PROJET DE COLLECTE DE DONNÉES FONDÉES SUR LA RACE AUX CONTRÔLES ROUTIERS (PCDFRCR)

Lorne Foster est un professeur à la School of Public Policy and Administration (SPPA) et au département des études en équité (DES) à l'Université York de Toronto. Il est président de Race Inclusion and Supportive Environments (RISE), et un membre du comité consultatif du président sur les droits de la personne (President's Advisory Committee on Human Rights—PACHR).

Lesley Jacobs est professeur de droit et société, professeur de sciences politiques et directeur de l'Institut pour la recherche sociale de l'Université York à Toronto. Il a occupé plusieurs postes de professeur invité, notamment à la Faculté de droit de l'Université Harvard, à l'Université d'Oxford, à la Commission du droit du Canada et à la Faculté de droit de l'Université Weseda à Tokyo.

Dr Bobby Siu offre ses services de consultant en gestion dans les domaines de la diversité et de l'équité. Il est un professeur adjoint à l'Université York.

Le Projet de collecte de données fondées sur la race aux contrôles routiers (PCDFRCR) est une étude sans précédent qui a désagrégé et analysé des données sur la race qui ont été recueillies pendant deux années par la police d'Ottawa. Cet article résume les résultats de cette étude, qui ont des implications majeures sur l'élimination de la discrimination dans les activités de l'application de la loi au Canada et sur l'établissement d'un système de justice impartial.

Le Projet de collecte de données fondées sur la race aux contrôles routiers (PCDFRCR) demandait aux agents de police de consigner leur perception à propos de la race du conducteur, par voie d'observation seulement, lors de contrôles routiers sur une période de deux ans, soit de juin 2013 à juin 2015. Le service de police a participé à cette étude à cause d'une convention de règlement en matière de droits de la personne entre le Service de police d'Ottawa (SPO) et la Commission ontarienne des droits de la personne (CODP) en ce qui concerne le cas de Chad Aiken, un Afro-Canadien de 18 ans qui avait soutenu qu'un agent de police s'était moqué de lui et l'avait frappé lors d'un contrôle routier alors qu'il conduisait la Mercedes-Benz de sa mère. Nous avons déposé un compte rendu détaillé sur les résultats de ce projet le 24 octobre 2016.

L'étude du PCDFRCR représente la plus vaste et la plus complète entreprise de collecte de données sur la race de l'histoire du maintien de l'ordre canadien. Au total, 81 902 contrôles routiers qui furent enregistrés par des agents ont été examinés. Chaque enregistrement inclut des informations complètes sur la race, le sexe et l'âge, ainsi que des renseignements complets sur la division policière, les motifs pour le contrôle routier et les résultats du contrôle. Les enregistrements ne contiennent pas le moment de la journée ou le quartier où s'est produit le contrôle. Les agents saisissant les données sur la race ont signalé avoir pu percevoir la race du conducteur avant le contrôle dans 11,4 % des cas.

Ce projet de recherche a abordé trois enjeux :

FRÉQUENCE DES CONTRÔLES ROUTIERS

Les conducteurs appartenant à différents groupes raciaux connaissent-ils une fréquence disproportionnellement éle-

vée de contrôles routiers, par rapport à leurs populations respectives de conducteurs à Ottawa? Les conclusions de la recherche ont démontré que :

- L'étude se penche sur 81 902 contrôles routiers lors desquels les agents notèrent leurs perceptions de la race du conducteur : 69,3 % Blancs (56 776), 12,3 % Moyen-orientaux (10 066), 8,8 % Noirs (7 238), 4,7 % Asiatiques de l'Est/du Sud-Est (3875), 2,7 % Asiatiques du Sud (2195), 1,9 % autres minorités racialisées (1545), et 0,3 % Peuples autochtones (207) ;

- À Ottawa, les groupes Moyen-orientaux et Noirs, sans égard au sexe ou à l'âge, sont les deux groupes raciaux connaissant des fréquences disproportionnellement élevées de contrôles routiers. Les conducteurs moyen-orientaux furent interpellés 10 066 fois, ce qui constitue environ 12,3 % du nombre global des contrôles effectués au cours des deux années étudiées. Cependant, ces conducteurs représentent moins de 4 % de la 5 population globale de conducteurs à Ottawa. Cela signifie que les conducteurs moyen-orientaux furent interpellés 3,3 fois plus souvent que ce à quoi on pourrait s'attendre en fonction de leur population. Les conducteurs noirs furent interpellés 7238 fois, soit environ 8,8 % du nombre global des contrôles effectués durant la période de deux ans. Toutefois, ces conducteurs représentent moins de 4 % de la population globale de conducteurs à Ottawa. Cela signifie que les conducteurs noirs furent interpellés 2,3 fois plus souvent que ce à quoi on pourrait s'attendre par rapport à leur population ;

- À l'exception des Peuples autochtones, les hommes âgés de 16 à 24 ans de tous les groupes raciaux (y compris les Blancs) subissent une fréquence disproportionnellement élevée de contrôles routiers. Les disproportions varient entre 64,21 % (Asiatiques de l'Est/du Sud-Est) et 1100,39 % (Moyen-orientaux) ;

- Les conducteurs moyen-orientaux de sexe masculin et âgés de 16 à 24 ans furent interpellés 2302 fois, soit environ 2,8 % du nombre global des contrôles effectués durant la période de deux ans. Toutefois, ces conducteurs représentent moins de 0,25 % de la population globale de conducteurs à Ottawa. Cela signifie que les jeunes conducteurs moyen-orientaux de sexe masculin furent interpellés 12 fois plus souvent que ce à quoi on pourrait s'attendre par rapport à leur population. Les conducteurs noirs de sexe masculin et âgés de 16 à 24 ans furent interpellés 1238 fois, soit environ 1,5 % du nombre global des contrôles effectués durant la période de deux ans. Toutefois, ces conducteurs représentent moins de 0,2 % de la population globale de conducteurs à Ottawa. Cela signifie que les jeunes conducteurs noirs de sexe masculin furent interpellés 8,3 fois plus souvent que ce à quoi on pourrait s'attendre par rapport à leur population. Les conducteurs de race blanche, de sexe masculin et âgés de 16 à 24 ans furent interpellés 6172 fois, soit environ 7,5 % du nombre global des contrôles effectués durant la période de deux ans. Néanmoins, ces conducteurs ne représentent qu'environ 4,3 % de l'ensemble de la population de conducteurs à Ottawa. Cela signifie que les jeunes conducteurs blancs et de sexe masculin furent interpellés 1,7 fois plus souvent que ce à quoi on pourrait s'attendre par rapport à leur population ;

MOTIFS DES CONTRÔLES ROUTIERS

Les conducteurs appartenant à des minorités racialisées subissent-ils des fréquences disproportionnellement élevées de contrôles routiers pour des raisons spécifiques, en comparaison à leurs homologues Blancs à Ottawa? Les conclusions de la recherche démontrent que :

- Le motif le plus fréquemment invoqué par les agents de police relativement aux contrôles routiers fut « infractions provinciales et municipales ». Ce motif a été donné pour 79 603 des 81 902 contrôles (97,19 %). Les agents de police n'eurent pas disproportionnellement recours à « infractions provinciales et municipales » lors de contrôles routiers pour aucune des minorités raciales ;

- En comparaison au groupe de Blancs, le motif « infractions criminelles » a été évoqué de façon disproportionnée par des agents de police relativement à cinq des six minorités racialisées. Les données sur les Peuples autochtones sont inconcluantes vis-à-vis cette question, le nombre de contrôles citant « infractions criminelles » étant trop faible pour en tirer des conclusions ;

- Dans le même ordre d'idées, le motif « activités suspectes » a été invoqué de façon disproportionnée par des agents de police à l'endroit de quatre minorités racialisées — Peuples autochtones (99,37 %), Noirs (148,40 %), Moyen-orientaux (133,70 %), et autres minorités racialisées (132,78 %).

RÉSULTATS DES CONTRÔLES ROUTIERS

À Ottawa, les conducteurs appartenant à des minorités racialisées connaissent-ils des fréquences disproportionnellement élevées de résultats particuliers de contrôles routiers comparativement à leurs homologues Blancs? Les conclusions de la recherche indiquent que :

- Tous les groupes raciaux (y compris les Blancs) ont reçu des proportions semblables d'accusations (44,65 %) des agents de police à la suite de contrôles routiers ;

- Tous les groupes raciaux (y compris les Blancs) ont reçu des proportions semblables d'avertissements (41,29 %) des agents de police à la suite de contrôles routiers ;

- Les groupes de Peuples autochtones (37,77 %), Noirs (47,28 %), Moyen-orientaux (36,84 %), et autres minorités racialisées (28,21 %) ont connu des fréquences disproportionnellement élevées de résultats « final (pas d'intervention) » de contrôles routiers.

CONCLUSIONS

Les données sur les contrôles routiers comportent des contraintes et des bénéfices en tant que façon visant à vérifier si les activités policières dans une juridiction donnée sont marquées par le racisme. Les limites associées aux sciences sociales empêchent les chercheurs de tirer des conclusions définitives à partir des données à propos de l'existence ou pas de préjugés raciaux. Nous nous attendons à ce que notre message, selon lequel la collecte de données ne peut pas nous fournir des réponses claires à nos questions concernant l'existence de préjugés raciaux au sein du corps policier dans certaines juridictions, provoque un certain degré de frustration. Toutefois, les résultats de notre analyse comparative peuvent avoir une valeur considérable. Ces résultats peuvent servir en tant que base pour un dialogue constructif entre la police et les résidents, qui peut mener à *1)* une confiance et une coopération accrue, et *2)* des plans d'action efficaces en vue d'une réforme.

L'étude du PCDFRCR devrait être considérée comme un exemple et un modèle novateur sur la façon dont la collecte de données désagrégées sur la race peut être utilisé comme un outil diagnostique afin d'aider les services policiers, en concert avec les intervenants communautaires, à se fixer des priorités pour s'attaquer à ce problème ou à la perception du profilage racial dans les villes modernes du Canada. Le rapport complet Projet de collecte de données fondées sur la race aux contrôles routiers (PCDFRCR) et toutes les données mentionnées dans ce texte se trouve sur https://www.ottawapolice.ca/fr/news-and-community/Traffic-Stop-Race-Data-Collection-ProjectTSRDCP.asp.

DONNÉES SUR LA RACE ET SUR LES CONTRÔLES ROUTIERS À OTTAWA

Les policiers ont consigné leurs perceptions de la race du conducteur lors de tous les contrôles routiers effectués entre juin 2013 et juin 2015. Au total, 81 902 contrôles routiers ont été examinés — des informations sur la race, le sexe et l'âge du conducteur, les raisons pour le contrôle et les résultats du contrôle ont été prises en note.

DISTRIBUTION SELON LA RACE DU CHAUFFEUR À OTTAWA

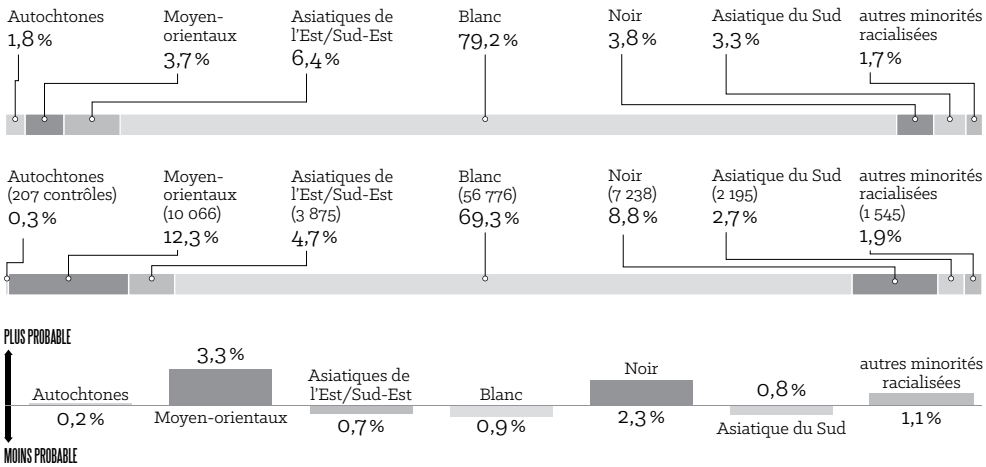
Basée sur l'Enquête nationale sur les ménages, 2011

RACE DU CHAUFFEUR LORS DE CONTRÔLES ROUTIERS

Basé sur la perception du policier à propos de la race du chauffeur (pour 81 902 contrôles routiers)

QUI EST PLUS À RISQUE DE SE FAIRE ARRÊTER?

Deux groupes raciaux connaissent une fréquence disproportionnellement élevée de contrôles routiers par la police



Source : Lorne Foster & Les Jacobs, York University, Service de Police d'Ottawa