiqué par la police d'État. L'affaire en question portait sur un Afro-américain qui alléguait avoir été illégalement interpellé à trois occasions par la police d'État de l'Illinois. L'interpellation de Chavez avait été enregistrée sur bande magnétoscopique par un employé du bureau du défenseur public qui le suivait dans un autre véhicule pendant qu'il roulait sur l'I-80.

Les plaignants ont intenté une poursuite contre la police d'État de l'Illinois et plusieurs de ses employés en vertu de la loi sur l'égalité de protection des lois et d'autres lois fédérales et d'État. Pour appuyer leurs allégations, ils se sont fondés sur deux bases de données statistiques tenues par la police d'État de l'Illinois. La première base de données, connue sous le nom de « contraventions et avertissements », contenait des entrées pour toutes les interpellations de véhicules dans lesquelles des agents de police avaient émis des contraventions ou des avertissements aux occupants des véhicules. Bien que la race des conducteurs n'était pas indiquée dans cette base de données, les experts des plaignants ont estimé le nombre des automobilistes latino-américains à partir d'une analyse des

noms de famille hispanophones fournie par le bureau du recensement des États-Unis. Les plaignants se fondaient également sur une seconde base de données de rapports d'enquête qui étaient remplis habituellement, mais pas toujours, (1) quand la police d'État trouvait des objets interdits, (2) quand des arrestations avec mise sous garde étaient effectuées, (3) quand de l'équipement de la police était endommagé ou quand des agents de police étaient blessés, ou (4) quand des chiens étaient utilisés. Tous ces rapports contenaient une case pour la race du conducteur.

En examinant le jugement sommaire rendu par la cour de district pour les poursuites constitutionnelles, la Cour d'appel a d'abord traité de l'allégation d'application sélective de la loi en vertu de la clause sur l'égalité de protection des lois de la Constitution des États-Unis. En ce qui concerne la composante d'effet discriminatoire de cette poursuite, la Cour d'appel a indiqué que les plaignants pouvaient démontrer qu'ils avaient été traités différemment d'autres personnes dans la même situation en nommant ces personnes ou en utilisant des statistiques. Dans l'affaire *Chavez*, la Cour a soutenu que l'employé du bureau du défenseur public qui le suivait quand il a été interpellé était une personne dans la même situation, permettant ainsi à la cour de passer à la seconde composante de la poursuite en vertu de l'égalité de protection des lois.

Cependant, contrairement à *Chavez*, le plaignant (un employé du bureau du défenseur public) se fondait uniquement sur les bases de données statistiques et leur analyse par ses experts pour prouver un effet discriminatoire. La Cour a conclu que les statistiques étaient insuffisantes en droit pour appuyer cette composante de sa poursuite en vertu de l'égalité de protection des lois. La Cour en a déduit que les bases de données étaient peu fiables. La base de données des contraventions et avertissements ne contenait aucune information sur la race des conducteurs. Bien que le nombre de conducteurs latino-américains pouvait être estimé en analysant les noms de famille, aucune information comparable n'existait pour les Afro-Américains et les Blancs. Par conséquent, même un plaignant latino-américain ne pouvait pas utiliser cette base de données pour prouver qu'il avait été interpellé, fouillé ou arrêté d'une façon différente de

personnes blanches dans la même situation pour lesquelles aucunes données n'existent sur les interpellations de véhicules.

La cour a également déterminé que la base des données des rapports d'enquête était également peu fiable. Les rapports d'enquête n'étaient pas systématiquement rédigés et portaient donc sur peu d'interpellations (moins de cinq pour cent des interpellations ont entraîné des contraventions ou des avertissements), la cour en a conclu que la base de données des rapports d'enquête ne fournissait pas un échantillon représentatif de toutes les interpellations effectuées par la police d'État de l'Illinois.

La cour a également indiqué que les références de population de comparaison étaient également peu fiables. Les plaignants ont utilisé deux références à des fins de comparaison avec les données sur les interpellations de véhicules, la première étant le recensement de 1990 aux États-Unis. La cour a indiqué avec raison que, en plus d'être périmées, les données de la population fondées sur le recensement pourraient ne pas correspondre exactement à la composition raciale des automobilistes qui conduisent sur les autoroutes de l'État d'Illinois. La cour a cité (en l'approuvant) la méthodologie de Lamberth (1997) (voir ci-dessous pour un examen de sa méthodologie) qui a utilisé des observations systématiques de la race des conducteurs et des contrevenants sur les autoroutes des États du New Jersey et du Maryland pour obtenir des estimations fiables de la composition raciale des conducteurs.

En plus des données du recensement, les experts des plaignants se sont également fondés sur la Nationwide Personal Transportation Survey à des fins de comparaison. Cette enquête, effectuée tous les cinq ans par la Federal Highway Administration, contient des estimations nationales et régionales des déplacements effectués par des personnes de diverses races, ainsi que le nombre de milles parcourus par ces groupes de personnes. Cependant, en raison de son échantillon relativement faible, l'enquête ne visait pas à fournir une information exacte à l'échelle de l'État. Ainsi, la Cour d'appel a rejeté l'enquête et l'a déclarée invalide pour fournir des données exactes afin de comparer les

interpellations de véhicules effectuées par la police d'État sur les autoroutes d'État de l'Illinois.

Ayant constaté que Chavez avait identifié au moins une personne d'une race différente dans la même situation qui n'avait pas été interpellée par la police d'État de l'Illinois, satisfaisant ainsi la composante d'effet discriminatoire de sa poursuite pour violation de l'égalité de protection, la Cour d'appel a ensuite examiné la seconde composante de sa poursuite – l'intention discriminatoire. À ce sujet, la Cour a également considéré que la preuve statistique offerte par Chavez était insuffisante en droit. La cour a indiqué que la Cour suprême des États-Unis n'a accepté l'utilisation de statistiques pour prouver l'intention discriminatoire que dans quelques cas comme les listes de jurés assignés, la discrimination en matière d'emploi en vertu du « Title VII », et la redélimitation des circonscriptions électorales. Comme la poursuite pour violation de l'égalité de protection des lois dans ce cas ne portait pas sur une de ces allégations, le tribunal a soutenu que les statistiques, en elles-mêmes, ne pouvaient servir à prouver la discrimination intentionnelle dans le cadre d'une poursuite pour profilage racial contre la police de l'État d'Illinois (*Chavez v. Illinois State Police*, 2001).

Il est à noter qu'une des raisons pour lesquelles la Cour d'appel a statué en faveur de la défense dans l'affaire *Chavez* était l'absence de bonne recherche présentée par les plaignants. La Cour a donné l'impression qu'une étude bien planifiée et exécutée, comprenant des données de base et/ou des données de référence aurait eu de l'influence. En conséquence, les chercheurs ont commencé à raffiner leurs données de référence ou à établir de nouvelles comparaisons fondées sur des données de base. Certaines de ces études seront traitées ci-dessous.

Les forces et les faiblesses de l'utilisation des données du recensement

La plupart des études sur le profilage racial ont utilisé des données du recensement comme référence pour évaluer les données de la police sur les interpellations de véhicules. Cependant, avec l'augmentation des études sur le profilage racial, il y a eu une

augmentation correspondante des questions soulevées sur la pertinence d'utiliser les données du recensement comme référence, car elles peuvent ne pas représenter exactement la population de conducteurs à interpeller.

Forces

- Les chercheurs sont en mesure d'analyser diverses unités d'analyse, p. ex., des études ont utilisé des données du recensement comme référence aux niveaux de l'État, de la ville, du district de police, du secteur de recensement et du pâté de maisons.
- De nouveaux logiciels ont permis aux chercheurs d'aller au-delà de la simple analyse des populations recensées. À l'aide de ces logiciels, ils peuvent maintenant raffiner les données du recensement et établir de meilleures estimations des populations de conducteurs en donnant une plus grande pondération aux résidents locaux, aux résidents du voisinage et aux non-résidents de grandes municipalités voisines.

Faiblesses

- Les données du recensement impliquent le recours à une approche qui est trop générale, car elle ne tient pas compte de la fréquence et des modes de comportement fondés sur la race, l'origine ethnique et le sexe.
- Elles peuvent ne pas fournir une référence fiable pour comparer la composition raciale des automobilistes au niveau local, même si elles sont ajustées à la population de conducteurs (âgée de 15 ans et plus).
- Elles peuvent être basées sur des estimations de la population pour certains secteurs qui peuvent ne pas représenter exactement la population de conducteurs dans ces secteurs.

Observations de l'utilisation de la route

Une autre approche élaborée pour comparer les probabilités de différents groupes d'être interpellés, fouillés, arrêtés ou de recevoir des contraventions se base sur des observations directes de la population de conducteurs pour déterminer le dénominateur. Cette mesure a été appelée « populations disponibles pour les interpellations et les fouilles » (Miller, 2000). Les approches prises dans ce domaine utilisent des données de base. Par conséquent, les populations ne se limitent pas aux données déjà recueillies sur les populations générales ou certains autres groupes préconçus. Une étude tentant de déterminer plus exactement le taux des interpellations, des fouilles, des contraventions et/ou des arrestations d'un groupe racial particulier a besoin de renseignements sur le nombre exact de personnes disponibles pour ces événements ou résultats. Les données de base sont mesurées en observant les routes pour relever la race des automobilistes qui passent dans un certain nombre de lieux géographiques, permettant ainsi aux chercheurs de compter les populations étudiées en des endroits et à des moments spécifiques. Cela permet aux chercheurs de mettre l'accent sur le ou les groupes raciaux concernés et sur les heures du jour ou les jours de la semaine auxquels les interpellations qui font l'objet des plaintes ont eu lieu. Cette approche est importante pour l'étude du profilage racial car elle examine la possibilité que les groupes ont des modes de conduite différents et que le degré de comportement de conduite illégal est une explication non raciale importante de la disparité.

Certaines personnes croient que les données basées sur la population comme les chiffres du recensement du secteur avoisinant ne constituent pas le dénominateur approprié. On souligne que ces données de la population n'indiquent pas qui conduit sur les routes ni qui viole les règlements de la circulation. Par exemple, le pourcentage de conducteurs afro-américains peut être plus élevé que le pourcentage d'Afro-Américains dans la population locale. Les Afro-Américains violent peut-être les règlements de la circulation dans une proportion plus forte ou plus faible que les conducteurs blancs. Les données de la population résidente ne rendent pas compte des non-résidents qui passent par le

secteur. Cet aspect est important sur les autoroutes nationales ou les routes locales qui sont fortement utilisées par les banlieusards qui vivent à l'extérieur du secteur local immédiat.

En raison des problèmes associés à l'utilisation de données du recensement de la population locale comme dénominateur, plusieurs efforts ont été faits pour établir des estimations plus précises de la population de conducteurs. Par exemple, certains de ces efforts ont utilisé des données officielles qui se trouvent sur les permis des conducteurs en fonction de la race et de l'origine ethnique ou des estimations des habitudes de conduite. Cependant, une approche particulière s'est révélée la meilleure – l'observation directe des personnes qui risquent d'être interpellées en conduisant. Cette approche, que l'on appelle aussi technique du recensement continu, a été développée par Lamberth à la suite de l'affaire *Wilkins v. Maryland State Police* (1993) et ses résultats ont été utilisés pour des poursuites contre la police d'État du Maryland et du New Jersey (voir ci-dessous les profils de ces affaires). Dans un recensement continu, la principale méthode de collecte des données consiste à faire conduire des observateurs qualifiés sur la route et à examiner et observer la composition raciale de tous les conducteurs ainsi que la composition raciale des conducteurs observés en train de violer un règlement de la circulation. L'avantage de cette technique est qu'elle fournit une estimation fiable et valide des personnes qui utilisent réellement la route, et donc qui risquent de se voir interpellées ce jour là. Bien que de nombreuses personnes considèrent que la technique du recensement continu produit de bonnes données, elle présente l'inconvénient important d'être extrêmement chère.

L'utilisation de données basées sur l'observation est une des conséquences de l'affaire *Wilkins v. Maryland Police* (1993). L'affaire Wilkins était une poursuite basée sur une interpellation et une fouille de style lutte contre le trafic de drogue sur l'I-68 dans l'Ouest du Maryland le 8 mai 1992. Un State Trooper du Maryland a interpellé une voiture louée conduite par Robert Wilkins, un avocat, alors que la famille revenait de funérailles familiales à Chicago. Devant les objections de Wilkins, le patrouilleur a ordonné aux occupants de sortir du véhicule, de rester debout au bord de l'autoroute durant une longue

période, la nuit et sous la pluie, jusqu'à l'arrivée d'une unité munie d'un chien renifleur de drogues. Le chien n'a pas alerté les agents après avoir fait le tour du véhicule et y être entré, et on a donc émis au conducteur une contravention pour excès de vitesse de 105 \$ et la famille a été libérée. Plus tard, Wilkins a appelé la American Civil Liberties Union pour lui indiquer que ses droits constitutionnels avaient été violés durant l'interpellation du véhicule car il pensait avoir été interpellé uniquement parce qu'il est Afro-américain. Wilkins a ensuite poursuivi la police d'État du Maryland pour violation de ses droits civils. L'affaire a été réglée et les dossiers du tribunal ont été scellés. Dans le cadre de l'entente intervenue dans le règlement amiable, John Lamberth de l'Université Temple a analysé les données sur les interpellations et les fouilles de la police d'État du Maryland, en comparant ces constatations avec un autre recensement continu de la population de contrevenants utilisateurs de l'I-95. La poursuite a été finalement réglée en avril 2003, quand le Maryland Board of Public Works a approuvé un règlement mettant fin à la pratique du profilage racial sur les autoroutes de l'État.

Plusieurs aspects des données utilisées dans cette affaire méritent d'être examinés.

Premièrement, ces données ont été recueillies par les plaignants dans le cadre d'un procès civil. Bien que le tribunal ait jugé la preuve persuasive, les études n'ont pas été soumises à la révision traditionnelle par les pairs.

Les études sur les interpellations de véhicules qui sont indépendantes des poursuites et qui seront ultimement examinées par d'autres chercheurs ne sont devenues courantes que récemment et, par conséquent, de nombreuses questions conceptuelles, opérationnelles et statistiques demeurent sans réponse. De plus, un grand nombre de ces études portaient exclusivement sur des autoroutes d'État où les citoyens ne pratiquent qu'une seule activité – la conduite – et les agents de police ne pratiquent essentiellement qu'une activité – l'application des règlements de la circulation. On pense que ces circonstances permettent d'obtenir des estimations fiables de la population complète des conducteurs et des contrevenants. Le contexte des services municipaux courants de police, dans lequel la majeure partie de l'application de la loi s'effectue, diffère certainement de façon substantielle.

Plusieurs chercheurs ont adopté l'approche développée par Lamberth et ses associés. Zingraff et al. (2000) et Lange et al. (2001) ont eu recours à l'observation directe (c.-à-d., observateurs routiers ou caméras) pour recueillir des renseignements relatifs à la race et, dans certains cas, l'origine ethnique des conducteurs et des conducteurs en excès de vitesse. De plus, ces chercheurs ont également tenté d'estimer le pourcentage des conducteurs qui ont violé la limite de vitesse. Ces efforts de recherche visaient à déterminer si les Afro-Américains ou les Hispaniques commettent ou non des infractions d'excès de vitesse plus fréquemment que les blancs par personne. Si cela s'avérait, il faudrait alors examiner ces renseignements pour voir s'ils expliquent les différences de taux d'interpellation chez les membres des deux races. Dans ce rapport, on accordera la priorité aux travaux de Lamberth car il a été le premier à développer cette approche. De plus, ses recherches découlaient directement d'une des premières affaires judiciaires dans ce domaine, *Wilkins v. Maryland State Police* (1993), et ont été utilisées dans des procès pour tenter d'établir un schéma de disparité dans les interpellations de véhicules.

La première étude de Lamberth découlait d'un mandat du tribunal dans l'affaire *State v. Soto* (1996). La méthodologie comprenait le placement d'observateurs sur le bord de la route pour compter le nombre de voitures et relever la race des occupants dans des blocs de temps de trois heures choisis de façon aléatoire sur une période de deux semaines. Des observateurs avaient été placés à deux lieux d'observation stationnaires sur le New Jersey Turnpike et alternaient entre les deux endroits plusieurs fois par jour. Ils ont relevé la race de chaque conducteur et de tous les passagers visibles ainsi que l'État indiqué sur les plaques d'immatriculation du véhicule. Lamberth a indiqué que tous les observateurs ont signalé un degré élevé de confiance dans leur capacité à relever les renseignements requis. En utilisant une dichotomie « noir-blanc », les observateurs ont pu identifier la race du conducteur dans plus de 99 pour cent des 42 706 véhicules observés. Du 11 au 24 juin 1993, en quatre endroits entre les sorties 1 et 3 du New Jersey Turnpike, les observateurs ont compté quelque 43 000 voitures, et dans 13,5 pour cent d'entre elles se trouvaient un ou plusieurs occupants afro-américains. Cela correspondait aux chiffres de la population des 11 États dans lesquels la plupart des véhicules observés étaient

immatriculés. Les conducteurs identifiés comme Afro-Américains constituaient 13 pour cent de tous les conducteurs observés, un pourcentage beaucoup plus faible que les 73 pour cent des personnes arrêtées et les 35 pour cent de celles interpellées au cours des trois années précédentes.

Afin de traiter plus directement la référence indiquée dans l'affaire *State v. Kennedy* (1991), Lamberth a effectué une seconde étude pour examiner les infractions d'excès de vitesse en fonction de la race le long de l'I-95 au Maryland et sur le New Jersey Turnpike (ce dernier cas est traité après l'étude du Maryland). Lamberth a pu avoir accès aux dossiers de la police d'État du Maryland pour les interpellations et les fouilles dans le cadre du règlement amiable de la poursuite civile dans l'affaire *Wilkins v. Maryland State Police*. Dans cette étude, il a élaboré un processus de collecte des données un peu différent pour étudier les conducteurs et les occupants de voitures roulant à une vitesse excessive. En utilisant des observations routières (dans cette étude, il l'a appelée la « méthode du carrousel »), les observateurs roulaient maintenant dans des voitures dont le régulateur de vitesse était réglé exactement à la limite de vitesse du Maryland. Plus particulièrement, dans cette étude, il avait demandé à ses assistants de recherche de recueillir des données sur 42 heures de conduite sur le New Jersey Turnpike durant 21 séances de jour différentes, chacune comprenant une heure de conduite vers le nord et une heure vers le sud sur l'I-95 (dans ce trajet, les chercheurs se déplaçaient entre les sorties 67 et 109). Le critère de la race a pu être établi pour 5 555 des 5 741 conducteurs (96,8 pour cent). De plus, 5 534 conducteurs (95 pour cent) ont été classés comme violant les règlements de la circulation. La définition d'infraction de Lamberth est controversée pour certains – ses assistants conduisaient à la vitesse légale affichée (55 milles à l'heure ou 65 milles à l'heure, selon l'endroit, satisfaisant ainsi l'exigence légale d'être fonctionnellement stationnés), comptant les conducteurs qui les dépassaient comme contrevenants. D'autres types d'infractions ont également été identifiés par les observateurs.

En se basant sur ses données, Lamberth a indiqué que 17,5 pour cent des conducteurs en excès de vitesse sur la section désignée de l'I-95 étaient Afro-Américains, alors que 74,7

pour cent des contrevenants étaient blancs. En ce qui concerne les fouilles, on a découvert que parmi les 823 automobilistes fouillés le long de l'I-95 entre janvier 1995 et septembre 1996, 600 (72,9 pour cent) étaient Afro-Américains. Lamberth a également indiqué que 85 pour cent de ces fouilles sur l'I-95 ont été effectuées par 13 State Troopers avec au moins 10 fouilles chacun (le total le plus élevé de fouilles par un State Trooper était de 150). Il a également indiqué qu'un seul des patrouilleurs a fouillé des automobilistes dans des proportions se rapprochant de celles de l'ensemble des utilisateurs de l'autoroute. Dans l'ensemble de l'État (à l'exclusion des données de l'I-95) il y a eu 986 fouilles d'automobilistes blancs (64 pour cent) par rapport à 560 fouilles d'automobilistes de minorités (dont 496 étaient Afro-Américains). Les taux de fouille pour l'ensemble de l'État ont été jugés disproportionnés à la population de conducteurs de l'I-95 mais correspondaient davantage à la population de conducteurs de l'État, ce qui a mené Lamberth à conclure que l'action policière est discriminatoire et que le profilage racial se produit le long de la section de l'autoroute national sous observation.

Lamberth a également indiqué le nombre de fouilles qui ont mené à la découverte d'articles de contrebande. On a découvert de la contrebande presque au même taux dans l'ensemble de l'État : dans 29,9 pour cent de toutes les interpellations dans les sections de l'I-95 étudiées, 27,1 pour cent des cas hors de cette section particulière de l'I-95, et 28,1 pour cent des fouilles dans l'ensemble de l'État (il y a eu 2 372 fouilles au total). Le taux de contrebande en fonction de la race observé était à peu près identique – 28,4 pour cent de tous les conducteurs Afro-Américains fouillés et 28,8 pour cent des blancs fouillés possédaient de la drogue.

Dans la composante New Jersey de son étude, Lamberth a également utilisé un recensement continu mais a modifié la limite de vitesse de la voiture que les observateurs conduisaient à cinq milles à l'heure au-dessus de la limite légale. À nouveau, les observateurs ont compté le nombre de voitures qui les ont dépassés (c.-à-d., les conducteurs en excès de vitesse) et les voitures qu'ils ont dépassé (c.-à-d., les non-contrevenants) et relevé la race du conducteur de chaque voiture. Dans cette étude, la comparaison des Afro-Américains et des blancs était basée sur une évaluation des taux

d'interpellations, de contraventions et d'arrestations. À l'aide cette technique, Lamberth a constaté que les Afro-Américains et les blancs conduisaient de façon indifférenciable – la plupart des conducteurs (98 pour cent) violaient la limite de vitesse. Cependant, les Afro-Américains étaient surreprésentés dans les interpellations et les arrestations, ce qui a mené Lamberth à conclure que quelque chose d'autre que la vitesse était responsable des taux plus élevés d'interpellations, de contraventions et d'arrestations des Afro-Américains – c'est-à-dire que la race est un facteur explicatif cohérent et décisif. Dans toutes ses études, Lamberth soutient, d'après ses données, que les conducteurs Afro-Américains, en tant que groupe, ne conduisent pas vraiment différemment des blancs et que la race est un facteur explicatif cohérent et décisif des différences dans les interpellations, les contraventions, les fouilles et les arrestations.

Zingraff et al. (2000) ont analysé les données sur les interpellations de véhicules de 1998 obtenues par la police de la route de la Caroline du Nord. Ils ont indiqué que les Afro-Américains sont plus susceptibles que les blancs de recevoir des contraventions dans un proportion plus grande que leur pourcentage parmi les détenteurs de permis de conduire en Caroline du Nord. De plus, les Afro-Américains étaient nettement plus susceptibles que les blancs d'être fouillés; cependant, ils étaient légèrement moins susceptibles d'être en possession de contrebande que les blancs. D'autres études basées sur les données de l'enquête ont révélé que les conducteurs afro-américains indiquent une conduite moins risquée que les blancs (Wright et al., 2000) et étaient plus susceptibles de penser que leur comportement de conduite ne justifiait pas qu'ils soient interpellés par la police (Lundman et Kaufman, 2003). Si ces constatations pouvaient être étayées par la collecte de données sur les interpellations de véhicules, elles prouveraient la disproportion des interpellations de conducteurs afro-américains par la police, indiquant ainsi fortement des activités policières influencées par des préjugés. Smith et Petrocelli (2001), en utilisant les mêmes données de base que Lamberth, ont découvert un certain degré de variation indiqué dans son étude. Dans leur étude de Richmond, en Virginie, ils ont constaté que, bien que les Afro-Américains étaient interpellés à des taux qui dépassaient leur proportion dans la population ayant le droit de conduire, ils n'étaient pas plus

susceptibles que les blancs d'être fouillés et étaient moins susceptibles que les blancs de recevoir des contraventions ou d'être arrêtés.

Plusieurs critiques ont été formulées sur les efforts de Lamberth pour déterminer dans quelle mesure les conducteurs violent la loi. Par exemple, des State Troopers du Maryland se sont objectés à sa définition de l'excès de vitesse en répondant que « quelques milles à l'heure au-dessus de la limite de vitesse » ne devrait pas être considéré comme une infraction car les mesures d'exécution de la loi ne commencent habituellement qu'à un certain nombre de milles à l'heure au-dessus de la limite de vitesse, habituellement pas moins de 10 milles à l'heure. En raison de ces préoccupations, d'autres chercheurs ont tenté d'améliorer la méthode de Lamberth lors de la collecte des données. Smith et al. (2000) ont étudié les conducteurs en excès de vitesse en Caroline du Nord mais ont modifié la méthode utilisée. Dans cette étude, les chercheurs visaient à établir une base de référence du comportement des conducteurs en mesurant la vitesse de conduite et des caractéristiques démographiques. Des groupes d'observateurs ont utilisé des chronomètres pour mesurer le temps que prenaient des véhicules pour franchir la distance entre le pare-choc arrière et le pare-choc avant du véhicule de l'observateur, qui se déplaçait à une vitesse prédéterminée. Bien que cette méthode sous-estimait systématiquement la vitesse du véhicule qui dépassait, les chercheurs ont réussi à corriger cette sous-estimation afin que les vitesses estimées correspondent aux vitesses réelles. Outre la vitesse des véhicules qui dépassaient, les observateurs ont également relevé des renseignements sur le véhicule et ses occupants, comme la race, le sexe et l'âge approximatif du conducteur, l'État d'immatriculation, le type et la couleur du véhicule.

Les autres critiques de l'approche de Lamberth sont le fait de ne pas tenir compte du risque réel d'interpellation par la police d'un véhicule faisant de l'excès de vitesse. Les automobilistes diffèrent dans ce qu'on a appelé l'excès de vitesse avisé, c'est-à-dire que certains automobilistes réussissent mieux que d'autres à faire de l'excès de vitesse sans être détectés. Cela comprend les conducteurs qui roulent à proximité d'autres véhicules qui font de l'excès de vitesse ou de gros camions, qui possèdent des détecteurs de radar, qui ralentissent habituellement avec la circulation, etc. (Smith et al., 2000). D'autres

remettent en question le recours à des observateurs routiers pour recueillir des données sur le taux de base malgré l'argument selon lequel cela est potentiellement avantageux dans les secteurs où les résidents et les populations de conducteurs diffèrent. Dans l'ensemble, les chercheurs ont souligné un certain nombre de limitations importantes de cette approche si on choisit de l'adopter. Premièrement, ce type de collecte de données est difficile et coûteux à mettre en œuvre (par exemple, la formation d'assistants de recherche) et prend beaucoup de temps. Deuxièmement, on peut se poser des questions sur la fiabilité et la viabilité des perceptions par les observateurs des caractéristiques des conducteurs. Car elles ne peuvent être évaluées directement. Troisièmement, l'observation directe de l'utilisation de la route n'est pas un taux de base approprié si le comportement fautif diffère en fonction des caractéristiques des conducteurs.

Des problèmes techniques de l'approche de Lamberth ont également été constatés. Premièrement, les observations de crimes contre des véhicules autres que l'excès de vitesse sont difficiles à faire à l'aide d'observations ou de documents vidéo. Deuxièmement, la classification raciale des conducteurs est imparfaite et complexe. Par exemple, de nombreux chercheurs et commentateurs ont souligné qu'il est difficile de déterminer avec précision que des personnes sont d'origine hispanique en les observant pendant qu'elles dépassent le véhicule d'un observateur. Troisièmement, de nombreux véhicules sont maintenant dotés de vitres teintées, ce qui rend difficile de distinguer clairement le conducteur ou les passagers. Et, enfin, on a souligné que l'information recueillie se limite à des échantillons de sections particulières des routes – on ne sait pas si les mêmes probabilités s'appliquent à d'autres parties des routes en question.

Les autres limitations sont le fait que Lamberth n'a pas recueilli le type de données nécessaires pour rejeter les autres explications non raciales légitimes de la disparité. Par conséquent, plusieurs études (p. ex., Cordner et al., 2000; 2002; Eck et al., 2003) ont été entreprises par des chercheurs, et toutes ont été conçues en se basant sur le fait qu'il était possible que des disparités entre des groupes raciaux, en ce qui concerne les interpellations de la police et d'autres types d'activités policières, n'impliquent pas nécessairement de la discrimination. Ces études ont soutenu que la mesure d'autres

facteurs non raciaux, y compris des différences comme le comportement de conduite et les caractéristiques du quartier, pourrait peut-être expliquer la disparité raciale.

Cordner et al. (2000), dans leur rapport de première année de leur analyse des interpellations de véhicules, contraventions, fouilles/saisies, avertissements verbaux et écrits et arrestations à San Diego, ont indiqué que les Afro-Américains et les Hispaniques étaient surreprésentés dans les interpellations de véhicules entraînant des fouilles et des arrestations. Ils ont étudié toutes les interpellations de véhicules par la police en utilisant un formulaire d'interpellation de véhicule que tous les agents devaient remplir chaque fois qu'ils procédaient à l'interpellation d'un véhicule. Pour 2001, ils ont signalé que 121 013 formulaires d'interpellation ont été remplis par des agents de police, une diminution de 28 pour cent par rapport à l'année précédente. Ils ont également constaté que les conducteurs Afro-Américains étaient environ 60 pour cent plus susceptibles d'être interpellés durant ces années que les conducteurs blancs; le chiffre correspondant pour les conducteurs Hispaniques était d'environ 37 pour cent de plus que les conducteurs blancs. Par ailleurs, il était possible de faire des comparaisons pour les résidents et les non-résidents de San Diego. Quand les chercheurs ont examiné les interpellations des résidents de la ville séparément de celles des non-résidents, ils ont constaté que les conducteurs Afro-Américains étaient surreprésentés (11,3 pour cent de toutes les interpellations de résidents par rapport à 7,2 pour cent de la population en âge de conduire).

Durant la seconde année de ce projet, les chercheurs ont établi une nouvelle référence pour les données sur les interpellations de véhicules qui ont mené à des conclusions différentes de celles de l'année précédente. Cette nouvelle référence était basée sur des groupes de discussion des agents pour tenter de déterminer si les interpellations de la police pour infraction aux règlements de la circulation étaient dues au profilage racial. Environ 25 pour cent des interpellations étaient des interpellations faussement justifiées (p. ex., criminalité, drogue et/ou activités liées aux gangs), bien que les agents aient indiqué qu'ils observent et citent habituellement certaines infractions aux règlements de la circulation comme premier motif d'interpellation du véhicule en question. Cette

information a été introduite dans la référence pour la deuxième année de l'étude (c.-à-d., que 75 pour cent de la référence a été établie à partir du recensement et les 25 pour cent restants étaient basés sur la démographie des suspects). Comme les Afro-Américains étaient plus fortement représentés parmi les suspects que la population générale, changer la référence raciale pour tenir compte, en partie, des suspects a eu pour effet d'accroître la proportion relative des minorités. Quand cette autre référence était comparée aux données d'interpellations de la police, l'évidence de taux d'interpellations disproportionnés a disparu. Cependant, les chercheurs ont souligné que l'introduction de suspects dans la référence « est controversée et sujette à discussion » (Cordner et al., 2002:4).

En ce qui concerne les fouilles de véhicules, les données provenant de ces mêmes rapports révèlent qu'il y avait davantage de ces conducteurs des minorités. Les conducteurs afro-américains représentaient 10,4 pour cent de toutes les interpellations de véhicules mais 16,2 pour cent de toutes les fouilles de véhicules. Les chiffres correspondants pour les conducteurs hispaniques étaient 27,7 pour cent des interpellations et 49,6 pour cent des fouilles. Les fouilles de véhicules conduits par des représentants des minorités étaient surreprésentées pour tous les types de fouilles. Cependant, les chercheurs ont expliqué que pour le type de fouille la plus discrétionnaire possible (fouilles avec consentement), les conducteurs afro-américains (16,1 pour cent de toutes les fouilles avec consentement contre 10,4 pour cent de toutes les interpellations de véhicules) et hispaniques (32,5 pour cent de toutes les fouilles avec consentement par rapport à 27,7 pour cent de toutes les interpellations de véhicules) étaient surreprésentés. Les chercheurs soutiennent qu'il y a différentes conclusions possibles concernant ces différences dans les fouilles avec consentement. Selon l'interprétation des chercheurs, les agents de police de San Diego sont plus susceptibles de demander aux conducteurs des minorités qu'aux conducteurs blancs la permission de fouiller (Cordner et al. 2002:3-4). Les agents de police sont plus susceptibles de dire que ces différences de proportion des fouilles avec consentement n'indiquent aucune iniquité de leur part après que la surreprésentation des Afro-Américains et des Hispaniques parmi les suspects de crime soit prise en considération.

À Cincinnati, Eck et al. (2003) ont examiné les données sur les contacts recueillies durant les interpellations de la police entre le 1er juillet et le 31 décembre 2001. Durant cette période, des données ont été recueillies sur quelque 7 200 interpellations de véhicules. Pour les données de référence de cette étude, les chercheurs ont utilisé une combinaison de statistiques censitaires ajustées et d'estimations obtenues d'observations directes pour obtenir une estimation des milles conduits par les Afro-Américains et les blancs dans chacun des 52 quartiers de Cincinnati. Pour obtenir une répartition des conducteurs afro-américains et blancs, les chercheurs ont étudié la circulation durant l'heure de pointe, en faisant appel à des étudiants pour observer la circulation. Ils étaient situés à 126 lieux de Cincinnati quatre fois par an, pour observer la circulation et relever la race des conducteurs. Les chercheurs ont également établi des mesures pour les milles conduits par les conducteurs afro-américains et blancs durant la journée, pour chacun des quartiers de la ville. Après avoir compilé des estimations des milles conduits par les Afro-Américains et les blancs, ils ont comparé ces chiffres au nombre d'interpellations subies par les conducteurs afro-américains et blancs dans chaque quartier afin d'obtenir un indice de disproportion pour chaque quartier. L'analyse a indiqué que le profil spatial des interpellations de la police à Cincinnati correspondait aux profils de conduite, aux profils criminels, aux demandes d'intervention policière liées à la drogue et aux demandes générales de services de police, ce qui laisse penser que les interpellations disproportionnées des conducteurs afro-américains pourraient s'expliquer par des facteurs de charge de travail plutôt que par des activités policières influencées par des préjugés.

L'étude (composée ultimement de deux parties) qui a peut-être développé l'approche méthodologique alternative la plus systématique (c.-à-d., permettant peut-être de résoudre un bon nombre des problèmes indiqués ci-dessus) portait sur le comportement des contrevenants aux règlements de la circulation au New Jersey (Lange et al., 2001; 2005). L'étude découlait d'un jugement convenu signé entre le Bureau du procureur général de l'État du New Jersey et le ministère de la Justice des États-Unis concernant la surveillance du comportement discriminatoire dans la police d'État. Un contrat a ensuite été signé avec un organisme de recherche sans but lucratif pour effectuer une enquête sur les conducteurs du New Jersey Turnpike. L'enquête visait à établir une référence de la

race et de l'origine ethnique des conducteurs permettant de comparer les taux d'interpellation de la police; on a soutenu que l'estimation de la répartition raciale des conducteurs sur le New Jersey Turnpike produirait une meilleure norme de comparaison que les estimations basées sur les chiffres du recensement local.

Cette étude (appelée plus tard l'étude des postes de péages) a été effectuée au mois de mai 2000 et comprenait une enquête par entrevue des conducteurs aux sorties du Turnpike qui acceptaient de participer. Parmi les 4 656 conducteurs qui ont été contactés aux postes de péage, 4 035 (86,8 pour cent) ont accepté de se soumettre à une interview. Les personnes qui n'ont pas accepté d'être interviewés ont quand même été incluses dans l'enquête, car les chercheurs ont estimé leurs caractéristiques démographiques. La race ou l'origine ethnique était indiquée par les conducteurs eux-mêmes. Parmi les conducteurs qui se sont identifiés, 2 403 (59,6 pour cent) ont indiqué être blancs, 652 (16,2 pour cent) ont indiqué être Afro-Américains, 605 (15 pour cent) se sont identifiés comme Hispaniques, et les 375 conducteurs restants (9,3 pour cent) ont été classés comme « autres ». Parmi les 621 personnes qui ont refusé de répondre, on estime que 356 (57,3 pour cent) étaient blancs, 104 (16,7 pour cent) étaient Hispaniques, 102 (16,4 pour cent) étaient « autres », et les 59 conducteurs restants (9,5 pour cent) étaient Afro-Américains.

À la fin de cette étude, l'État du New Jersey a demandé aux mêmes chercheurs d'effectuer une étude sur les conducteurs en excès de vitesse. Cette étude a été effectuée dans le cadre du Speed Violation Survey du New Jersey Turnpike qui a eu lieu du 31 mars au 30 juin 2001 (Lange et al., 2005). Cette étude, appelée l'étude du Turnpike, a utilisé le radar et la photographie ultrarapide en 14 lieux différents de l'ensemble des 148 milles du Turnpike pour déterminer la race, l'origine ethnique, le sexe et le type d'excès de vitesse des conducteurs. Les données ont été recueillies à chaque lieu pendant environ 48 heures durant la période de trois mois en 2001, qui variait les jours de semaine et le week-end. L'excès de vitesse était défini comme la conduite à au moins 15 milles à l'heure au-dessus de la limite de vitesse permise. (Les chercheurs ont indiqué en fin de compte que la grande majorité des conducteurs ne faisaient pas d'excès de vitesse selon

leur définition, ce qui laisse penser que leur définition de l'excès de vitesse était probablement trop large). Pendant la durée du projet, les caméras à déclenchement aléatoire ont produit 11 288 cas d'excès de vitesse et les caméras déclenchées par radar ont produit 15 046 cas. Durant cette même période, les State Troopers du New Jersey ont indiqué avoir interpellé 30 570 véhicules, dont 29 486 cas contenaient des données utilisables. L'analyse des données sur les interpellations de la police ne portait que sur les infractions aux règlements de la circulation, réduisant le nombre de cas utilisables à 27 691. Ces données ne faisaient pas de distinction entre les types d'infractions aux règlements de la circulation, par exemple, l'excès de vitesse (Lange et al., 2005).

Les données ont été recueillies par un panel de trois observateurs qualifiés travaillant de façon indépendante pour déterminer la race, l'origine ethnique, le sexe et l'âge des conducteurs à partir des photographies. Les cas ayant au moins deux déterminations identiques étaient traités comme concluants et tous les autres étaient considérés comme inclassables. Parmi les 38 745 photographies prises par les caméras déclenchées de façon aléatoire, 21 536 véhicules n'étaient pas en excès de vitesse et les 17 209 restantes étaient des véhicules en excès de vitesse. Parmi celles-ci, 15 046 et 11 288 cas de véhicules n'étant pas en excès de vitesse et de véhicules en excès de vitesse, respectivement, ont produit des déterminations utilisables et fiables de la race ou de l'origine ethnique. Deux des trois codeurs se sont entendus sur la race ou l'origine ethnique de 26 334 conducteurs (68 pour cent) des photographies. On en a conclu que parmi les conducteurs dont la race ou l'origine ethnique avait été identifiée, les conducteurs afro-américains étaient 64 pour cent plus susceptibles que les conducteurs blancs d'âge et de sexe similaires de dépasser la limite de 65 milles à l'heure d'au moins 15 milles à l'heure. Quand la limite de vitesse permise était de 55 milles à l'heure, il n'y avait pas de différences statistiquement significatives entre les conducteurs afro-américains et blancs. Les conducteurs hispaniques et tous les autres classés comme « autres » étaient moins susceptibles que les blancs de faire de l'excès de vitesse.

Dans l'ensemble, les conducteurs afro-américains étaient surreprésentés parmi les conducteurs en excès de vitesse dans les sections du sud et du centre du New Jersey

Turnpike par rapport aux conducteurs n'étant pas en excès de vitesse. Cependant, le fait le plus important est que l'on ait constaté que les taux d'interpellation de la police correspondaient de très près aux taux auxquels les conducteurs dépassent la limite de vitesse de 15 milles à l'heure ou plus. Selon les chercheurs, bien que leur étude ne prouve pas que le profilage racial n'existe pas, leurs résultats « indiquent que durant la période de collecte des données, les State Troopers du New Jersey affectés au Turnpike ont interpellé des conducteurs noirs dans une proportion correspondant à peu près à leur représentation parmi les conducteurs en excès de vitesse. » En ce qui concerne l'évaluation des données de base appropriées, les chercheurs ont indiqué que leurs résultats constituaient une autre explication plausible des données régionales du recensement. La conclusion la plus importante tirée de cette recherche est que la méthode habituelle d'évaluation au niveau du district de police ou du secteur n'est pas adéquate. De plus, on ne peut supposer que la répartition raciale dans la population de non-contrevenants aux règlements de la circulation corresponde à la répartition raciale dans la population de contrevenants aux règlements de la circulation, et c'est dans cette dernière population que les interpellations de la police devraient être prises » (Lange et al., 2005:216).

Une des hypothèses vérifiées par les chercheurs portait sur la possibilité de disparité raciale de l'excès de vitesse selon les distances de conduite. C'est-à-dire que si, en raison de la variation des répartitions géographiques des groupes raciaux le long du New Jersey Turnpike, les conducteurs afro-américains seraient plus susceptibles de conduire sur de longues distances, il serait alors possible que le type d'excès de vitesse varie selon le groupe racial. Tel qu'indiqué par les chercheurs, deux hypothèses sont nécessaires pour que cette question devienne une explication logique : (1) les personnes qui se déplacent sur de longues distances feront davantage d'excès de vitesse que les utilisateurs du Turnpike qui ne se déplacent que sur de courtes distances; et (2) il y a des disparités dans la distance de déplacement entre les groupes raciaux et ethniques de conducteurs. Les chercheurs ont pu vérifier la seconde hypothèse en utilisant des données l'étude des postes de péage; cependant, ils n'ont pas pu évaluer la première hypothèse. Les données de l'étude des postes de péage indiquent que les conducteurs afro-américains sont deux

fois plus susceptibles que les conducteurs blancs de se déplacer sur de longues distances dans les sections du sud et du centre du New Jersey Turnpike. En comparaison, les conducteurs afro-américains dans la section nord du Turnpike étaient moins susceptibles de se déplacer vers une autre section. La disparité constatée selon la race des conducteurs dans les sections du sud et du centre du Turnpike indique que les conducteurs afro-américains pourraient être plus susceptibles de faire de l'excès de vitesse parce qu'ils sont plus susceptibles d'utiliser ces sections du Turnpike pour des trajets de longue distance que les conducteurs blancs. Cependant, les chercheurs n'ont pas pu vérifier cette hypothèse de façon plus approfondie car l'étude du Turnpike n'a pas recueilli de renseignements en fonction de la distance parcourue (Lange et al. 2005).

L'étude des postes de péage du New Jersey et l'étude du Turnpike : Forces et faiblesses

Lange et al. (2005) ont conçu leur étude avec les mêmes objectifs généraux que le recensement continu des conducteurs en excès de vitesse de Lamberth. L'étude des postes de péage du New Jersey et l'étude du Turnpike utilisaient des méthodes de collecte des données différentes, ce qui en fait « les premières du genre dans ce domaine » (Lange et al., 2005; 216). Certaines des forces et des faiblesses de cette méthode sont indiquées ci-dessous.

Forces

- La vitesse réelle de chaque véhicule a été relevée. Cela a permis aux chercheurs d'examiner les résultats en utilisant différents seuils de vitesse pour définir les conducteurs en excès de vitesse.
- En photographiant les véhicules, ils ont pu soumettre les images à un panel d'évaluateurs pour déterminer de façon fiable la race et l'origine ethnique.

- On a utilisé un équipement radar perfectionné pour obtenir des chiffres des populations de conducteurs en excès de vitesse et de conducteurs n'étant pas en excès de vitesse.
- Les données ont été recueillies en plusieurs lieux tout le long du New Jersey Turnpike, et par une analyse et une pondération appropriées, on a pu établir des estimations des populations de conducteurs en excès de vitesse et de conducteurs n'étant pas en excès de vitesse.

Faiblesses

- Dans l'étude des postes de péage, les conducteurs qui ont accepté de participer ont indiqué eux-mêmes leur race ou origine ethnique, alors que la race des conducteurs interpellés par la police dans l'étude du Turnpike était basée sur la perception des agents de police ayant effectué les interpellations, ce qui pourrait limiter la comparabilité des études.
- L'excès de vitesse était le seul aspect traité par l'étude, mais ce n'est qu'un des nombreux motifs légitimes d'une interpellation de véhicule. Bien qu'il soit vrai que l'excès de vitesse soit le motif le plus courant d'interpellation d'un véhicule par un agent de police, les données utilisées dans cette étude portaient sur toutes les interpellations de véhicules par la police, et pas seulement celles pour excès de vitesse. Cependant, les données de la police indiquent seulement que l'interpellation a été effectuée pour infraction aux règlements de la circulation, et non le type exact d'infraction. L'approche adoptée dans cette étude n'est pas appropriée à la décision prise dans l'affaire *State v. Kennedy* (1991), qui stipulait qu'une comparaison de la composition raciale entre les infractions d'excès de vitesse et les contraventions pour cette infraction est une référence appropriée pour mesurer le profilage racial. Par conséquent, Lange et al. (2005; 218) indiquent que leur étude « ne tient pas vraiment compte de *State v. Kennedy* (1991) du fait que nos données sur les

interpellations de la police contiennent des interpellations pour des infractions aux règlements de la circulation autres que l'excès de vitesse. »

- Les données recueillies dans les deux études du New Jersey ne traitent que d'un aspect du comportement des policiers, les interpellations de véhicules (p. ex., fouilles de véhicules avec consentement, contraventions ou arrestations). Par conséquent, même si des agents de police ont légitimement interpellé une proportion plus grande de conducteurs afro-américains que le pourcentage de ce groupe dans la population, les données ne permettent pas de déterminer si les véhicules conduits par des Afro-Américains étaient ou non fouillés de façon disproportionnée.
- Il y a une possibilité de partialité reliée au grand nombre de photographies exclues de l'étude pour des raisons techniques.

Cette approche a été utilisée pour la première fois sur le New Jersey Turnpike afin de recueillir des données sur la répartition raciale des conducteurs ainsi que sur l'immatriculation des véhicules dans l'État ou à l'extérieur de l'État. Lamberth (1994) a été le premier à utiliser cette approche méthodologique en choisissant de façon aléatoire les dates et les heures de 18 séances d'observation routière effectuées durant les heures du jour sur une période de deux semaines en juin 1993.

Données officielles sur les accidents de véhicules

En raison des limitations des études indiquées ci-dessus, d'autres approches ont été développées par les chercheurs qui étudient les données sur les interpellations de la police dans le comté de Metro-Dade, en Floride. Alpert et al. (2004) ont élaboré une approche différente après avoir examiné des efforts de recherche précédents dans les études sur les interpellations policières, qui contenaient tous, à leur avis, des limitations importantes dans leurs données de référence ou leurs données de base. Bien que ces chercheurs considéraient certaines des références utilisées dans ces études comme meilleures que

d'autres, chacune d'elles comportait des faiblesses « qui limitent ou, dans certains cas, annulent leur utilité comme populations de comparaison dans les recherches sur le profilage racial » (Alpert et al., 2004:44). Comme solution de rechange, ils ont proposé le recours à « une estimation abordable, fiable et généralisable de la population de conducteurs permettant de comparer la plupart des interpellations de véhicules par la police dans un secteur donné » (Alpert et al., 2004: 49). La raison d'utiliser une référence est de disposer d'une mesure fiable des conducteurs pouvant être interpellés par la police. Ils poursuivent en expliquant que « une référence adéquate permettra de déterminer le profil démographique des personnes qui seront interpellées en supposant qu'il n'y ait pas de partialité dans le comportement d'interpellation de la police » (Alpert et al., 2004:49). Ils ont décidé d'utiliser des « données démographiques de conducteurs non responsables dans deux collisions de véhicules » dans l'espoir d'établir une meilleure référence. La référence spécifique qu'ils proposaient était la Driving Population Estimation Measure (DPEM), en notant que cette référence a été utilisée pendant des décennies par des chercheurs dans des domaines particuliers (comme les statisticiens actuariels et les ingénieurs de la sécurité) qui étudient les données sur les accidents automobiles afin d'examiner les risques relatifs d'accidents de groupes démographiques particuliers. Plus particulièrement, ces personnes ont étudié les risques relatifs de causer une collision ou d'être victime d'une collision reliés à des aspects comme les caractéristiques des conducteurs, les types de véhicules et les conditions de la route. Le type exact de méthode utilisée pour établir une estimation de la population de conducteurs est la méthode quasi-induite.

Alpert et al. croient que cette référence corrige un bon nombre des faiblesses relevées dans les références utilisées précédemment car celle-ci pourrait permettre de mieux évaluer les personnes qui conduisent davantage, qui conduisent mal et qui conduisent vers des endroits où elles sont susceptibles d'être interpellées par la police. Par conséquent, ces conducteurs courent un risque plus grand d'être interpellés par la police que les conducteurs qui ne montrent pas ces caractéristiques et/ou tendances. Notamment, ils considèrent que les victimes d'accidents non responsables impliquées dans deux collisions d'automobiles correspondent à peu près à la composition raciale des

conducteurs dans ces secteurs particuliers. De plus, ils croient que les conducteurs qui sont officiellement considérés comme non responsables ne montrent aucun type de comportement de conduite qui leur ferait courir un risque accru d'accident.

Cette référence a été incluse dans le cadre d'une étude plus large du profilage racial dans le comté de Miami-Dade, en Floride, au cours des mois d'automne et d'hiver 2002. On a observé puis comparé les données du modèle de circulation routière de 11 intersections choisies à des données sur les collisions sans responsabilité aux mêmes intersections. Les intersections incluses dans l'étude étaient choisies spécifiquement pour leurs forts volumes de circulation et de collisions et la composition raciale du secteur. De plus, les intersections choisies étaient situées dans des secteurs à prédominance non-afro-américaine, essentiellement afro-américaine et à diversité raciale. Des observateurs ont été formés pour identifier et relever la race et le sexe de chaque conducteur. Seuls les conducteurs qui étaient facilement identifiés comme Afro-Américains étaient inscrits dans cette catégorie; tous les autres étaient classés comme non-Afro-Américains. Chaque intersection était observée par des équipes de trois observateurs durant quatre heures le matin et le soir, soit un total de huit heures par jour, cette procédure s'est poursuivie durant environ cinq mois (de la mi-août 2001 à la mi-février 2002). Les observateurs ont pu déterminer la race ou le sexe dans tous les cas, à l'exception de 1 585 observations (1,7 pour cent du total). Un total combiné de 65 025 observations réussies ont été effectuées durant cette période à toutes les intersections. Parmi les conducteurs observés, 16 937 (26 pour cent) étaient Afro-Américains et 48 088 (74 pour cent) étaient non-Afro-Américains.

Les chercheurs ont découvert que les Afro-Américains conduisent essentiellement dans des secteurs afro-américains, alors que les conducteurs non-afro-américains ont tendance à conduire dans les secteurs principalement non-afro-américains et à diversité raciale. Les données sur les collisions indiquent que les citoyens afro-américains sont le plus souvent frappés dans les secteurs essentiellement afro-américains, mais rarement dans les secteurs non-afro-américains. Les victimes de collisions non afro-américaines sont frappées principalement dans des secteurs non-afro-américains et à diversité raciale mais rarement

dans des secteurs afro-américains. Plus particulièrement, dans les secteurs essentiellement afro-américains, 55,3 pour cent des victimes étaient Afro-Américaines, alors que dans les secteurs principalement non-afro-américains et à diversité raciale, les conducteurs afro-américains constituaient 5,8 pour cent et 14,1 pour cent des victimes, respectivement. Par ailleurs, 54,6 pour cent des conducteurs observés dans des secteurs essentiellement afro-américains étaient Afro-Américains. Les données étaient similaires pour les conducteurs non-afro-américains et victimes dans les secteurs à diversité raciale.

Les chercheurs ont constaté que pour neuf des 11 intersections les différences étaient faibles. Cependant, dans deux des intersections (qui étaient situées dans des quartiers essentiellement afro-américains) la différence du nombre des conducteurs et des victimes de collisions est plus importante. Pour une de ces deux intersections, il y avait une proportion plus grande de conducteurs non-afro-américains, mais une plus grande proportion de victimes de collisions afro-américaines. Pour l'autre intersection, il y avait une proportion plus grande de conducteurs afro-américains et une plus grande proportion de victimes de collisions afro-américaines.

En se basant sur les résultats obtenus avec cette référence, la principale conclusion de l'étude à laquelle sont arrivés les chercheurs est que « les conducteurs non responsables dans les collisions de deux véhicules représentent une estimation raisonnablement exacte de la composition raciale des conducteurs sur la route dans un échantillon des intersections à grande circulation ... » (Alpert et al., 2004:63). Ils en ont également conclu que les chercheurs qui étudient le profilage racial « pourraient comparer la proportion des minorités interpellée par la police à la proportion des victimes de collisions des minorités selon le quartier, en fonction du volume de circulation dans un secteur donné (comme un quartier). »

Forces et faiblesses des données officielles sur les accidents de véhicules

Forces

- La collecte de ce type de données est moins coûteuse et apporte une estimation plus complète de la population de conducteurs que les méthodes d'observation de la circulation.
- Ces données ne sont pas sensibles à l'erreur systématique due à l'heure du jour que l'on retrouve habituellement dans les études basées sur l'observation.
- Ces types de données peuvent être regroupées et dissociées de diverses façons pour faciliter les comparaisons avec les données des interpellations de véhicules par la police.
- Ces données peuvent fournir des renseignements plus détaillés et plus précis sur la race et l'origine ethnique que ne peuvent le faire les observateurs de la circulation.
- Ces données peuvent fournir des renseignements plus précis afin de mieux évaluer les données des interpellations de véhicules par la police et si leurs actions constituent ou non de la partialité envers tout groupe minoritaire pour lequel des données basées sur l'observation sont douteuses.

Faiblesses

- Ces types de données pourraient introduire une mesure biaisée, car les conducteurs avec responsabilité peuvent ne pas correspondre exactement à la population de conducteurs. Par exemple, il est possible que différents conducteurs adoptent un comportement de conduite plus ou moins agressif qui les place en situation de risque accru d'accidents.
- Les données sur les collisions avec responsabilité ne fournissent pas de renseignements sur la composition raciale des contrevenants aux règlements de la circulation.

- L'utilité de cette approche est basée sur la disponibilité de ces types de données ainsi que sur la capacité de dissocier les données en fonction de lieux, d'heures et de jours de la semaine particuliers qui peuvent être comparés directement avec les données sur les interpellations de véhicules.

Plusieurs aspects des études et projets de recherche indiqués ci-dessus doivent être soulignés. Premièrement, ces études et rapports ont été effectués par les plaignants eux-mêmes. Dans ces cas, il est important de noter que la plupart des premières études étaient utilisées pour tenter de prouver le profilage racial au tribunal et ne sont rien de plus que des documents internes. À ce titre, elles ne sont pas soumises au traditionnel contrôle rigoureux par les pairs.

Deuxièmement, un bon nombre de ces études ont analysé les actions des agents de police sur les autoroutes nationales. Dans ces cas, les citoyens mènent habituellement une seule activité – la conduite – et les agents de police mènent aussi essentiellement une activité – l'application des règlements de la circulation. Cela permet par l'observation directe d'obtenir des estimations bien meilleures (ou même plus fiables) de tous (ou presque tous) les conducteurs et contrevenants.

Troisièmement, l'application des règlements de la circulation sur les autoroutes nationales est peut-être un cas particulier, car (selon de nombreux experts en droits de la personne) le profilage racial est un produit de la guerre à la drogue menée par le pays.

Cependant, il y a des allégations selon lesquelles la police dans les villes et les municipalités pratique également le profilage racial. Le contexte d'application de la loi dans les zones urbaines peut être – et est habituellement – très différent de l'application de la loi sur les autoroutes nationales. Il est à mentionner qu'aux États-Unis la police d'État ne représente qu'environ 50 des plus de 17 000 organismes d'application de la loi d'État et locaux et seulement environ huit pour cent de tous les agents d'exécution de la loi assermentés (Statistiques du Bureau of Justice, 1998). Dans les municipalités, les agents de police effectuent une grande variété de tâches et interagissent quotidiennement

avec un large éventail de citoyens. Il est possible que ces circonstances rendent extrêmement difficile d'obtenir des données systématiques sur les conducteurs et les infractions aux règlements de la circulation en fonction de la race. Et même si une unité vouée à la circulation existait, les routes ne sont pas aussi confinées que les autoroutes nationales et il s'ensuit que de nombreux véhicules entrent et sortent constamment. Il serait difficile d'estimer un dénominateur approprié car il n'y a pas de population stable permettant d'estimer la composition raciale des conducteurs et des contrevenants observés.

L'étude démographique sur les interpellations de véhicules de San Jose

En 1999, le service de police de San Jose (SJPD) a annoncé qu'il allait recueillir sur une base volontaire des données sur les interpellations de véhicules. Dans l'introduction de son premier rapport, le chef du SJPD a écrit (1999: 1-1) que « San Jose n'a pas été épargné par les allégations de pratique du profilage racial dans le service de police » et que le service « est fier d'être attentif aux besoins et aux préoccupations de la collectivité. »

Le SJPD a commencé son programme de collecte volontaire de données au milieu de 1999. Avant le début de ce programme, le SJPD a révisé ses procédures de collecte de données sur les interpellations de véhicules avec l'intention de garder la quantité de données recueillies relativement simple (SJPD, 1999: 2-2). Le processus commence quand un agent informe le centre des communications qu'il interpelle un véhicule. L'agent entre ensuite des données sur (a) le motif de l'interpellation (qui comprend des catégories comme violation des règlements de la circulation de la Californie, violation du code pénal de la Californie, violation d'un règlement municipal de la ville de San Jose, ou le véhicule correspond à la description d'un avis de surveillance ou d'un avis de recherche), (b) la race et/ou l'origine ethnique du conducteur du véhicule (le SJPD utilise les catégories officielles établies par le gouvernement des États-Unis), (c) le traitement de l'interpellation, (d) si le conducteur est un adulte ou un mineur, et (e) le nombre d'interpellations. Le SJPD ne fournit pas de données sur le nombre de véhicules fouillés.

Des données statistiques sur toutes les interpellations de véhicules sont produites chaque mois. L'Unité d'analyse des crimes reçoit ces rapports puis en interprète les résultats pour l'ensemble du service et produit des rapports semestriels qui sont envoyés au chef de police.

Le premier rapport *VSDS produit par le SJPD portait sur trois mois (du 1^{er} juillet au 30 septembre 1999). Durant cette période, le SJPD a signalé 27 691 interpellations de véhicules, dont 4 449 ont été exclues de l'analyse statistique en raison d'entrées de code de traitement non valides, laissant ainsi 23 462 interpellations pour l'analyse statistique.

En ce qui concerne la race des conducteurs de véhicules automobiles, les Hispaniques représentaient 43 pour cent de toutes les personnes interpellées, suivis par les Américains d'origine européenne avec 29 pour cent, les Américains d'origine asiatique avec 16 pour cent, les Afro-Américains avec 7 pour cent, les personnes originaires du Moyen-Orient avec 3 pour cent, les autochtones américains avec 1 pour cent et les autres avec 1 pour cent. Presque tous (97 pour cent) les véhicules interpellés étaient conduits par des adultes et la majorité d'entre eux étaient des hommes (72 pour cent). Presque toutes (99 pour cent) les interpellations de véhicules résultaient d'infractions aux règlements de la circulation et le plus grand nombre des interpellations ont entraîné un traitement de contravention d'infraction au code de la route pour conduite dangereuse (43 pour cent). Des contraventions ont été émises dans 6 pour cent de toutes les interpellations et des arrestations ont été effectuées dans moins de 1 pour cent des cas.

Le SJPD a finalement utilisé trois types d'analyses différents pour tenter de déterminer si les données sur les interpellations de véhicules représentent ou non du profilage racial. Toutes portaient sur la comparaison des données sur les interpellations de véhicules avec (a) la population raciale et ethnique de la ville de San Jose, (b) les demandes d'intervention policière des citoyens et les modes d'affectation des agents par district de police, et (c) les données d'application de la loi pour la ville selon la race et l'origine ethnique.

En examinant les données de la population résidente, le SJPD a conclu que « certaines minorités sont interpellées à un taux plus élevé que leur pourcentage correspondant de la population totale. » Les conducteurs hispaniques représentent 31 pour cent de la population mais 43 pour cent de tous les conducteurs interpellés; et les Afro-Américains représentent 4,5 pour cent de la population totale de la ville et 7 pour cent de tous les conducteurs interpellés.

Le SJPD a effectué deux autres analyses pour expliquer la surreprésentation des Hispaniques et des Afro-Américains. La première portait sur la surreprésentation des groupes minoritaires en fonction de la composition des districts de police du SJPD et des modes d'affectation des agents. Le SJPD utilise 16 districts qui varient beaucoup en ce qui concerne la composition raciale et ethnique, la situation socioéconomique, l'activité criminelle signalée et les demandes d'intervention policière. La plupart des agents sont affectés à des districts à population fortement minoritaire en raison du plus grand nombre de demandes d'intervention et de crimes signalés dans ces secteurs. Le SJPD allègue que la plus forte affectation de ses agents de police dans des quartiers où il y a davantage de membres de groupes minoritaires entraîne une plus forte probabilité de faire l'objet d'une interpellation de véhicule et explique la représentation disproportionnée de membres de groupes minoritaires parmi les personnes interpellées. Selon le rapport du SJPD, on a constaté que, dans les cinq districts ayant la plus forte concentration de résidents hispaniques, « le pourcentage d'Hispaniques interpellés dans ces districts semble être proportionnel à leur population dans ces districts » (SJPD, 1999, 5-15).

Le SJPD a également comparé les données des interpellations de véhicules avec les données officielles de la criminalité sur le nombre de personnes arrêtées, de victimes de crime et de suspects. Tous ces renseignements proviennent des signalements de crimes au SJPD, le raisonnement étant que les données des arrestations sont des indicateurs valides du risque de faire l'objet d'une interpellation de véhicule ou d'un autre type d'intervention policière. En ce qui concerne les arrestations pour des crimes relevant de la Partie I, les Hispaniques comptaient pour 51 pour cent de toutes les personnes arrêtées, par rapport à 25 pour cent pour les Américains d'origine européenne, 7 pour cent pour les

Américains d'origine asiatique et 6 pour cent pour tous les autres. En ce qui concerne les victimes de crime, les Hispaniques étaient sousreprésentés et les Américains d'origine européenne surreprésentés parmi les victimes de crime. Les Afro-Américains étaient également représentés dans les catégories victime de crime et données sur la criminalité.

Selon le SJPD, ses données indiquent que « les pourcentages d'interpellations de véhicules effectuées auprès de membres des divers groupes raciaux et ethniques de la ville ne sont pas disproportionnés par rapport aux taux de chaque groupe dans les autres catégories de mesure statistique de l'application de la loi, comme ceux indiquant qui est arrêté, qui est victime et qui est désigné comme suspect d'un crime à San Jose » (SJPD, 1999: 5-8).

Les critiques de l'interprétation du SJPD ont allégué qu'ils ont « navigué » autour d'une estimation de base stricte en alléguant que les conducteurs des minorités raciales sont plus souvent « exposés » à des interpellations et à des arrestations parce qu'ils sont plus susceptibles de rencontrer des agents de police dans leurs déplacements quotidiens. Selon le SJPD, les quartiers à forte concentration de citoyens des minorités génèrent davantage de crimes et de demandes d'intervention, ce qui exige une plus grande activité de patrouille. Cependant, les critiques soulignent que « la différence d'exposition à la surveillance de la police n'explique pas les différences de taux d'interpellation, en absence d'un dénombrement valide des infractions aux règlements de la circulation pour excès de vitesse ou bris de matériel en fonction de la race » (Fagan, 2002: 116).

Le SJPD a également indiqué que les véhicules des quartiers pauvres sont plus susceptibles d'être en infraction car la population est moins en mesure de les entretenir. Ainsi, la référence de la population du recensement ne servait pas de référence pour évaluer l'application sélective de la loi. Les corrélats de population (p. ex., la criminalité, la pauvreté et les véhicules mal entretenus) étaient plutôt utilisés comme indicateurs pour accroître les patrouilles policières et les procédures de surveillance. Le SJPD a également utilisé les taux de criminalité, répartis par district de police et décomposés par race, pour estimer les risques relatifs d'une interpellation de véhicule. Comme tels, les taux

d'interpellations de véhicules en fonction de la race étaient proportionnels aux taux de criminalité en fonction de la race. Le SJPD n'a présenté aucune preuve démontrant la corrélation entre les infractions aux règlements de la circulation et la participation à la criminalité (Fagan, 2002:117).

Enquêtes auprès des citoyens

Cette approche de l'étude du profilage racial des conducteurs par la police s'est faite par trois voies : (1) des enquêtes visant à étudier les interactions des conducteurs avec la police, (2) des enquêtes visant à établir des références qui examinent l'utilisation de la route et les types de déplacements et (3) des renseignements démographiques sur les conducteurs.

Les enquêtes auprès des citoyens basées sur la première approche posent des questions aux répondants sur leurs contacts antérieurs avec la police plutôt que de se baser sur des données déjà recueillies par la police). Dans cette approche, des enquêtes doivent être effectuées sur un échantillon aléatoire ou stratifié de citoyens (p. ex., le ministère de la Justice des États-Unis, 2001) ou sur un échantillon de citoyens qui ont reçu des contraventions lors de récentes interpellations de véhicules (p. ex., Wright et al., 2000). Comme pour les approches des données d'interpellations de la police décrites ci-dessus, les renseignements recueillis par ces enquêtes auprès des citoyens doivent être comparés à un certain type de mesure de la référence.

En comparaison, les enquêtes qui examinent les types d'utilisation de la route et des déplacements peuvent servir à établir des références pour comparer des données sur les interpellations de véhicules. Par exemple, les enquêtes auprès des citoyens sur l'utilisation de la route comprennent des enquêtes nationales qui examinent l'utilisation de véhicules automobiles et d'autres types de transport par les répondants. Les données recueillies pour la Federal Highway Administration (1995) peuvent servir à estimer le

kilométrage annuel des conducteurs pour déterminer à quelle fréquence et à quel moment certains types de personnes utilisent les routes.

Une autre option dans ce domaine consiste à recueillir des renseignements démographiques auprès des répondants quand ils quittent les postes de péage ou d'autres secteurs de la route. Par exemple, le Public Services Institute a mené des interviews de conducteurs au New Jersey le long de trois sections différentes du New Jersey Turnpike, qui correspondaient aux emplacements des postes de police de l'État du New Jersey le long de l'autoroute. Les chercheurs ont contacté au hasard 4 656 conducteurs au moment où ils sortaient de l'autoroute à divers endroits durant une période de deux semaines et demi en 2000. Les données ont été recueillies d'une façon qui variait en fonction de l'heure du jour et du jour de la semaine. Quatre-vingt-sept pour cent des conducteurs ont accepté de participer aux interviews et ont indiqué eux-mêmes leurs catégorie raciale ou ethnique. Cette enquête auprès des conducteurs a révélé que la population du conducteurs du Turnpike était loin d'être uniforme, car des différences ont été relevées dans la composition raciale et ethnique des conducteurs en fonction du jour de la semaine, de l'heure du jour, du lieu géographique et même de la direction du déplacement sur la route (Farmer 2001).

Lundman et Kaufman (2003) ont utilisé les déclarations des intéressés dans une enquête auprès des citoyens pour étudier le profilage racial. Cependant, au lieu de recueillir des données eux-mêmes, leur méthodologie consistait en une analyse secondaire de données préexistantes, dans ce cas des renseignements recueillis aux États-Unis par le National Crime Victimization Survey, une enquête annuelle effectuée par le gouvernement américain. Cela constitue un échantillon représentatif au niveau national qui comprend des renseignements obtenus auprès des citoyens (race ou origine ethnique et sexe du conducteur, entre autres variables) sur le nombre de fois qu'ils ont été interpellés sur la route par la police et leurs expériences subséquentes avec les agents.

Parmi les 80 543 personnes choisies au hasard pour l'enquête de 1999, 7 034 (soit 8,7 pour cent de l'échantillon) ont indiqué avoir été interpellées sur la route par la police au

cours de l'année précédente. À partir de l'analyse des données, Lundman et Kaufman (2003:210) ont conclu qu'il était « clair » que la police est « nettement plus susceptible d'interpeller des conducteurs afro-américains » et qu'il y a « une typification similaire des interpellations en fonction de la race et de l'origine ethnique pour les hommes et pour les femmes ». Leurs données indiquent également que les conducteurs afro-américains masculins rapportent beaucoup plus d'interpellations de véhicules que les conducteurs blancs masculins. Toutes les autres variables de race ou d'origine ethnique et de sexe se sont révélées négatives et non significatives. Cependant, toutes les autres variables explicatives des groupes raciaux ou ethniques (p. ex., être un homme hispanique ou une femme afro-américaine) incluses dans cette étude étaient négatives et non significatives, menant ainsi à la conclusion qu'ils étaient interpellés par la police moins souvent que les hommes blancs.

Lundman et Kaufman ont également cherché à déterminer si les conducteurs pensaient que la police avait un motif légitime de les interpeller. En comparant les différents groupes raciaux minoritaires, ils ont constaté que tous ces groupes étaient nettement moins susceptibles d'indiquer que la police avait un motif légitime de les interpeller et nettement moins susceptibles d'indiquer qu'ils avaient agi correctement. Ils ont également constaté que « les croyances dans la légitimité et le bien-fondé des actions policières sont définies par une polarité entre noirs et blancs » (Lundman et Kaufman (2003:210)). En ce qui concerne le sexe, on a constaté que les hommes afro-américains sont les moins susceptibles de penser que l'interpellation était légitime, suivis par les Hispaniques puis les autres. Les hommes blancs sont les plus susceptibles de penser que la police avait un motif légitime de les interpeller. Si ces résultats sont valables, la preuve des interpellations disproportionnées de conducteurs afro-américains par la police indiquerait fortement un comportement policier influencé par les préjugés.

Cependant, des résultats d'autres études qui ont analysé des renseignements plus détaillés des dossiers de la police indiquent le contraire. Cordner et al. (2002) ont constaté dans leurs groupes de discussion d'agents de police de San Diego qu'environ 25 pour cent des interpellations étaient des interpellations faussement justifiées et n'avaient rien à voir

avec des infractions aux règlements de la circulation. On a soutenu que 25 pour cent de toutes les interpellations par la police devraient correspondre à la démographie des suspects. Par conséquent, la police de San Diego a ajusté sa référence du recensement afin que seulement 75 pour cent des estimations proviennent de la démographie de la population et 25 pour cent de la démographie des suspects. Comme les Afro-Américains étaient plus fortement représentés parmi les suspects que dans la population générale, le fait de baser la référence raciale en partie sur les suspects a augmenté la proportion relative des minorités. Quand cette nouvelle référence a été comparée aux données des interpellations de la police, la preuve des interpellations disproportionnées des Afro-Américains a disparu.

Eck et al. (2003) ont examiné des données de contacts recueillies à Cincinnati durant des interpellations par la police pour vérifier l'hypothèse d'activités policières influencées par des préjugés. Leur analyse a indiqué que le profil spatial des interpellations par la police dans cette ville semblait être relié aux profils de conduite, aux profils criminels, aux demandes d'intervention policière liées à la drogue et aux demandes générales d'intervention policière. Cela laissait penser que les interpellations disproportionnées de conducteurs afro-américains pourraient s'expliquer par des facteurs de charge de travail plutôt que par des pratiques policières faussement justifiées. Leurs données indiquent également que la durée des interpellations de conducteurs afro-américains était nettement plus longue que pour les conducteurs blancs. Cependant, cette différence a été en partie prise en compte par le fait que les véhicules conduits par des Afro-Américains et interpellés par la police contenaient davantage d'occupants que ceux conduits par des blancs. Par ailleurs, bien que des véhicules de conducteurs afro-américains aient été fouillés à des taux beaucoup plus élevés, la probabilité de trouver des articles de contrebande était constante quelle que soit la race. Par conséquent, les chercheurs ont indiqué que si les conducteurs afro-américains n'étaient pas interpellés arbitrairement, on pourrait s'attendre à ce que les taux de découverte de contrebande soient inférieurs.

Les forces et les faiblesses de l'utilisation des enquêtes auprès des citoyens

Forces

- Les personnes sont en mesure d'indiquer elles-mêmes leur identité raciale et/ou ethnique, alors que les études basées sur l'observation sont moins en mesure de déterminer de façon fiable la race ou le groupe ethnique des personnes.
- Les enquêtes de la circulation concernant l'utilisation des routes par les citoyens permettent aux chercheurs de comparer les disparités raciales et ethniques dans les interpellations de véhicules et le comportement des policiers en s'approchant le plus des profils et de la fréquence de conduite des citoyens.

Faiblesses

- Les chercheurs pourraient ne pas obtenir des mesures exactes du comportement d'infraction des règlements de la circulation parce que le fait de se fier sur les citoyens pour divulguer leurs comportements de conduite illégaux pourrait introduire des réponses socialement inacceptables. Par exemple, Wright et al. (2000) ont indiqué que dans leur étude 30 pour cent des conducteurs n'ont pas divulgué exactement avoir reçu une contravention pour infraction au code de la route au cours des six mois précédents par la police de la route de la Caroline du Nord. Par ailleurs, ils ont indiqué que la fiabilité des réponses varie beaucoup en fonction de la race des conducteurs : les conducteurs blancs en excès de vitesse étaient plus susceptibles d'indiquer qu'ils avaient reçu une contravention que les conducteurs noirs en excès de vitesse.

Comparaisons internes des services

Tel qu'indiqué tout au long de ce rapport, les plaignants qui allèguent avoir été victimes de profilage racial ont tendance à recueillir des données pour documenter l'existence du profilage racial et fonder des mesures correctives. Mais comme le souligne Fridell et al.

(2001), la collecte de données ne représente qu'une stratégie pour comprendre et réformer la pratique du profilage racial par les services de police. Parmi les autres solutions possibles, on peut citer (1) l'exhortation, c'est-à-dire, formellement interdire la discrimination par une politique officielle et/ou des déclarations publiques des cadres de la police; (2) l'amélioration du recrutement, de la formation et de la supervision des agents et (3) l'interprétation de divers principes juridiques et lois pertinents (comme le Quatrième Amendement aux États-Unis) pour interdire l'utilisation de la race comme indicateur de criminalité soupçonnée.

Plusieurs chercheurs ne pensent pas que la collecte et l'analyse des données sur les interpellations de véhicules par la police et des données de référence ou de base soit le meilleur mécanisme pour lutter contre le profilage racial. Dans ce contexte, Walker (2001) a proposé une solution administrative – plus particulièrement « un cadre analytique basé sur le nouvel outil administratif des systèmes d'alerte rapide (AR) ... ». Il croit que les systèmes AR pourraient servir à établir des références par les pairs pour comparer les taux d'interpellation des agents de police aux taux d'interpellation d'autres agents de police travaillant dans les mêmes secteurs et postes de travail. Walker (2001: 82-83) décrit les systèmes AR comme des « systèmes d'information de gestion basés sur des données qui recueillent et analysent systématiquement les données du rendement des agents afin d'identifier les agents qui font l'objet d'un taux anormalement élevé de plaintes de citoyens, ont un taux élevé d'incidents d'utilisation de la force ou dont les dossiers indiquent d'autres formes de comportement problématique. » Walker croit qu'en utilisant ces systèmes on pourrait identifier les agents de police dont les taux d'interpellation de minorités ne correspondent pas à ceux de leurs homologues et corriger leur comportement par des mesures comme une formation adéquate, la réaffectation, etc. Bien que Walker (2001:87) reconnaisse que les systèmes AR ne sont pas efficaces pour « les cas où l'ensemble d'un service pratique la discrimination raciale ou ethnique », il pense que ces systèmes pourraient être efficaces parce qu'ils permettraient à la police d'établir des références efficaces pour déterminer le comportement de profilage racial de divers agents de police. Il est à noter que ces types de systèmes sont surtout utilisés par

des organismes d'application de la loi qui ont reçu un mandat d'un tribunal ou législatif de recueillir des données sur les contacts de la police avec les citoyens.

Walker (2001: 83) souligne que l'hypothèse fondamentale des systèmes AR est que « dans tout organisme d'application de la loi, certains agents montrent un nombre disproportionné d'indicateurs de rendement problématique (p. ex., plaintes de citoyens), fondés par une preuve substantielle. » Il cite les conclusions de la Commission Christopher qui, après son enquête du service de police de Los Angeles, a indiqué que 44 agents de ce genre étaient « facilement identifiables » à partir des dossiers existants du service. Une évaluation nationale des systèmes AR a révélé que les agents de police choisis par les systèmes AR ont, en fait, des dossiers disciplinaires plus sérieux que les autres agents de police engagés dans la même cohorte de recrutement (Walker, Alpert et Kenney, 2000). Walker souligne également que les systèmes AR sont de plus en plus populaires pour parvenir à responsabiliser la police, citant les appuis de la Commission on Civil Rights (1981) des États-Unis, de l'Association internationale des chefs de police (1989) et du ministère de la Justice des États-Unis (1997). Les systèmes d'alerte rapide ont été inclus dans la réponse du procureur général du New Jersey au problème du profilage racial (Verniero, 1999:94). Le ministère de la Justice des États-Unis les a également proposés comme approche que la police pourrait prendre pour lutter contre le profilage racial (Ramirez et al., 2000: 46-54).

Une des caractéristiques découvertes par certaines des études entreprises par les plaignants de profilage racial est que certains agents de police peuvent pratiquer régulièrement le profilage racial alors que leurs collègues ne le font pas. Il existe des preuves dans les affaires du Maryland et de l'Illinois que certains agents de police interpellent beaucoup plus de conducteurs afro-américains que leurs collègues (p. ex., American Civil Liberties Union, 1999). Un des avantages du système d'alerte rapide est qu'il analyse les interpellations de véhicules de certains agents par rapport à leurs collègues, définis comme des agents ayant des affectations comparables. C'est-à-dire que les données doivent être analysées en fonction de tous les agents de police qui travaillent dans un secteur ou un district de police particulier durant le même poste de travail.

L'hypothèse de travail est que dans un service de police géré de façon professionnelle avec une supervision étroite et continue, les niveaux d'activité de tous les agents de police devraient être à peu près similaires (en tenant compte des incidents particuliers qui produisent des variations court terme).

Les exemples suivants ont été présentés par Walker (2001:84-85) sur la façon dont le système d'alerte rapide fonctionnerait en pratique.

Exemple Un

Dans la section d'une zone métropolitaine qui se trouve au centre de la communauté hispanique locale, on peut raisonnablement s'attendre à ce que le pourcentage d'ensemble des interpellations de véhicules de conducteurs hispaniques soit plus élevé que dans d'autres parties de la zone métropolitaine. Le système d'alerte rapide analyse l'activité d'interpellation des véhicules de tous les patrouilleurs affectés à ce secteur à des périodes de travail données et recherche les patrouilleurs qui effectuent nettement plus d'interpellations de conducteurs hispaniques que leurs collègues. Le simple fait que les activités d'interpellation de véhicules d'un patrouilleur divergent de la norme ne constitue pas une présomption automatique de culpabilité, mais plutôt l'occasion d'un examen du comportement pour déterminer la nature exacte du comportement du patrouilleur.

Exemple Deux

Il y a dans de nombreuses zones métropolitaines des quartiers entiers ou des districts de police qui sont entièrement ou presque entièrement afro-américains. Par conséquent, presque toutes les interpellations de véhicules dans ces secteurs portent sur des conducteurs afro-américains. Comme pour l'Exemple Un, un système d'alerte rapide examine les patrouilleurs qui effectuent beaucoup plus d'interpellations de véhicules que leurs collègues qui travaillent dans le même secteur durant le même poste de travail. Un taux élevé d'interpellations de véhicules par un patrouilleur est susceptible d'être perçu comme découlant d'un préjugé, bien que cela puisse refléter une importance excessive

accordée à l'application des règlements de la circulation elle-même. Quel que soit le motif, l'incidence sur les relations entre la police et la collectivité est également négative.

Exemple Trois

De nombreuses allégations de profilage racial portent sur des interpellations de conducteurs afro-américains dans des quartiers entièrement blancs. Le système d'alerte rapide tenterait de déterminer si certains patrouilleurs affectés à ces quartiers sont régulièrement responsables de ces interpellations. Cependant, les données peuvent indiquer que tous les patrouilleurs affectés à ces quartiers interpellent un nombre élevé de conducteurs afro-américains. L'analyse chercherait alors à déterminer si la nature du problème provient de superviseurs particuliers ou d'une politique de l'ensemble du service.

Exemple Quatre

L'analyse des données des interpellations de véhicules peut révéler que tous les patrouilleurs affectés à un secteur et à un poste de travail particulier ont des taux élevés d'interpellations de véhicules de conducteurs de groupes minoritaires. Les données peuvent être analysées pour déterminer si le volume d'interpellations de véhicules est nettement plus élevé que dans d'autres secteurs et postes de travail (p. ex., autres quartiers à faible revenu, autres quartiers à minorité raciale et ethnique, etc.). L'hypothèse est que le problème n'en est pas un de préjugés de certains patrouilleurs mais de supervision de ces agents. Autrement dit, le problème n'est pas les patrouilleurs mais leur sergent.

Selon Walker et Alpert (2000), le profilage racial peut se produire de nombreuses façons, et un des avantages d'un système d'alerte rapide est qu'il peut faire la distinction entre ces différentes formes et indiquer la mesure corrective appropriée dans chaque cas.

L'avantage d'un tel système est qu'il utilise des données comme point de départ et qu'il n'est pas considéré comme supposant le profilage racial. Aucun agent de police n'est présumé « coupable » de profilage racial simplement parce que ses rapports indiquent qu'il a effectué un grand nombre d'interpellations de véhicules de conducteurs provenant

de groupes minoritaires. Comme le souligne Walker (2001:86), « un système flexible comprenant un examen du comportement par le commandement pouvant tenir compte des agents qui font peut-être un travail de police professionnel proactif. »

S'il n'y a aucune circonstance atténuante, le système d'alerte rapide stipule que l'agent de police doit recevoir une forme ou une autre d'orientation ou de formation. Le but de cette mesure est de discuter avec l'agent de son comportement, déterminer les causes profondes du comportement en question, communiquer les politiques, les priorités et les attentes de comportement du service, et indiquer clairement que d'autres preuves de comportement problématique pourrait entraîner des mesures disciplinaires. Et en cas d'échec de l'orientation ou de la formation, Walker recommande que le service de police affecte l'agent en question à des tâches où il aurait peu ou pas de possibilités d'avoir des contacts sensibles avec les citoyens.

Avantages et limitations d'un système d'alerte rapide

Selon Walker et Alpert (2000) et Walker (2001), il y a des avantages directs et indirects pour les services de police d'utiliser un système AR. Par ailleurs, on a relevé un certain nombre de limitations.

Avantages directs

- Le système d'alerte rapide fournit un cadre permettant d'identifier les agents de police qui pratiquent réellement le profilage racial ou mènent des activités qui ont des effets préjudiciables sur les relations avec les minorités raciales et ethniques et de prendre des mesures pour corriger la situation.
- Il réduit le nombre d'interpellations dues au profilage racial dans l'ensemble du service de police, avec une nette amélioration du comportement du service de police et de la perception de ce comportement dans la collectivité.

- Il communique un message aux autres agents de police sur les priorités du service de police en ce qui concerne la race et l'origine ethnique en particulier et la responsabilisation en général (c.-à-d., qu'il a un effet dissuasif général).
- À un moment donné, un relevé des interventions continues commence à modifier le climat organisationnel du service de police.

Avantages indirects

- L'analyse des données pertinentes peut révéler qu'un agent de police a un niveau relativement élevé d'interpellations de véhicules parce qu'aucun autre agent ayant une affectation comparable ne mène d'activités policières d'aucune sorte. Ces agents notés peuvent être recommandés pour l'orientation ou la formation. Les données peuvent servir de mesure générale du rendement d'un agent de police et comme outil de responsabilisation.
- Toutes les incohérences relevées peuvent être dues à de mauvaises priorités des superviseurs.
- L'analyse des données peut également mener à la découverte d'autres problèmes et/ou difficultés. Il est possible qu'un petit nombre d'agents de police aient un grand nombre d'interpellations de certains types de conducteurs (p. ex., les jeunes conductrices).

Limitations

- La principale limitation est que l'alerte rapide n'est pas un mécanisme efficace dans les cas où l'ensemble d'un service, d'un district, d'un poste de travail ou d'un secteur d'affectation pratique le profilage racial ou ethnique. Dans un tel cas, le comportement de tous les agents de police est le même. Par conséquent, il sera

difficile de déterminer la validité de l'utilisation de mesures de l'activité policière comme dénominateur, plutôt que comme numérateur, lors de l'examen des disparités raciales sans faire de comparaisons avec d'autres critères.

Il est possible (mais pas prouvé) que l'introduction d'un système d'alerte rapide dissuadera les services de police d'effectuer du travail de police proactif. Cela est dû au fait que les systèmes d'alerte rapide exigent l'identification de chaque agent de police sur les formulaires de collecte de données sur les contacts de la police avec les citoyens. Par conséquent, les comparaisons internes ne sont pas considérées comme possibles pour la plupart des services de police car les chercheurs pensent que les données disponibles ne peuvent établir de comparaisons entre les agents de police.

Perceptions des citoyens

La race structure les points de vue des citoyens sur les préjugés raciaux de la police, ainsi que les autres aspects des activités policières. Dans les quatre modèles vérifiés dans cette recherche, les Afro-Américains et les Hispaniques sont plus susceptibles que les blancs de croire que les préjugés de la police représentent un problème. Cependant, les Afro-Américains sont plus susceptibles de percevoir ces préjugés que les Hispaniques, à l'exclusion des autres facteurs. Cette constatation aide à résoudre une question sans réponse dans la documentation sur les relations entre la police et les minorités – est-ce que les Afro-Américains et les Hispaniques partagent un point de vue de groupe minoritaire ou les perceptions prennent-elles la forme d'une hiérarchie raciale blancs-Hispaniques.

Weitzer (2000) a examiné les perceptions vis-à-vis de la police des résidents de trois quartiers de Washington, D.C. – un quartier afro-américain de classe moyenne, un quartier blanc de classe moyenne et un quartier ouvrier afro-américain. Il a constaté que la race était une variable prédictive importante de la façon dont les membres des deux groupes raciaux considèrent les actions générales de la police. Il a constaté que pour les blancs, la différence de traitement policier est généralement due à la criminalité afro-

américaine, alors que seulement un petit nombre de résidents afro-américains des deux communautés étaient d'accord avec cette position. Donc, en général, les blancs considèrent que la criminalité afro-américaine justifie la différence de traitement des Afro-Américains par la police, alors que les Afro-Américains (quelle que soit leur classe sociale) sont d'avis que c'est du racisme. Cependant, quand il s'agit de questions qui concernent leur propre quartier, Weitzer a constaté que les Afro-Américains de la classe moyenne se rapprochaient de la position adoptée par les blancs de la classe moyenne en ce qui concerne les relations de la communauté avec la police. Cette recherche révèle que « l'inégalité de classe, et non la discrimination raciale générale, est maintenant le facteur décisif qui détermine les expériences des noirs avec les institutions sociales et leur vision du monde » (Weitzer 2000: 152). C'est pourquoi Weitzer pense qu'il faudrait faire davantage de recherche au niveau des quartiers (un aspect que les chercheurs ne prennent généralement pas en compte en examinant les interpellations de véhicules par la police).

Dans une étude plus récente sur cette question, Weitzer et Tuch (2005) ont constaté que, conformément au type de hiérarchie raciale, les Afro-Américains et les Hispaniques ont des vues nettement différentes sur l'ampleur des activités policières influencées par des préjugés raciaux. En effet, pour certaines questions, les Hispaniques sont beaucoup moins susceptibles de percevoir les préjugés que ne le sont les Afro-Américains. Par exemple, les Afro-Américains sont plus susceptibles de percevoir la discrimination policière contre les Hispaniques que les Hispaniques eux-mêmes, et les Afro-Américains sont plus susceptibles que les Hispaniques de dire que les quartiers hispaniques font l'objet de discrimination (par rapport aux quartiers blancs) et de croire que les conducteurs hispaniques sont l'objet de profilage racial (par rapport aux conducteurs blancs). Les Afro-Américains sont donc plus portés à percevoir les préjugés raciaux à l'égard des groupes minoritaires.

Weitzer et Tuch indiquent dans leurs constatations que les perceptions des minorités ne sont pas monolithiques : en ce qui concerne les activités policières influencées par des préjugés raciaux, les Hispaniques diffèrent de certaines façons des Afro-Américains. Une des raisons pour lesquelles les deux groupes diffèrent, au moins en ce qui concerne leurs

expériences personnelles, pourrait être leur visibilité. Par exemple, les Afro-Américains sont peut-être plus vulnérables que les Hispaniques aux interpellations de véhicules par la police parce que la couleur de leur peau augmente leur visibilité. Mais ils expliquent qu'il est nécessaire de faire davantage de recherche au niveau des quartiers afin de mieux tenir compte des différences entre Afro-Américains et Hispaniques dans leurs relations avec la police. Par exemple, ils pensent que les points de vue des Afro-Américains et des Hispaniques peuvent varier selon les questions : sur certaines questions la plupart des Hispaniques et des Afro-Américains peuvent s'entendre, alors que sur d'autres questions il peut y avoir moins de consensus.

Élaborer une politique

Chacune des références traitées ci-dessus comporte des forces et des faiblesses. La faisabilité et l'exactitude de chacune de ces approches de collecte des données sur le profilage racial peuvent dépendre, par exemple, du type de service de police et de lieu géographique de l'activité policière étudiée. Une tendance semble apparaître aujourd'hui dans la recherche sur le profilage racial, l'utilisation de mesures multiples pour assurer des comparaisons directes entre les données de référence et les données des contacts entre la police et les citoyens. Nous tenterons ci-dessous de définir de façon conceptuelle et méthodologique une approche qui faciliterait ces types de mesures.

Plusieurs efforts de recherche sur le profilage racial ont été menés aux États-Unis par des services de police et divers organismes du gouvernement. Une de ces recherches a été effectuée par la CNA Corporation pour le compte du Office of Community Oriented Police Services (ministère de la Justice des États-Unis). Elle a établi un partenariat de recherche avec deux services de polices qui sont très différents en ce qui concerne les caractéristiques des collectivités et les données recueillies. Malgré ces différences, ils ont constaté que certaines des leçons apprises étaient les mêmes pour les deux services de police du fait que des profils similaires sont apparus dans les deux ensembles de données.

Plus particulièrement, les chercheurs (McMahon et Kraus, 2005: 9) ont fait quatre constatations qui s'appliquent à ces communautés disparates :

- (1) Les conducteurs non-résidents influent sur les résultats.
- (2) La répartition raciale des interpellations/contraventions varie beaucoup selon l'heure du jour.
- (3) La race et le sexe interagissent avec le type d'interpellation ou de contravention.
- (4) La composition raciale des personnes faisant l'objet d'interpellations/contraventions varie avec la composition raciale de la population dans laquelle l'interpellation s'est produite.

Voici certains des aspects qui doivent servir à guider la conceptualisation d'un programme de recherche pour étudier le profilage racial dans un service de police donné et dans un contexte géographique particulier.

Questions théoriques

Définir le profilage racial

Jusqu'à maintenant, une grande partie de la documentation existante sur le profilage racial qui a été résumée portait sur des poursuites américaines et des études empiriques. De plus, on a relevé des problèmes dans la conceptualisation du profilage racial. À ce stade, il faut traiter des facteurs à prendre en compte pour étudier la recherche sur le profilage racial, à commencer par le processus de conceptualisation. Il est difficile d'exagérer la nécessité et l'importance d'une conceptualisation claire du profilage racial dès le début du processus de recherche. Une bonne compréhension de la signification et des paramètres des concepts clés est nécessaire pour établir des mesures valides et fiables et opérationnaliser adéquatement les variables. Il est également important de disposer d'un cadre théorique solide pour définir le rapport de cause à effet.

Tel que mentionné dans les études de recherche traitées précédemment dans le présent rapport, l'approche habituelle qui était utilisée à l'origine pour déterminer la présence de profilage racial était de comparer la répartition raciale des interpellations de véhicules à celle de la population d'un secteur particulier (p. ex., la population d'une ville). Prenons l'exemple suivant d'une situation hypothétique dans une ville où 33 pour cent des personnes qui sont interpellées appartiennent à un certain groupe minoritaire (McMahon et Kraus, 2005). Si les données démographiques de la ville démontrent que la répartition raciale de la population est la même – 33 pour cent pour le groupe des minorités et 67 pour cent pour le groupe non minoritaire – on pourrait en conclure qu'il ne se produit aucun profilage racial.

En utilisant cette approche, les chercheurs permettent en fait à la démographie de l'ensemble de la population d'une ville de servir d'estimation de la composition démographique de la population des contrevenants observés. Point important, ils supposent que les membres de chaque groupe racial ont contrevenu à des règlements de la circulation aux mêmes taux et que les patrouilleurs observent les membres de chaque groupe racial commettre ces infractions dans les mêmes proportions. Selon McMahon et Kraus (2005: 2), que la première hypothèse relevée « tienne ou non a fait l'objet de beaucoup de débats et est presque impossible à accepter ou à rejeter. On ne s'attend généralement pas à ce que la seconde hypothèse tienne parce qu'il est entendu que les agents de police déployés, les conducteurs de différentes races et les secteurs de circulation à problèmes sont tous répartis inégalement dans la géographie d'une ville. »

Une autre façon de percevoir le principal problème conceptuel dans l'exemple hypothétique ci-dessus est que les données de la population de la ville ne fournissent pas les groupes de comparaison adéquats. McMahon et Kraus expliquent que « l'approche idéale » pour déterminer si des membres d'un groupe racial particulier sont interpellés plus souvent que les membres d'autres groupes raciaux « consisterait à (a) comparer la répartition raciale de l'ensemble de la population de contrevenants, (b) comparer la répartition raciale de la population de contrevenants observés à celle de la population de personnes interpellées, et (c) à envisager des raisons pour lesquelles des variations

existent entre les groupes » (McMahon et Kraus, 2005: 3). Un des problèmes de cette approche est qu'il est impossible de déterminer la composition raciale de l'ensemble de la population de contrevenants ou de la population de contrevenants observés. Les chercheurs établissent donc habituellement des comparaisons entre les répartitions raciales des populations interpellées et résidentes. Le problème de cette approche est que la population résidente est « très éloignée » des populations de contrevenants et peut être très différente pour des raisons indépendantes de l'activité policière et pour des raisons relatives aux politiques et au comportement de la police.

Les chercheurs soulignent que la composition raciale de la population de conducteurs disponibles de la population d'une ville peut être différente de la composition raciale de la population réelle de la ville pour deux raisons. Premièrement, la population de conducteurs de la ville peut ne pas avoir la même composition raciale que l'ensemble de la population de la ville. Ce sera le cas si les répartitions raciales varient en fonction de l'âge de conduite ou de la possession d'automobiles. Deuxièmement, si la population de conducteurs non-résidents est suffisamment importante, les différences entre les compositions raciales des conducteurs non-résidents et la population de la ville entraîneront également que la population de conducteurs est de race différente de la population de la ville. Si la composition raciale de la population de conducteurs est différente de celle de la population de la ville pour l'une de ces raisons, il est alors probable que toutes les populations qui sont « en aval » de la population de conducteurs seront également de race différente de la population de la ville. Comme ces différences existent indépendamment de toute action de la part de la police, elles ne peuvent résulter du profilage racial (McMahon et Kraus, 2005: 3).

McMahon et Kraus (2005: 4) ont également examiné les sources possibles de différences entre la composition raciale de la population de conducteurs et la population de contrevenants. Comme ils l'ont souligné, la principale différence dans cette question est de savoir si des personnes de races différentes commettent ou non des infractions dans les mêmes proportions. Si c'est le cas, alors les répartitions raciales des deux groupes

correspondent; si ce n'est pas le cas, alors la répartition raciale ne correspondent pas. À nouveau, cette différence apparaît indépendamment de l'activité policière.

Pour s'assurer que la population de contrevenants soit adéquatement représentée, McMahon et Kraus (2005: 4) pensent que « c'est avant tout sur la population de contrevenants observés que les politiques des services de police peuvent contribuer à établir des différences entre la population interpellée et la population de la ville. Plus particulièrement, la composition raciale de la population de contrevenants observés peut être différente de celle de l'ensemble de la population de contrevenants en raison de variations dans le déploiement des policiers entre les secteurs géographiques et les heures de la journée. Ces différences sont légitimes si les types de déploiement sont déterminés sans tenir compte de la race. »

Des différences peuvent exister dans les répartitions raciales des populations de contrevenants observés et de personnes interpellées en raison de l'interaction entre les différences raciales dans les taux d'infractions et les politiques et procédures de la police concernant les infractions sur lesquelles il faut mettre l'accent. Si ces politiques sont déterminées sans tenir compte de la race, alors McMahon et Kraus (2005: 4) croient que « les différences entre les populations peuvent être considérées légitimes ». Ils soulignent qu'il faut démontrer les raisons pour lesquelles les services de police montrent les types de déploiement existants et autres décisions opérationnelles.

Un autre facteur pris en compte par McMahon et Kraus est le comportement individuel des agents de police. Comme chaque agent se base sur son propre jugement et sa compréhension des politiques du service pour déterminer qui interpellé, sanctionner par contravention, fouiller et arrêter, il est important de noter que toutes les différences raciales entre les populations de contrevenants observés et de personnes interpellées peuvent être dues aux comportements des agents de police et des citoyens interpellés.

Recueil des données

Selon la plupart des chercheurs, les données doivent être recueillies d'au moins quatre catégories générales : les caractéristiques des citoyens (automobilistes) (p. ex., la démographie); (2) les renseignements sur les interpellations (p. ex., l'heure du jour); (3) les caractéristiques des agents de police (p. ex., carrière et affectation) et (4) les renseignements sur le lieu (p. ex., le flux de circulation).

Type d'activité

Les études traitées ci-dessus révèlent que bien que le profilage racial puisse se produire dans différents types de situations (dans une large mesure en raison des pouvoirs discrétionnaires de la police et du pouvoir qu'ils détiennent sur les personnes qu'ils interpellent), ces larges pouvoirs discrétionnaires sont également exercés en partie en raison du grand nombre de véhicules qui sont conduits en infraction de la loi (p. ex., Ramirez et al. 2000). Les interpellations de véhicules, dont la plupart portent sur des infractions soupçonnées aux règlements de la circulation, sont également discrétionnaires du fait qu'elles sont plus proactives que de nombreux autres types de contacts entre la police et les citoyens (Mastrofski et al., 1998; Walker 2001). Les interpellations de véhicules diffèrent également de nombreux autres types de contacts entre la police et les citoyens en raison des caractéristiques circonstancielles, de l'absence de victime et/ou de plaignant et des conséquences possibles (Worden 1989).

L'unité d'analyse

En conceptualisant le profilage racial, il est important de tenir compte de l'unité d'analyse ainsi que de la possibilité d'effets à différents niveaux de regroupement. L'unité d'analyse la plus fondamentale est l'incident, c.-à-d., le véhicule individuel. Pour cette unité d'analyse, il faut recueillir des données sur les caractéristiques de toutes les interpellations de véhicules qui se produisent dans un secteur géographique donné durant une période spécifiée. Les données sur les incidents sont importantes car les décisions des agents de police sont influencées par les caractéristiques des incidents eux-mêmes. Les agents doivent prendre une décision d'interpeller ou non un véhicule dans un délai très

court, et avec très peu d'information. Ils doivent donc se fier sur divers aspects de la situation (p. ex., le comportement du conducteur, la gravité de l'infraction, le lieu de l'interpellation, les conditions de la circulation et les caractéristiques du véhicule) (Worden, 1989). Selon Worden, il faut tenir compte d'autant de renseignements que possible sur le contexte dans lequel l'interpellation s'effectue.

Bien que les données devraient être recueillies d'abord au niveau des incidents, il est important d'être conscient de la possibilité d'effets entre les agents de police, les districts de police et/ou les différents services de police. Le risque que le profilage racial se produise au niveau des agents de police peut varier en fonction des différences dans les attitudes et des croyances sur la relation existant entre la race ou l'origine ethnique et la criminalité. De plus, Verniero (1999) pense que les différences entre agents de police peuvent être dues à des différences de formation et de directives des superviseurs qui peuvent être décelées par le contrôle du poste de travail ou du secteur. Des effets au niveau du district sont également possibles, car plusieurs facteurs reliés à la distribution de la criminalité peuvent varier selon les districts de police. Ces variations peuvent porter sur les aspects suivants : caractéristiques démographiques des résidents, caractéristiques géographiques (p. ex., densité de population et nombre d'agents de police affectés à un secteur particulier (Klinger 1997)). Enfin, les effets au niveau du service sont possibles en raison de la variation des objectifs, des philosophies opérationnelles et de la culture organisationnelle (Fridell et al. 2001).

Déterminer les caractéristiques de l'incident

Selon Fridell et al. (2000), des données anecdotiques semblent indiquer que la nature et la qualité du contact est un aspect essentiel du profilage racial. Bien que les discussions portent généralement sur les interpellations faussement justifiées, ce qui se passe vraiment durant une interpellation peut être tout aussi important que le motif lui-même. Plusieurs facteurs ont été identifiés comme des caractéristiques importantes des incidents de profilage racial. Ce sont le temps d'attente, les fouilles, les dommages matériels, les

renseignements et le comportement, les moyens de contention et l'utilisation de la force et le traitement de l'interpellation.

Temps d'attente

Des données anecdotiques semblent indiquer que les minorités sont plus susceptibles d'être détenues par des agents de police pour des infractions aux règlements de la circulation et durant de plus longues périodes (Ramirez et al., 2000; Fridell et al., 2001). Il a été allégué que bien qu'un conducteur n'appartenant pas à une minorité puisse être détenu pendant qu'une contravention est rédigée il l'est durant une période relativement courte, alors que les conducteurs des minorités sont plus susceptibles d'être détenus plus longtemps pour subir un interrogatoire, des vérifications d'antécédents et/ou des fouilles plus poussées. Examiner dans quelle mesure les minorités sont sujettes à des attentes plus longues et pour quel motif est un aspect important de la recherche sur le profilage racial.

Fouilles

Il a été allégué que les fouilles représentent un aspect important du profilage racial. Plusieurs aspects des fouilles doivent être examinés de près, y compris les différences raciales ou ethniques dans la probabilité d'être fouillé, les motifs des fouilles et la nature des fouilles. Il est important de déterminer exactement pourquoi les automobilistes des minorités et leurs véhicules sont plus susceptibles d'être fouillés que ne le sont les conducteurs n'appartenant pas à des minorités. Par exemple, dans une étude sur les contacts de la police avec le public, Langan et al. (2001) ont indiqué que les automobilistes afro-américains et hispaniques étaient deux fois plus susceptibles d'être fouillés que les blancs. Ils ont également expliqué que l'âge était un facteur dans les fouilles : les jeunes automobilistes sont fouillés plus souvent que les automobilistes plus âgés.

Domages matériels

Des allégations de dommages matériels ont été faites fréquemment par des automobilistes des minorités qui prétendent que leur véhicule ou leurs objets personnels ont été endommagés durant la fouille de leur véhicule par des agents de police ou des unités canines (Harris, 1999). Les objets personnels peuvent être endommagés s'ils sont examinés négligemment, jetés par terre, etc. Des biens peuvent également être endommagés lors de la fouille de l'extérieur ou de l'intérieur d'un véhicule par des chiens policiers. Les biens endommagés peuvent indiquer un manque de respect et donc nuire à la nature qualitative des contacts de la police avec le public.

Renseignements et comportement

Dans quelle mesure un agent de police fournit ou demande des renseignements peut également être important pour conceptualiser le profilage racial. Par exemple, il est évident que les agents de police n'indiquent fréquemment pas le motif de l'interpellation, même quand l'automobiliste le demande directement. Cela pourrait indiquer un manque de professionnalisme, mais Fridell et al. (2001) indiquent que les minorités ont tendance à assimiler le manque de courtoisie, l'impolitesse et le refus de fournir le motif de l'interpellation des agents de police au préjugé racial. Cependant, il est à noter que Langen et al. (2001:15) ont relevé peu de différences raciales chez les conducteurs ayant signalé qu'aucun motif ne leur avait été donné pour l'interpellation du véhicule.

Moyens de contention et utilisation de la force

Un autre aspect de l'incident dont il faut tenir compte est le recours aux moyens de contention sur le conducteur et/ou les passagers. Les moyens de contention peuvent comprendre les menottes ou être placé dans le véhicule de patrouille. Le recours à des moyens de contention indique que l'agent de police a des raisons de croire que la personne en question représente un danger ou pose une menace à la sécurité. Le recours plus fréquent aux moyens de contention avec des automobilistes de groupes minoritaires peut indiquer que la décision d'y recourir peut être due à un préjugé racial de la part de l'agent de police. Par exemple, dans leur étude des contacts entre la police et le public,

Langen et al. (2001) ont indiqué que les Afro-Américains (6,4 pour cent) et les Hispaniques (5 pour cent) sont plus susceptibles d'être menottés durant une interpellation que les blancs (2,5 pour cent). Les Afro-Américains (2,5 pour cent) et les Hispaniques (2 pour cent) sont également plus susceptibles que les blancs (moins de 1 pour cent) de se voir imposer la force ou la menace d'utiliser la force.

Traitement de l'interpellation

Le profilage racial peut être lié à des différences raciales ou ethniques dans le traitement ou la conséquence d'une interpellation de véhicule (p. ex., un avertissement, une contravention) (Fridell et al. 2001). Les différences dans le traitement des incidents peut refléter dans quelle mesure l'interpellation se fondait sur une réelle infraction aux règlements de la circulation et non comme prétexte à l'interpellation. Ramirez et al. (2000) proposent d'établir les codes de traitement suivants : avertissement verbal, avertissement écrit, arrestation effectuée, arrestation avec mandat, contravention, contravention pour infraction au code de la route (pour conduite dangereuse), contravention pour infraction au code de la route (autre motif que conduite dangereuse), service de dépannage, arrestation de citoyen et aucune mesure.

Questions méthodologiques

Type d'activité

Dans cette catégorie, les données recueillies devraient être reliées aux interactions entre agents de police et automobilistes durant des interpellations de véhicules par la police. La conceptualisation du profilage racial a des implications dans son application comme variable et dans la collecte des données. Ramirez et al. (2000) a défini une interpellation comme « chaque fois qu'un agent établit le contact avec un véhicule et qu'il en résulte la détention d'une personne ou d'un véhicule ». Bien que la majorité des interpellations portent certainement sur des infractions aux règlements de la circulation, il faudrait

également inclure d'autres interpellations de véhicules hautement discrétionnaires (p. ex., interpellations aux fins d'enquête). Par exemple, durant l'opération Valkyrie, la American Civil Liberties Union a découvert que les policiers de l'État de l'Illinois affectés à des unités de lutte contre la drogue ont interpellé des automobilistes hispaniques deux à trois fois plus fréquemment que les agents de police d'autres unités (Harris, 1999). Cependant, comme le soulignent Fridell et al. (2001:123), la collecte de données sur chaque interpellation de véhicule par rapport aux interpellations pour infraction aux règlements de la circulation complique le problème de détermination d'une base de comparaison appropriée.

Il faudrait recueillir des données sur toutes les interpellations de véhicules afin d'éviter la partialité et pour déterminer précisément la nature et l'ampleur du profilage racial, le cas échéant (Cleary 2000; Fridell et al., 2001, Smith et Alpert 2002). Des données doivent également être recueillies sur la date, l'heure et le lieu de l'interpellation, afin de comprendre pleinement le contexte dans lequel l'interpellation s'est produite (Ramirez et al., 2000; Cordner et al., 2001).

Smith et Alpert (2002) recommandent que toutes les interpellations soient documentées. Ils pensent que les services de police qui exigent de leurs agents d'émettre une contravention ou un avertissement pour chaque interpellation disposent de meilleures données. Ils sont également d'avis que, à des fins de recherche ou de poursuites, il pourrait être nécessaire de développer des instruments de collecte de données nouveaux et/ou additionnels. Ils recommandent de recueillir, par exemple, les renseignements suivants – la principale raison de l'interpellation, le traitement de l'interpellation, si l'interpellation découlait ou non d'une enquête et si l'on disposait au préalable de renseignements sur le véhicule et/ou le conducteur. Il faudrait recueillir autant de renseignements que possible sur le conducteur interpellé, y compris sa race, son origine ethnique, son âge, son sexe et son lieu de résidence. Il faudrait également recueillir et relever d'autres renseignements, comme l'heure du jour et le lieu de l'interpellation.

Niveau d'agrégation

La plupart des études sur le profilage racial ont examiné des données au niveau des services de police (Cleary 2000) à l'exception des recherches juridiques, comme l'étude sur la police d'État du Maryland de Lamberth. Selon Cleary (2000), les données au niveau des services sont susceptibles de fournir des renseignements importants et il pourrait être nécessaire de protéger l'anonymat et la confidentialité des agents de police faisant l'objet d'une étude, en particulier dans les petits services. Cleary (2000:28) souligne que les agents de police perçoivent souvent la collecte de renseignements d'identification comme une menace sérieuse, qui peut nuire à leur comportement et à leur moral. Bien qu'il faille s'occuper des préoccupations des agents de police, se limiter à travailler au niveau des services de police pourrait cacher des différences entre les agents de police et entre les districts. Il est important de déterminer, si le profilage racial existe effectivement, combien d'agents le pratiquent, s'il implique tous les agents qui travaillent dans un poste de travail donné ou dans un district particulier ou seulement quelques agents. Les recherches effectuées jusqu'à maintenant ont révélé que le pourcentage d'interpellations de véhicules impliquant des minorités peut varier en fonction des agents (American Civil Liberties Union, 1996) et des districts (Cordner et al., 2001). Dans la mesure du possible, les données devraient donc être recueillies de façon à en permettre l'agrégation au niveau des agents, des districts et des services. Dans le même temps, les chercheurs devraient assurer la confidentialité et l'anonymat des participants et déterminer de quelle façon la collecte des données pourrait influencer sur le comportement des agents (Ramirez et al., 2000). Les chercheurs devraient également prendre en compte des facteurs comme le secteur d'affectation, notamment avec les données agrégées au niveau des agents, qui pourraient être reliées à la probabilité de contact avec des automobilistes des minorités.

Population d'intérêt

Selon Ramirez et al. (2000), identifier la population d'intérêt et établir une mesure de base de ce groupe est peut-être l'aspect le plus difficile de l'étude du profilage racial. Un

autre chercheur a déclaré que « il n'y a habituellement pas de base parfaite pour évaluer les pratiques d'interpellation de la police » (Cleary 2000:24). Tel qu'indiqué précédemment, utiliser la composition raciale ou ethnique d'une collectivité est problématique, tout comme la population raciale ou ethnique de la population de conducteurs.

Les chercheurs qui tentent de recueillir des données de base sur les conducteurs de véhicules automobiles dans une ville ou un comté devraient élaborer un plan complet pour observer les intersections qui représentent bien le secteur géographique étudié. Le plan d'échantillonnage des secteurs et heures à observer doit donc être basé sur certains critères logiques et pertinents. Si les interpellations ayant entraîné des plaintes se sont produites dans des secteurs identifiables d'une ville, d'un comté ou d'un État, il faudrait choisir des intersections qui représentent ces secteurs. Si le plaignant allègue que l'ensemble d'un service de police pratique systématiquement le profilage racial, il pourrait alors être nécessaire de se procurer des données de base pour l'ensemble du secteur géographique couvert par le service. Si possible, il faut effectuer un échantillonnage aléatoire des intersections pour contrôler les éventuelles variations démographiques entre conducteurs et entre intersections.

Outre la nécessité de données géographiques, le moment de la journée auquel effectuer des observations peut également être un aspect important. Les heures d'observation devraient correspondre exactement à tout régime temporel des interpellations qui font l'objet des plaintes. En raison de la luminosité réduite, l'observation des conducteurs la nuit peut être problématique et exiger des chercheurs qu'ils examinent les populations de jour et de nuit à l'aide des estimations du recensement.

Pour saisir des données de base sur les contrevenants, chaque infraction étudiée doit être soigneusement définie. Par exemple, des décisions doivent être prises sur la vitesse à laquelle un conducteur doit rouler pour être compté comme contrevenant ou non contrevenant. Le nombre précis de milles à l'heure au-dessus de la limite de vitesse (5-10 m/h) est moins important que l'application uniforme des critères convenus. De même, les

chercheurs doivent définir avec précision ce que veut dire ne pas s'arrêter à un panneau d'arrêt ou de brûler un feu rouge aux fins d'exclusion dans la catégorie des infractions. Il pourrait être nécessaire de montrer divers comportements (accélérer à la lumière jaune, ralentir sans s'arrêter à un panneau d'arrêt, etc.) aux observateurs sur le terrain et les former à ce qui constitue une infraction aux fins d'une étude pour assurer la fiabilité et l'uniformité de leurs rapports.

Une fois que les chercheurs auront déterminé les types d'infractions à observer et les auront définis sur le plan opérationnel, ils devront élaborer une méthodologie fiable pour les observer. À nouveau, il faudra établir une stratégie appropriée pour échantillonner les intersections d'une ville ou d'un comté aux fins de mener des observations. Pour les excès de vitesse, il faudrait utiliser des pistolets radars pour mesurer la vitesse pendant que les observateurs relèvent la race des conducteurs. Pour les infractions aux intersections contrôlées, les observateurs doivent être situés à un endroit où ils peuvent observer soigneusement les intersections étudiées sans influencer le comportement des conducteurs. Ce n'est que grâce à une saisie systématique des données de base sur les conducteurs et les contrevenants que les chercheurs auront la possibilité de produire des analyses utiles sur le traitement policier des automobilistes des minorités par rapport aux blancs.

Bien que cette discussion porte principalement sur le profilage racial dans le contexte des interpellations de véhicules par la police, on peut utiliser une méthode d'observation similaire si des interpellations de piétons font l'objet d'une enquête. Les chercheurs du Home Office ont utilisé des caméras vidéo montées sur des voitures pour filmer les visages des piétons et des conducteurs dans cinq districts de la Grande-Bretagne (Miller et al., 2002). Les observateurs ont ensuite classé les personnes filmées comme noires, blanches, asiatiques ou autres. Les buts de cette recherche étaient de déterminer si la population d'un secteur donné était différente de la population recensée et si la police interpelle des minorités de façon disproportionnée par rapport à leurs pourcentages dans la population de conducteurs pouvant être interpellés. Les chercheurs ont relevé des

différences démographiques significatives entre les chiffres du recensement et ceux de leurs observations.

On pourrait concevoir une stratégie pour observer les piétons à l'aide de caméras vidéo ou d'autres observateurs utilisés de façon similaire à la stratégie d'observation des conducteurs décrite précédemment. Si le but d'une telle collecte de données est de soutenir une poursuite pour profilage racial, les observations pourraient se limiter aux secteurs où les interpellations discriminatoires alléguées se sont produites. Des observateurs ou des caméras pourraient être placés discrètement dans ces secteurs, et la race des piétons qui les fréquentent pourrait être enregistrée. Une telle stratégie serait facile à mettre en oeuvre dans un secteur où il y a peu de piétons mais serait plus difficile à réaliser dans un secteur où il y a un grand nombre de piétons, comme Toronto ou Montréal ou un autre grand centre urbain. Pour des secteurs comme ceux-là, d'autres populations de comparaison, comme les estimations censitaires des populations de jour, peuvent être la seule référence possible.

Comme les observations sur le terrain des contrevenants aux règlements de la circulation, les observations de piétons pourraient servir à déterminer si les personnes de certaines races ont une conduite disproportionnellement illégale ou désordonnée en public.

Sherman et Weisburd (1995) ont eu recours à l'observation de terrain systématique pour relever des cas de crime et d'inconduite à certains points chauds avant et après divers niveaux de traitement de la présence policière. Les activités relevées étaient, entre autres, les bagarres, la vente de drogues, la musique intense ou les éclats de voix, la sollicitation apparente de prostitution, l'ivresse, uriner en public et farfouiller dans les poubelles. Un problème méthodologique important, mais pas insurmontable, avec ce type de recherche serait de définir soigneusement les types de conduite ciblés.

Caractéristiques de l'incident

La recherche sur le profilage racial doit également déterminer dans quelle mesure les disparités raciales existent (le cas échéant) dans les caractéristiques des interpellations.

En examinant les caractéristiques de l'incident, on met l'accent sur ce qui se passe du début à la fin de l'interpellation. Dans la mesure où les données sont disponibles dans les dossiers du service de police, la collecte et le codage des données sur plusieurs facteurs devraient être relativement simples. Par exemple, Zingraff et al. (2000) ont mesuré la durée d'attente en minutes puis ont calculé les temps d'attente moyens en fonction de la race.

Il faudrait également recueillir des données sur les fouilles de véhicules. Nixon (2001) a calculé les taux de fouille (c.-à-d., le nombre de fouilles ou d'interpellations) en fonction de la race dans son étude. De plus, Verniero (1999) a examiné les pourcentages de fouilles en fonction de la race. Il faudrait également recueillir des données sur les motifs de la fouille. Par exemple, Cordner et al. (2001) ont établi une distinction entre neuf types de fouilles à San Diego – d'inventaire, accessoire à une arrestation, avec consentement, par dérogation au Quatrième Amendement, autres motifs, trace de contrebande, contrebande visible, évidence d'activité criminelle et alerte canine. Les renseignements sur les résultats de la fouille sont également importants. Zingraff et al. (2000) ont examiné le pourcentage en fonction de la race des fouilles entraînant des contraventions et des avertissements.

Conclusion

Bien que la quantité de recherche sur le profilage racial ait beaucoup augmenté, on comprend encore mal les facteurs qui influencent la police et son comportement, notamment en raison de deux facteurs. Ces facteurs doivent être pris en compte en lisant la documentation ci-dessus et en prenant des décisions éclairées sur la façon d'aborder une étude portant sur le profilage racial. Premièrement, les chercheurs n'ont pas eu beaucoup de succès dans la détermination des caractéristiques des conducteurs qui *ne sont pas* interpellés et/ou fouillés par la police. Le gros de la documentation se préoccupe de ce qui se passe après qu'un agent de police ait interpellé un citoyen. Deuxièmement, les analyses statistiques des résultats des interpellations dans les études décrites ci-dessus

ne tiennent habituellement pas compte des facteurs judiciaires et extrajudiciaires pouvant expliquer les facteurs raciaux. L'absence de techniques statistiques multidimensionnelles est particulièrement problématique à cet égard, car une bonne partie des recherches empiriques récentes utilisant une méthodologie de recherche basée sur l'observation ont conclu que la race des citoyens n'a pas d'influence significative sur le comportement de la police, comme la décision de fouiller et/ou d'arrêter. Cependant, les quelques études qui ont utilisé des techniques statistiques multidimensionnelles ont constaté qu'au moins une partie de la disparité raciale relevée dans d'autres études utilisant différents types de techniques statistiques (p. ex., analyses bidimensionnelles) peut s'expliquer par d'autres facteurs.

De plus, la plupart des études effectuées jusqu'à maintenant n'ont pas examiné en profondeur le type d'activité qui a mené l'agent de police à soupçonner un automobiliste ou un piéton particulier. C'est une chose de parler de criminalité en général (c.-à-d., toutes les infractions criminelles) c'en est une autre de traiter d'infractions particulières, comme les infractions relatives aux armes. La plupart des recherches (utilisant des techniques statistiques bidimensionnelles et multidimensionnelles) ont constaté que les profils ont peu de chance d'être efficaces, mais dans certains cas il peut être nécessaire de recourir à des pratiques qui comportent généralement du profilage. Comme George Kelling (in Herszenhorn, 2000:41) l'a expliqué concernant les politiques des services de police relatives aux interpellations fondées sur la race pour les fouilles et saisies d'armes à Newark, New Jersey, la question du profilage racial peut s'opposer à l'idée de bonne planification du service. Essentiellement, il a soulevé la question suivante : en supposant la justesse du fondement factuel de la politique (c.-à-d., que les membres d'un groupe racial particulier sont plus susceptibles d'être en possession d'un article illégal) la police devrait-elle utiliser ou non des politiques fondées explicitement sur la race?

Une grande partie des travaux effectués en profilage racial mettent l'accent sur les numérateurs et les dénominateurs, ainsi que sur le choix des techniques méthodologiques et statistiques appropriées. Plusieurs études ont utilisé des données de référence comme dénominateur pour comparer le nombre d'interpellations de véhicules à la composition

raciale dans le secteur étudié. Les types de données de référence les plus couramment utilisés sont les données du recensement et les données des véhicules automobiles recueillies par le gouvernement. Des chercheurs pensent qu'un certain nombre de facteurs peuvent nuire aux résultats des études qui utilisent les données de référence, comme les profils de conduite, les profils criminels, la propriété des véhicules, etc. Ils proposent plutôt d'utiliser des données de base. Ces études exigent des données recueillies par l'observation des automobilistes, une approche coûteuse et qui exige beaucoup de personnel.

Une autre difficulté rencontrée jusqu'à maintenant est que les données ont été recueillies sans aucun cadre théorique. En effet, les chercheurs ont simplement compté les choses – par exemple, le nombre d'interpellations de véhicules, par la police. Au lieu de cela la recherche devrait maintenant se préoccuper du contexte théorique général d'explication des comportements. Les problèmes de la police sont en grande partie dus à ce manque d'analyse des données empiriques d'un point de vue théorique. Pour clarifier cette situation, un bon nombre des critiques portées aujourd'hui contre la police au Canada viennent d'une perspective autodéfinie des droits de la personne, une perspective qui se trouve dans le fondement théorique de la criminologie structurelle (voir l'annexe B).

Pour contrebalancer ces critiques, la police peut examiner les secteurs pertinents suivants concernant le profilage racial d'un point de vue théorique afin de déterminer les variables explicatives clés et tester certaines hypothèses. Jusqu'à ce que ce type d'approche soit intégré dans les études, on peut alléguer que très peu de politiques peuvent être établies à partir des recherches effectuées jusqu'à maintenant.

Des décisions stratégiques plus claires verront le jour dans ce domaine une fois que les théories auront été testées et que les variables et les hypothèses appropriées auront été examinées. Par exemple, des études peuvent mettre l'accent sur les décisions d'agents particuliers (qui pourraient avoir des implications sur le recrutement et la formation ainsi que les cours de sensibilisation à la diversité culturelle). Une autre approche pourrait examiner des théories organisationnelles et de gestion afin d'évaluer la structure actuelle

d'encouragement du comportement des policiers des services ainsi que certains styles de supervision. Une autre approche pourrait étudier l'interaction entre les agents de police et les citoyens qu'ils ont interpellés.

Quelles solutions s'offrent aux cadres de la police quand les données indiquent un problème de profilage racial, notamment après qu'un service de police ait mis en œuvre une formation, une supervision améliorée et une politique décourageant ou interdisant le profilage racial? Dans ce rapport, un des aspects examinés était l'utilisation d'un système d'alerte rapide par lequel les interpellations de tous les agents de police sont comparées pour identifier les agents qui interpellent une proportion plus grande de minorités raciales. Cependant, plusieurs faiblesses ont été relevées dans cette approche, et pour les corriger il faudrait que des mesures appropriées soient prises pour comparer les résultats des agents de police dans le temps et l'espace géographique.

Dans ces conditions, que peuvent faire les cadres de la police en ce qui concerne la possibilité de profilage racial? Ils pourraient effectuer périodiquement plusieurs petites études réparties dans un secteur, notamment dans des endroits à forte circulation. Les résultats de ce type d'étude pourraient servir de système d'alerte rapide pour l'organisation. De plus, on pourrait utiliser des données de référence sur la criminalité et les opérations de la police.

Bibliographie

- Abramovsky, A. and J.I. Edelstein. Pretext stops and profilage racial after *Whren v. United States*. *Albany Law Review*, 63, 2000.
- Aguirre Jr., Adalberto. Profiling Mexican American Identity: Issues and Concerns. *American Behavioral Scientist*, 47, 2004.
- Alpert, G.P., M.R. Smith and R.G. Dunham. Toward a Better Benchmark: Assessing the Utility of not-at-fault Traffic Crash Data in Profilage racial Research. *Justice Research and Policy*, 6, 2004.
- American Civil Liberties Union. *Report of John Lamberth, PhD*. New York: Author. 1996.
- American Civil Liberties Union. *Driving while black*. New York: Author. 1999.
- American Civil Liberties Union. *Plaintiff's fifth monitoring report: Pedestrian and car stop audit*. 2000. (On-line) Available:<http://www.aclupa.org/report.htm>.
- Barlow, David E. and Melissa Hickman Barlow. Profilage racial: A Survey of African American Police Officers. *Police Quarterly*, 5, 2002.
- Batton, Constance and Colleen Kaldeck. Theoretical and Methodological Issues in Profilage racial Research. *Police Quarterly*, 7, 2004.
- Boyle, J., S. Dienstfrey and A. Sothoron. *National Survey of Speeding and Other Unsafe Driving Actions: Driver's attitudes and behaviors* (Vol. 2). Washington, D.C.: National Highway Traffic Safety Administration. 1998.
- Buerger, Michael. Supervisory Challenges Arising From Profilage racial Legislation. *Police Quarterly*, 5, 2002.
- Buerger, Michael E. and Amy Farrell. The Evidence of Profilage racial: Interpreting Documented and Unofficial Sources. *Police Quarterly*, 5, 2002.
- Bureau of Transportation Statistics. *1995 American Travel Survey*. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation. 1997.
- Canadian Press. "Montreal police admit profilage racial problem." *Winnipeg Free Press*, January 30, 2005, p. A11.
- Cleary, J. *Profilage racial studies in law enforcement: Issues and methodology*. St Paul, MN: Minnesota House of Representatives, Research Department. 2000.

Cole, D. No equal justice: *Race and Class in the American criminal justice system*. New York: New Press. 2001.

Cordner, G., B. Williams and M. Zuniga. *Vehicle Stop Study: Mid-year Report*. San Diego, CA.: San Diego Police Department. 2000.

Cordner, G., B. Williams and M. Zuniga. *Vehicle stops for the year 2000: Executive summary*. San Diego, CA.: San Diego Police Department.

Cordner, G., B. Williams, and A. Velasco. *Vehicle Stops in San Diego: 2001 (Report)*. San Diego, CA.: Eastern Kentucky University; Vanderbilt University; San Diego State University. 2002.

Cox, S.M., S.E. Pease, D.S. Miller, and C.B. Tyson. *Interim report of traffic stop statistics for the state of Connecticut*. Rocky Hill, CT: Division of Criminal Justice. 2001.

Davies, Sharon L. Profiling Terror. *Ohio State Journal of Criminal Law*, 1, 2003.

Eck, J.E., L. Liu, and L. G. Bospath. *Police Vehicle Stops in Cincinnati: July 1-December 31, 2001*. Cincinnati, OH.: University of Cincinnati, the Cincinnati Police Department, and the City of Cincinnati. 2003.

Eckstrand, L.E. *Limited data available on motorist stops*. Washington, D.C.: U.S. General Accounting Office. 2000.

Fagan, Jeffrey. Law, Social Science, and Profilage racial. *Justice Research and Policy*, 4, 2002.

Fagan, J. and G. Davies. Street stops and broken windows: Terror, race and disorder in New York City. *Fordham Urban Law Journal*, 28, 2002.

Farmer, J. *Monitor's quarterly and training evaluation reports track state police progress: Attorney general releases traffic survey and semiannual data on statewide state police traffic enforcement and trooper conduct*. Trenton, N.J.: New Jersey Department of Law and Public Safety. 2001.

Farrell, Amy, Jack McDevitt, and Michael E. Buerger. Moving Police and Community Dialogues Forward Through Data Collection Task Forces. *Police Quarterly*, 5, 2002.

Federal Highway Administration. *Our nation's travel: 1995 Nationwide Personal Transportation Survey early results report*. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation. 1995.

Fridell, Lorie, Robert Lunney, Drew Diamond, Bruce Kubu, Michael Scott, and Coleen Laing. *Racially Biased Policing: A Principled Response*. Washington, D.C.: Police Executive Research Forum, 2001.

- Gabbidon, Shaun L. Profilage racial by Store Clerks and Security Personnel in Retail Establishments. *Journal of Contemporary Criminal Justice*, 19, 2003.
- Harris, D.A. The stories, the statistics and the law: Why “driving while black” matters. *Minnesota Law Review*, 84, 1999.
- Herszenhorn, D.M. Police and union chiefs meet to address profilage racial. *New York Times*, October 22, 2000, Sec.1, p. 41.
- Institute on Race and Poverty. *Saint Paul traffic stops data analysis*. Minneapolis: University of Minnesota, 2001.
- International Association of Chiefs of Police. *Building Integrity and reducing drug corruption in police departments*. Washington, D.C.: Government Printing Office. 1989.
- Johnson, S.M. *Testimony Before the House Judiciary Committee’s Subcommittee on Crime and Corrections*. Harrisburg, PA. 2001.
- Kari, S. “Police Used Profiling, Judge Says.” *National Post*, September 17, 2004, p. A4.
- Kennedy, R. Suspect Policy. *The New Republic*, 13, 1999, p. 30.
- Klinger, D.A. Negotiating order in patrol work: An ecological theory of police response to deviance. *Criminology*, 35, 1997.
- Kuxhaus, D. “Racial tactic condemned at lawyers conference.” *Winnipeg Free Press*, August 18, 2004, p. B10.
- Lamberth, J.C. *Revisited statistical analysis of the incidence of police stops and arrests of black drivers/travelers on the New Jersey Turnpike between exits or interchanges 1 and 3 from the years 1988 through 1991*. (Unpublished Report). Philadelphia, PA.: Temple University. 1994.
- Lamberth, J. C. *Report of John C. Lamberth*, Ph. D. (On-line) Available: www.aclu.org/court/lamberth.html. 1997.
- Lamberth, J.C. *Ann Arbor Police Department Traffic Stop Data Collection Methods and Analysis Study*. Chadds Ford, PA.: Lamberth Consulting. 2004.
- Langan, P.A., L.A. Greenfeld, S.K. Smith, M.R. Durose and D.J. Levin. *Contacts between the police and the public: Findings from the 1999 National Survey*. Washington, D.C.: Bureau of Criminal Justice Statistics, U.S. Department of Justice. 2001.
- Lange, J.E., Blackman, K.O., and M.B. Johnson. *Speed Violation Survey of the New Jersey Turnpike: Final Report*. Trenton, NJ.: Office of the Attorney General. 2001.

- Lange, J.E., M.B. Johnson, and R. B. Voss. Testing the Profilage racial Hypothesis for Seemingly Disparate Traffic Stops on the New Jersey Turnpike. *Justice Quarterly*, 22, 2005.
- Lansdowne, W.M. *Vehicle Stops Demographic Study*. San Jose, CA.: San Jose Police Department. 2000.
- Lundman, R., and R.L. Kaufman. *Driving while black: Effects of race, ethnicity, and gender on citizen self-reports of traffic stops and police actions*. *Criminology*, 41, 2003.
- Makin, K. "Police use profilage racial, Ontario official admits." *Globe and Mail*, January 18, 2003a, p. A6.
- Makin, K. "Police use profilage racial, appeal court concludes." *Globe and Mail*, April 17, 2003b, p. A6.
- Mastrofski, S.D., R.B. Parks, A.J. Reiss, R.E. Worden, C. DeJong, J.B. Snipes et al. *Systematic observation of public police: Applying field research methods to police issues*. Washington, D.C.: Government Printing Office. 1998.
- Mastrofski, S.D., M.D. Reisig and J.D. McCluskey. Police disrespect toward the public: An encounter-based analysis. *Criminology*, 40, 2002.
- McMahon, J. and A. Kraus. *How to Correctly Collect and Analyze Profilage racial Data*. Washington, D.C.: Office of Community Oriented Policing Services, U.S. Department of Justice. 2002.
- McMahon, Joyce and Amanda Kraus. *A Suggested Approach to Analyzing Profilage racial: Sample Templates for Analyzing Car-Stop Data*. Washington, D.C.: Office of Community Oriented Policing Services, U.S. Department of Justice. 2005.
- Meeks, K. *Driving While Black: What To Do if You Are a Victim of Profilage racial*. New York : Broadway Books. 2000.
- Miller, J. *Profiling populations available for stops and searches*. Police Research Series Paper No. 121. London, England: Home Office Research, Development and Statistics Directorate. 2000.
- Miller, J., P. Quinton and N. Bland. Measuring Stops and Searches. Lessons from U.K. Home Office Research. *Justice Research and Policy*, 4, 2002.
- Minnesota Department of Public Safety. *Profilage racial Report*. November, 2000.
- National Conference of State Legislatures. *State laws address 'profilage racial.'* Washington, D.C.: Author, 2001.

Nixon, J. *2000 annual report of Missouri traffic stops*. Jefferson City, MI.: Missouri Attorney General's Office.

Northeastern University. *Profilage racial Data Collection Resource Center*.

Police Foundation. *Profilage racial: The state of the law*. Washington, D.C.: Author, 2001.

Ramirez, D., J. McDevitt and A. Farrell. *A Resource Guide on Profilage racial Data Collection System: Promising Practices and Lessons Learned*. Washington, D.C.: U.S. Department of Justice, 2000.

Rojeck, J., R. Rosenfeld and S. Decker. The Influence of Driver's Race on Traffic Stops in Missouri. *Police Quarterly*, 7, 2004.

San Jose Police Department. *Vehicle stop demographic study: First Report*. San Jose, CA.: Author. 1999.

Sherman, L., and D. Weisburd. General deterrent effects of police patrol in crime "hot spots": A randomized, controlled experiment. *Justice Quarterly*, 18, 1995.

Smith, M.R., D. Devey-Tomaskovic, M. Mason, M. T. Zingraff, C. Chambers, P. Warren et al. "*Driving while Black*": *Establishing a baseline of driver behavior by measuring driving speed and demographic characteristics*. Unpublished Manuscript. Raleigh, N.C.: North Carolina State University. 2000.

Smith, M.R., and M. Petrocelli. Profilage racial? A multivariate analysis of police traffic stop data. *Police Quarterly*, 4, 2001.

Smith, Michael R. and Geoffrey P. Alpert. Searching For Direction: Courts, Social Science, and the Adjudication of Profilage racial Claims. *Justice Quarterly*, 19, 2002.

Spitzer, E. The New York City Police Department's "stop and frisk" practices: *A Report to the people of the state of New York from the Office of the Attorney General*. Albany, N.Y.: New York Attorney General's Office. 1999.

Strom, K.J. and M.R. Durose. *Traffic Stop Data Collection Policies for State Police, 2001*. Washington, D.C.: Bureau of Justice Statistics, U. S. Department of Justice.

Strom, K., P. Brien and S. Smith. *Traffic Stop Data Collection Policies for State Police 2001*. Washington, D.C.: Bureau of Justice Statistics, U.S. Department of Justice.

Trende, S.P. Why modest proposals offer the best solution for combating profilage racial. *Duke Law Journal*, 50, 2000.

U.S. Commission on Civil Rights. *Who is guarding the guardians?* Washington, D.C.: Government Printing Office. 1981.

U.S. Department of Justice. *Police integrity: Public service with honor*. Washington, D.C.: Government Printing Office. 1997.

U.S. Department of Justice. *Police-Public Contact Survey, 1999: United States*. Ann Arbor, MI.: Inter-university Consortium for Political and Social Research. 2001.

Verniero, P. *Interim report of the state police review team regarding allegations of profilage racial*. Trenton, N.J.: Attorney General of New Jersey. 1999.

Walker, S. Searching for the Denominator: Problems with Police Traffic Stop Data and an Early Warning System Solution. *Justice Research and Policy*, 3, 2001.

Walker, S., and G. Alpert. *Early Warning Systems: Concept, history, and issues*. Washington, D.C.: International City Management Association.

Walker, S., G. Alpert and D. Kenney. *Responding to the problem police officer: A national evaluation of early warning systems*. Final Report to the National Institute of Justice. 2000.

Walker, Samuel, Cassia Spohn and Miriam DeLeone. *The Color of Justice: Race, Ethnicity and Crime in America*. Belmont, CA: Wadsworth, 2000.

Washington State Patrol and Criminal Justice Training Commission. *Report to the legislature on routine traffic stop data*. January, 2001.

Weitzer, R. Racialized Policing: Residents' Perceptions in Three Neighborhoods. *Law and Society Review*, 34, 2000.

Weitzer, R., and S. Tuch. Racially Biased Policing: Determinates of Citizen Perceptions. *Social Forces*, 83, 2005.

Worden, R.E. Situational and attitudinal explanations of police behavior: A theoretical reappraisal and empirical reassessment. *Law and Society Review*, 23, 1989.

Wortley, Scot. *Bias Free Policing: The Kingston Data Collection Project- Final Results*. Toronto: Centre of Criminology, University of Toronto, 2005.

Wright, C.P., D. Devey-Tomaskovic and M.T. Zingraff. *Self-reported police speeding stops: Results from a North Carolina record check survey*. Paper presented at the American Society of Criminology Meeting, San Fransisco. 2000.

Zingraff, M., H. Mason, W.R. Smith, D. Devey-Tomaskovic, P. Warren, H.L. McMurray and C.R. Fenton. *Evaluating North Carolina State Highway Patrol Data: Citations, Warnings, and Searches in 1998*. Report submitted to North Carolina Department of Crime Control and Public Safety and North Carolina State Highway, 2000.

Affaires citées

Anderson v. Cornejo, 2002 U.S. Dist. LEXIS 4378 (N.D. Ill. 2002)

Chavez v. Illinois State Police, 251 F.3d 612 (7th Cir. 2001).

Illinois v. Wardlaw, 120 S.Ct. 673 (2000).

Rodriguez v. California Highway Patrol, 891131 (N.D. Cal 2000).

State v. Kennedy, 588834, 840 (N.J. Super. Ct. App. Div. 1991).

State v. Soto, 734350 (N.J. Super Ct. Law Div. 1996).

United States v. Armstrong, 517 U.S. 456 (1996).

United States v. Brignoni-Poence, 422 US 873 (1975).

United States v. Martinez-Fuerte, 425 U.S. 931 (1976).

Whren v. United States, 517 U.S. 806 (1996).

Annexes

Annexe A

Traiter les activités policières influencées par des préjugés raciaux

OBJECTIF : Cette politique vise à réaffirmer l'engagement de ce service dans des activités policières non influencées par des préjugés, à clarifier les circonstances dans lesquelles les agents peuvent tenir compte de la race ou de l'origine ethnique pour prendre des décisions d'application de la loi et à renforcer les procédures qui servent à assurer le public que nous fournissons un service et appliquons les lois d'une façon équitable.

Politique :

A) Activités policières impartiales

1. Les détentions aux fins d'enquête, les interpellations de véhicules, les arrestations, les fouilles et les saisies de biens par les agents seront basées sur une norme de soupçon raisonnable ou de motif raisonnable conformément au Quatrième Amendement de la constitution des États-Unis. Les agents doivent pouvoir expliquer des faits et des circonstances spécifiques qui appuient le soupçon raisonnable ou le motif raisonnable pour les détentions aux fins d'enquête, les interpellations de véhicules, les arrestations, les fouilles non consenties et les saisies de biens.

Sous réserve des dispositions qui suivent, les agents ne devront pas tenir compte de la race ou de l'origine ethnique pour établir le soupçon raisonnable ou le motif raisonnable. De même, sous réserve des dispositions qui suivent, les agents ne devront pas tenir compte de la race ou de l'origine ethnique même pour décider d'effectuer des contacts sans consentement qui ne constituent pas des détentions légales ou de demander le consentement à la fouille.

Les agents pourraient prendre en compte la race ou l'origine ethnique indiquée d'un ou de plusieurs suspects donnés à partir de renseignements fiables et

- pertinents au niveau local qui relie une ou des personnes d'une race ou d'une origine ethnique particulière à des incidents illégaux particuliers. La race ou l'origine ethnique ne peut jamais être le seul fondement d'un motif raisonnable ou d'un soupçon raisonnable.
2. Sous réserve des dispositions précédentes, la race et l'origine ethnique ne devront pas être des facteurs de motivation pour prendre des décisions d'application de la loi.

B) Prévenir les perceptions d'activités policières influencées par des préjugés

Afin d'éviter toutes perceptions inadéquates d'application de la loi influencée par des préjugés, chaque agent devra prendre les mesures suivantes en procédant à l'interpellation de piétons et de véhicules.

Être courtois et professionnel.

Se présenter au citoyen (en donnant son nom et son appartenance à un service), et indiquer motif de l'interpellation dès que possible, à moins que cette information ne compromette la sécurité de l'agent ou la sécurité publique. Lors d'interpellations de véhicules, l'agent doit fournir cette information avant de demander au conducteur son permis de conduire et son certificat d'immatriculation.

Veiller à ce que la détention ne soit pas plus longue que nécessaire pour prendre les mesures appropriées relatives à l'infraction connue ou soupçonnée, et à ce que le citoyen comprenne la raison des délais raisonnables.

Répondre à toutes les questions que le citoyen pourrait poser, y compris expliquer les options de traitement de contravention pour infraction au code de la route, le cas échéant.

Fournir son nom et numéro de plaque sur demande, par écrit ou sur une carte d'affaire.

S'excuser et/ou expliquer s'il détermine que le soupçon raisonnable n'était pas fondé (p. ex., après une interpellation aux fins d'enquête).

Conformité :

Le non respect de cette politique entraînera les mesures disciplinaires indiquées dans les ordonnances et les règlements du service.

Supervision et responsabilisation :

Les superviseurs devront s'assurer que tout le personnel sous leur commandement connaisse bien le contenu de cette politique et la respecte dans leurs activités.

Source : Fridell et al., 2001, pp. 52-53.

Annexe B

Repérer les critiques de la police au Canada

Une critique des activités policières de la criminologie critique – structurelle

Introduction : Étude de cas

Les documents sur l'oppression ne proviennent pas tous des travaux des spécialistes de la criminologie critique. Par exemple, un récent article de Mastrofski et al. (2002, 540) cherchait à déterminer si la police « montrer de l'irrespect envers les membres des classes inférieures de la société, dans la marginalité culturelle ... ». Si c'était le cas, la police « semblerait renforcer les grands types d'inégalité structurelle et contribuerait aux conséquences de discordance sociale de son travail. Cela validerait les accusations de traitement préjudiciable, comme la discrimination raciale. Ou bien l'irrespect n'est-il simplement qu'une fonction des aspects transitoires de la situation, la façon dont les citoyens se comportent sur le moment. » Mastrofski et al. (2002), dans leur étude de deux villes américaines (Indianapolis, Indiana, et St. Petersburg, Floride) ont indiqué dans leur examen des résultats que « même en tenant compte des divers types de comportement des suspects, ces policiers semblent reproduire plusieurs grandes tendances sociales à montrer de l'irrespect de façon disproportionnée aux personnes de statut inférieur ou marginal ». Selon un spécialiste de la criminologie critique, cela indique que le langage oppressif est enchâssé dans les relations de la police avec les citoyens et que le traitement irrespectueux des pauvres et des sans pouvoir par la police reflète les préjugés concernant le sexe, la race et la classe sociale dans la société.

Un spécialiste de la criminologie critique peut ignorer les aspects suivants (provenant du même examen, la page précédant le commentaire ci-dessus) : «... les personnes montrant les effets importants prévus étaient des suspects masculins jeunes et à faible revenu ayant provoqué de l'irrespect. Parmi ceux-ci, le facteur de loin le plus important était de savoir si le suspect avait provoqué de l'irrespect. Les suspects qui avaient résisté à la police, qui avaient une preuve solide contre eux et qui n'étaient pas en conflit avec d'autres personnes proches n'avaient pas vraiment de plus grand risque d'irrespect de la part de la

police. » Les auteurs continuent en indiquant que leurs données montrent que « la race des citoyens s'est avérée significative, ... mais dans la direction opposée aux attentes. Quel que soit le degré de désavantage du quartier dans lequel le citoyen entrait en contact avec la police, les suspects blancs étaient plus susceptibles d'être traités avec irrespect que les suspects des minorités. » Mastrofski et al. ont constaté que le prédicteur le plus efficace d'irrespect de la part de la police était le comportement du suspect durant le contact avec la police. « Comme on s'y attendait, cela s'explique surtout par la façon dont le suspect se comporte. Le moralisme de la police, démontré par les mots et les gestes irrespectueux, semble être le plus fortement déterminé par ce que font les suspects, ce qui indique que même à une époque où les règles, les règlements et l'influence de la loi sur la police américaine sont probablement plus importants qu'ils n'ont jamais été, les suspects exercent encore une influence considérable sur la façon dont ils sont traités, une constatation qui présente de l'intérêt pour ceux qui cherchent des façons de réduire l'impolitesse de la police dans ses contacts avec le public. »

La police mène-t-elle des activités policières influencées par des préjugés raciaux?

Un point de vue de la criminologie structurelle : Une introduction

En général, cette approche stipule que le crime doit être défini en termes d'oppression. Certains groupes sont particulièrement vulnérables à cette oppression, comme les membres de la classe ouvrière et des classes marginales, les femmes (notamment celles qui sont mères célibataires et/ou pauvres), les groupes de minorités ethniques et raciales (notamment ceux qui sont immigrants et qui sont originaires de pays non anglophones) et les peuples autochtones (c.-à-d., ceux qui ont souffert des processus et des pratiques de colonisation et de désavantage institutionnel). Tous ces groupes sont susceptibles de souffrir de relations sociales oppressives en fonction de leur place dans le système de classes sociales, du racisme, etc.

L'analyse de l'approche de la criminologie structurelle porte sur deux points, (1) les crimes des puissants et (2) les crimes des moins puissants. Pour analyser les crimes des puissants, on porte l'attention sur des questions concernant l'idéologie (p. ex., la nature

de la politique « de la loi et de l'ordre »), les institutions (comme l'économie politique et les incidences sociales du mouvement de privatisation), ainsi que l'État (p. ex., l'administration de style gestionnaire des tribunaux). Le contexte structurel de la criminalité par rapport au développement et aux institutions capitalistes est un aspect central de toute explication de l'analyse des crimes des puissants.

Le but de l'analyse quand on étudie les crimes des moins puissants est d'examiner le point de vue à partir des expériences particulières de certains segments de la population. Différentes formes d'activité criminelle sont menées par les membres des groupes moins puissants mentionnés précédemment. Dans ces analyses, on met l'accent sur la spécificité du crime et le comportement criminel (comme les types d'activité particuliers) et sur les caractéristiques générales qui réunissent ces divers groupes (comme leurs expériences sociales, économiques et politiques communes).

On considère que la criminalité est associée à un processus général d'économie politique qui touche les puissants et les moins puissants de façons très différentes. Pour les puissants, il y a des pressions pour assurer le maintien du pouvoir de l'État et les intérêts personnels dans le contexte global des activités internationales et transnationales. Pour les moins puissants, la cause de la criminalité semble résider dans l'interaction entre la marginalisation (c.-à-d., la séparation des gens des institutions traditionnelles) et la criminalisation (c.-à-d., l'intervention des autorités gouvernementales). On met également l'accent sur la racialisation de la criminalité, dans laquelle certaines collectivités sont ciblées par la police dans la « guerre contre le crime » et le « désordre public ». La plupart des travaux effectués jusqu'à maintenant par les chercheurs qui travaillent dans le cadre théorique de la criminologie structurelle ont porté sur le sexe et la classe sociale. Ce n'est que depuis cinq ans ou à peu près qu'ils ont commencé à analyser les minorités, notamment le traitement disparate des groupes raciaux et ethniques dans les divers aspects du système de justice pénale, et à documenter les inégalités qu'ils subissent.

Cela veut dire que le comportement criminel est lié à un contexte social qui est déterminé structurellement par l'affectation générale des ressources de la société et par la nature particulière de l'intervention policière dans la vie des gens. C'est ce qu'on appelle le processus d'homogénéisation, dans lequel les moins puissants et les plus vulnérables de la société – les pauvres, les chômeurs, etc. – sont traités par le système jusqu'à ce qu'ils constituent un nombre disproportionné de récidivistes.

L'importance croissante des disparités entre les riches et les pauvres et l'augmentation du nombre des pauvres provoquent une crise de légitimation pour l'ensemble du système. Une réponse consiste à développer une approche de politique « de la loi et de l'ordre » qui enchâsse et exacerbe le processus homogénéisant d'identification et de punition des infractions. La nature répressive de l'État concernant certaines couches de la classe ouvrière et relativement à certaines collectivités est un sujet de préoccupation.

Pour la criminologie structurelle, la réponse au crime doit être basée sur une stratégie de prise en charge sociale. Cela veut dire faire participer les gens directement aux décisions concernant leur avenir par la démocratie et des processus participatifs directs. Cela exige également une redistribution des ressources sociales vers les collectivités en fonction des besoins sociaux et de l'équité.

Pour lutter contre les crimes commis par les puissants, il doit y avoir une responsabilisation ouverte et publique de tous les représentants de l'État. Par ailleurs, dans le cadre de la distribution de la richesse, il doit y avoir un transfert de richesse des particuliers vers le public sous le contrôle communautaire.

Les mesures de prévention de la criminalité comprennent des campagnes contre le racisme et le sexisme (y compris la rééducation et la formation de représentants de l'État comme les policiers). On met beaucoup l'accent sur l'application et la protection des droits fondamentaux de la personne et leur institutionnalisation au moyen d'organismes de surveillance, comme des commissions des droits de la personne et des politiques d'action sociale.

Enfin, le système de justice pénale devrait être basé sur un modèle de justice réparatrice plutôt que de mettre l'accent sur la vengeance et la punition. L'État ne devrait pas être répressif, bien que la coercition puisse être nécessaire dans le cadre de la redistribution de la richesse. Par ailleurs, le système de justice pénale devrait fonctionner ouvertement, publiquement et avec la pleine responsabilité de la collectivité. Ses fonctions devraient le plus possible refléter l'autodétermination au niveau communautaire, en respectant les droits de la personne.

Annexe C

Définitions : Disparité et discrimination

Une disparité se rapporte à une différence, mais sans qu'il y ait nécessairement de discrimination. En fait, une disparité peut être expliquée par des facteurs légitimes. Pour expliquer les différences des résultats dans le système de justice pénale ainsi que ses diverses grandes institutions (p. ex., la police) les mots « judiciaire » et « extrajudiciaire » sont souvent utilisés pour expliquer les éventuelles différences relevées. Les facteurs juridiques comprennent, par exemple, la gravité de l'infraction ou les antécédents criminels du délinquant. Tous deux sont considérés comme des fondements légitimes des décisions prises par les intervenants du système de justice pénale parce qu'ils sont basés sur le comportement criminel d'une personne. Les facteurs extrajudiciaires comprennent la race, l'origine ethnique, le sexe, la classe sociale, etc. – car ils ne sont pas des fondements légitimes des décisions du fait qu'ils impliquent l'appartenance à un groupe et ne sont pas reliés au comportement criminel d'une personne.

La **discrimination** est une différence basée sur le traitement différentiel de groupes sans référence au comportement ou aux qualifications d'une personne. Plusieurs définitions différentes de la discrimination sont utilisées – par exemple, la discrimination systémique (parfois appelée discrimination totale) se rapporte à la discrimination qui existe à tous les niveaux du système de justice pénale, en tous lieux et en tout temps. La discrimination institutionnalisée comprend les disparités raciales dans les résultats des politiques établies (c.-à-d., institutionnelles). Dans cette approche, la question clé est le résultat, et non l'intention. De plus, quand on constate la discrimination institutionnalisée dans une pratique particulière, on utilise parfois le terme « effet de race » pour signifier que l'on a constaté l'existence de ce type de discrimination. La discrimination contextuelle se rapporte à la discrimination dans des contextes ou des circonstances particuliers. Par exemple, on rencontre ce type de discrimination quand on examine la relation entre la victime et le contrevenant dans une infraction criminelle – si le délinquant est Afro-Américain et que la victime est blanche, des peines plus longues peuvent être imposées

au contrevenant trouvé coupable. Enfin, la discrimination individuelle peut être due à des actions de personnes particulières, mais elle n'est pas caractéristique d'un organisme de justice pénale ou du système de justice pénale dans son ensemble.

Pertinence du profilage racial : Tel qu'indiqué ci-dessus, il y a de nombreuses définitions du profilage racial, plus particulièrement les définitions étroite et plus générale du profilage racial. Ces définitions diffèrent en fonction de la mesure à laquelle la police peut utiliser à bon escient la race et l'origine ethnique comme un motif légitime pour interpellier et/ou fouiller un citoyen. Sans un commun accord sur ce que constitue un profilage racial illégal, il est difficile d'interpréter les disparités possibles entre les caractéristiques démographiques des personnes qui sont interpellées ou fouillées et celles qui ne le sont pas. Par exemple, l'existence d'une disparité raciale peut ne pas constituer du profilage racial si l'on se base sur une définition étroite mais pourrait être définie comme inadéquate dans une définition plus large.

+++++

Autres Rapports Disponibles

<u>Date</u>	<u>Titre</u>	<u>Auteur</u>
2005	La police à la suite des événements du 11 septembre 2001	Frederick Desroches, Ph.D.
2005	Crime organisé et police dans les communautés rurales et isolées du Canada – Une étude des perceptions des policiers/policières et de leurs interventions courantes	Marcel-Eugène LeBeuf, Ph.D.
2005	Corruption dans les services de police : causes et conséquences - Examen de la documentation	Don Loree, Ph.D.
2005	Premières nations et crime organisé	Colin Goff, Ph.D.
2005	La transformation de la structure des groupes du crime organisé	Jharna Chatterjee, Ph.D.
2005	Échange de l'information entre les services de police canadiens : Un équilibre entre la sécurité, l'efficacité et la collaboration	Marcel-Eugène LeBeuf, Ph.D. et Simon Paré, M. Ed.
2005	Lutte contre le crime organisé au Canada : Le rôle des médias et des campagnes de marketing social	Tullio Caputo, Ph.D. et Michel Vallée
2004	Les missions de paix et la police au Canada : Étude de l'incidence sur les policiers civils et les services de police	Marcel-Eugène LeBeuf,
Décembre 2004	Crime organisé et trafic de personnes au Canada: perceptions et discours	Christine Bruckert, Ph.D. et Colette Parent, Ph.D.
Septembre 2003	Le crime organisé de souche autochtone au Canada : élaborer une typologie pour comprendre et établir des stratégies d'intervention	E.J. Dickson-Gilmore, Ph.D. et Chris Whitehead
Juin 2003	Leçons tirées sur le crime organisé et la coopération policière dans l'Union européenne Entrevue avec le professeur Cyrille Fijnaut	Marcel-Eugène LeBeuf, Ph.D.
Mai 2003	TVCF: analyse de la documentation et bibliographie	Wade Deisman, M.A.
Mai 2003	La couverture médiatique du crime organisé - Enquête auprès des dirigeants policiers	Judith Dubois
Avril 2003	Le Canada et les nouveaux défis posés par la corruption dans le nouvel ordre mondiale. Une analyse bibliographique	Fernando Acosta, Ph.D.
Mars 2003	Les réseaux criminels	Vincent Lemieux, Ph.D.

Autres Rapports Disponibles (cont.)

Mars 2003	Les répercussions directes et indirectes du crime organisé sur les jeunes, en tant que délinquants et victimes	Holly Richter-White, M.A.
Juin 2002	Le partenariat frontalier d'application de la loi Canada-Américain – Une situation en évolution	Marcel-Eugène LeBeuf, Ph.D
Juin 2002	La couverture médiatique du crime organisé - Impact sur l'opinion publique?	Judith Dubois
Juin 2002	La <traite> des êtres humains et le crime organisé : Examen de la littérature	Christine Bruckert, Ph.D. et Colette Parent, Ph.D.
Avril 2002	Collectivités, contrebande et conflit : Envisager des mesures réparatrices pour réparer les préjudices implicites de la contrebande sur la nation Mohawk d'Akwesasne	E.J. Dickson-Gilmore, Ph.D.
1999	Rapport sur l'évaluation de l'initiative de justice réparatrice de la GRC: Degré de satisfaction des participants aux forums de justice communautaire	Jharna Chatterjee, Ph.D.
Août 1998	Justice réparatrice et maintien de l'ordre au Canada – Centrer l'attention sur la collectivité	Margaret Shaw et Frederick Jané