

# Données sur la race et contrôles routiers à Ottawa, 2013-2015: Un rapport sur Ottawa et les divisions policières

## Résumé

Ce rapport propose un survol à l'échelle municipale des conclusions du Projet de collecte de données fondées sur la race aux contrôles routiers (PCDFRCR) du Service de police d'Ottawa, un projet de recherche inédit au sein duquel fut mené le plus vaste projet de collecte de données fondées sur la race de l'histoire de la police canadienne. Le projet fut le fruit d'une entente conclue entre la Commission ontarienne des droits de la personne (CODP), la Commission de services policiers d'Ottawa (la Commission) et le Service de police d'Ottawa (SPO). La CODP et le SPO estiment que la collecte de données fondées sur la race fait partie d'une démarche organisationnelle visant à assurer la prestation de services policiers équitables. Tous les détails concernant l'entente sont disponibles en ligne au [ottawapolice.ca/race](http://ottawapolice.ca/race).

Dans le cadre du Projet de collecte de données fondées sur la race aux contrôles routiers (PCDFRCR), les agents de police devaient noter leur perception de la race du conducteur, par simple observation, lors des contrôles routiers sur une période de deux ans, soit du 27 juin 2013 au 26 juin 2015. Au total, 81 902 cas de contrôles routiers furent examinés pour ce rapport. Chaque cas comprenait des renseignements complets sur la race, le sexe et l'âge, ainsi que sur les divisions policières, les raisons des contrôles routiers et leurs résultats. Il ne faisait pas état de l'heure du jour ou du quartier où le contrôle avait lieu. Dans 11,4% des cas, les agents saisissant les données sur la race ont signalé avoir perçu la race du conducteur avant le contrôle.

Ce projet de recherche aborde trois questions:

**FRÉQUENCE DES CONTRÔLES ROUTIERS** - Les conducteurs appartenant à différents groupes raciaux connaissent-ils une fréquence disproportionnellement élevée de contrôles routiers, par rapport à leur population respective 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 leur perception 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 élevée 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 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. Cependant, 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.

**RAISONS DES CONTRÔLES ROUTIERS** - Les conducteurs appartenant à des minorités racialisées connaissent-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:

- Les conclusions démontrent qu'à Ottawa, la raison la plus fréquemment invoquée par les agents de police relativement aux contrôles routiers fut « infractions provinciales et municipales ». On la retrouve dans 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 d'aucune des minorités raciales.
- En comparaison au groupe de Blancs, la raison « infractions criminelles » fut évoquée 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, la raison « activités suspectes » a été invoquée 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 de 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.

Cette étude est une étude corrélationnelle portant sur les relations entre la race, le sexe, l'âge, et les contrôles routiers à Ottawa. Elle ne traite pas de la question de causalité. C'est à dire qu'elle n'explique pas pourquoi et comment ces facteurs sont liés ou ne le sont pas. Pour cette raison, les conclusions ne peuvent dresser qu'une vision globale des contrôles routiers dans

l'ensemble de la ville d'Ottawa, sur une période de deux ans, soit entre 2013 et 2015 – un portrait qui propose une perspective fraîche et inédite sur la race et les contrôles routiers à Canada.

## **Recommandations**

Nous recommandons à la Commission de services policiers d'Ottawa et au Service de police d'Ottawa de:

- (1) Déterminer les sources des fréquences disproportionnellement élevées identifiées lors de cette étude par la voie de recherches complémentaires sur des questions psychologiques, organisationnelles et sociales au sein du Service de police d'Ottawa – des partialités générales dans les pratiques policières; la direction policière et la culture d'entreprise; les stratégies et tactiques organisationnelles; les politiques et pratiques en matière de ressources humaines; les mentalités institutionnelles relatives à l'association entre la race et la criminalité; la diversité de la main-d'œuvre du Service de police d'Ottawa; et la dynamique des relations interraciales entre les diverses communautés qui peuplent la Ville d'Ottawa.
- (2) Mettre au point et mettre en œuvre des solutions pour aborder les anomalies de fréquences disproportionnellement élevées, par un examen des conclusions de la recherche recueillies à travers la mise en œuvre de la recommandation n<sup>o</sup> 1, en consultation auprès des groupes de parties prenantes, des communautés raciales et ethniques et du grand public.
- (3) Accroître les contacts positifs entre la police et la collectivité en organisant des rencontres, sur une base mensuelle ou régulière, d'établissement des relations; former ensemble les agents et les membres; favoriser le travail commun entre la police et la collectivité au sein de comités surtout consultatifs; et organiser des discussions d' « incidents critiques » et des formations et conférences annuelles portant sur les relations sociopolicières.
- (4) Continuer à recueillir des données sur la race lors des contrôles routiers à l'aide d'outils et de méthodes améliorés; évaluer régulièrement les questions relatives aux contrôles routiers; mettre régulièrement à l'ordre du jour des rapports de données dans le cadre des réunions du personnel, des cadres supérieurs, et de la commission; et communiquer régulièrement au public les données portant sur la race et les contrôles routiers par la voie de bulletins trimestriels, de communiqués de presse, de rapports annuels, et d'autres supports.

(5) Tirer profit de sa vaste et fructueuse expérience en matière de mobilisation des collectivités et élaborer un plan d'action pluriannuel pour aborder les questions d'inégalités raciales lors des contrôles routiers soulevées au sein du présent rapport.

(6) Mettre à la disposition de chacun les données recueillies pour ce projet de recherche sur la race et les contrôles routiers. Les données brutes offertes devraient permettre une analyse pouvant dépasser la portée et la méthode opérationnelle de ce rapport, mais demeurant dans les limites légales de la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée* et de la *Loi sur l'accès à l'information municipale et la protection de la vie privée*.

**SOURCE:**

Données sur la race et contrôles routiers à Ottawa, 2013-2015: Un rapport sur Ottawa et les divisions policières.

Présenté par les D<sup>rs</sup> Lorne Foster, Les Jacobs et Bobby Siu, en octobre 2016.

Le rapport complet et les données sont disponibles au [ottawapolice.ca/race](http://ottawapolice.ca/race).