

**Report to / Rapport au:**

**OTTAWA POLICE SERVICES BOARD  
LA COMMISSION DE SERVICES POLICIERS D'OTTAWA**

**24 October 2016 / 24 octobre 2016**

**Submitted by / Soumis par:**

**Chief of Police, Ottawa Police Service / Chef de police, Service de police d'Ottawa**

**Contact Person / Personne ressource:**

**Inspector Pat Flanagan**

***FlanaganP@ottawapolice.ca***

**SUBJECT: TRAFFIC STOP RACE DATA COLLECTION PROJECT**

**OBJET: MISE À JOUR, PROJET DE COLLECTE DE DONNÉES FONDÉES SUR  
LA RACE AUX CONTRÔLES ROUTIERS**

**REPORT RECOMMENDATIONS**

**That the Ottawa Police Services Board receive this report for information.**

**RECOMMANDATIONS DU RAPPORT**

**Que la Commission de services policiers d'Ottawa reçoive ce rapport à titre  
informatif.**

**CONTEXTE**

À la suite d'une entente conclue le 27 avril 2012 entre la Commission ontarienne des droits de la personne (CODP) et la Commission de services policiers d'Ottawa (la Commission), le Service de police d'Ottawa (SPO) a mené le plus vaste projet de collecte de données fondées sur la race de l'histoire de la police canadienne.

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 de juin 2013 à juin 2015.

Des renseignements complets, des mises à jour et des détails concernant des occasions de demeurer impliqué sont disponibles en ligne au [ottawapolice.ca/race](http://ottawapolice.ca/race).

## **DISCUSSION**

Le Projet de collecte de données fondées sur la race aux contrôles routiers se penche sur les relations entre la race, le sexe, l'âge, et les contrôles routiers effectués par le Service de police d'Ottawa entre le 27 juin 2013 et le 26 juin 2015.

Le rapport intégral de l'équipe de recherche de l'Université York est [disponible](#), ainsi que les données qu'il contient, au [ottawapolice.ca/race](http://ottawapolice.ca/race).

Dans le cadre de ce projet, les agents du SPO ont assumé un rôle de meneurs – recueillant des données fondées sur la race lors des contrôles routiers depuis le 27 juin 2013. 42 mois plus tard, ils continuent à faire preuve de professionnalisme en matière de collecte de données.

Au nom du Service de police d'Ottawa, j'ai reçu ce rapport et ses recommandations. Je suis résolu à collaborer avec la police comme avec la collectivité en vue d'en arriver à une meilleure compréhension du rapport.

Au cours des prochains mois, nous devons mener une analyse plus approfondie afin de répondre au rapport par un plan d'action qui concourt à notre stratégie existante de prestation de services policiers impartiaux. Cela comprendra la mise sur pied d'un comité constitué de membres de la police et de la collectivité qui encadreront la discussion et une l'analyse plus poussée du rapport.

Comme l'a indiqué l'équipe de recherche tout au long du projet, une des contraintes de ce rapport est qu'il ne suppose ni ne tire de conclusions quant au profilage racial:

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 liées 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 (Rapport de l'équipe de recherche de l'Université York, page 25).

Une autre contrainte soulignée est celle de l'étalon, ou indicatif, extérieur. L'étalonnage extérieur employé par l'étude pour comparer les contrôles routiers est le segment des « conducteurs-navetteurs » au sein des données sur la main-d'œuvre recueillies lors de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011. Alors que les contrôles routiers sont

effectués 24 heures par jour et 7 jours semaine parmi l'ensemble des conducteurs, l'étalon n'est fondé que sur les individus qui se rendent au travail en voiture, ne tenant pas compte des déplacements non liés à leur travail. Mentionné à titre de préoccupation auprès du comité consultatif et de l'équipe de projet au cours des 18 derniers mois, il fut déterminé par les chercheurs que celui-ci constituait le meilleur étalon disponible.

Malgré ces contraintes et quelques autres, l'étude fait état de variances et d'anomalies qui doivent faire l'objet d'une recherche supplémentaire. Nous devons poursuivre ce travail et en comprendre les résultats en examinant les résultats de l'étude, en menant d'autres recherches et surtout, continuer à développer le dialogue entre la collectivité et la police, si crucial à ce projet et portant sur le profilage racial.

Notre travail devra aller au delà des chiffres et tenir compte de facteurs tels que notre gestion des ressources, les réalités du travail policier au sein des communautés que nous servons, ainsi que d'autres disparités sociales. La question du déploiement des effectifs policiers devra aussi être examinée.

Les gens veulent qu'on soit visibles et actifs dans les zones connaissant une forte criminalité ou des désordres sociaux, pour intervenir face aux crimes violents, aux fusillades et aux activités des bandes de rue. Une visibilité policière et un travail accru dans ces quartiers entraînent souvent une hausse du nombre de contrôles routiers.

Nous prenons très au sérieux ce travail et ce rapport. Le travail que nous avons fait jusqu'ici en témoigne. Notre service a été fort actif sur le plan d'autres approches visant à encourager les services policiers impartiaux, notamment par la formation, le recrutement ciblé, de nouvelles politiques et l'approche communautaire.

Quelques conclusions de l'étude:

- 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).
- Dans 11,4% des cas, les agents saisissant les données sur la race ont signalé avoir perçu la race du conducteur avant le contrôle.
- 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 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%).
- Sur le plan des « résultats » de contrôles routiers, tous les groupes raciaux ont connu des proportions semblables d'accusations (44,65%) et d'avertissements (41,29%) des agents de police à la suite de contrôles routiers. Les groupes 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) » à la suite de contrôles routiers.

La mobilisation communautaire et policière se maintient

Le Service de police d'Ottawa s'est engagé à mettre au point et à entretenir la confiance de la collectivité dont il est au service en offrant des services réceptifs, efficaces et équitables à tous les résidents. Nous souscrivons pleinement au principe selon lequel chacun a le droit de vivre et de travailler dans un environnement exempt de mesures policières fondées sur un parti pris ou un profilage racial.

Dès le début de ce projet, le SPO s'est engagé envers une mobilisation communautaire et policière prolongée. Il a contribué à façonner l'orientation et les décisions du projet et il a généré un dialogue important au sujet du profilage racial et de la collecte de données fondées sur la race.

Au cours des prochains mois, la mobilisation communautaire et policière continuera à jouer un rôle déterminant pour veiller à ce que nous comprenions le rapport, que nous en étudions les recommandations et que nous développions un plan pluriannuel allant au-delà de la simple élaboration d'un plan d'action lié aux recommandations. Ce travail nous donnera une longueur d'avance en matière de garantie de services policiers professionnels et impartiaux.

Le service de police va collaborer de près avec la Commission de services policiers, l'Association des policiers d'Ottawa, la Commission ontarienne des droits de la personne, l'équipe de recherche de l'Université York, et autres universitaires pour veiller à ce que soit proposés des occasions concrètes de consultation et d'approche, notamment: séances d'information, présentations, groupes de réflexion, possibilités de rétroaction en ligne et par les médias sociaux, et forums. Nous allons également consulter nos partenaires communautaires afin d'organiser une autre séance de Partenariats à l'œuvre au sein de la communauté après la publication du rapport et des ses recommandations.

La première de ces séances aura lieu, avec l'équipe de recherche de l'Université York, dans la soirée du 24 novembre au Centre des conférences d'Ottawa. Une autre séance, prévue pour le 28 février, est aussi en voie de préparation. Voici un survol du plan de mission.

- Publication du rapport et des données (du 24 octobre au 24 novembre 2016)
  - Conférence de presse et réunion de la de la Commission de services policiers d'Ottawa: le 24 octobre
  - Distribution du rapport aux partenaires, organismes et organisations à Ottawa.
  - Rencontres et présentations d'approche communautaire.
  - Rétroaction par courriel et en ligne.
  - Mises à jour et planification avec le Comité consultatif communautaire et policier (CCCP) et le CPIC.
  - Séance avec l'équipe de recherche de l'Université York (le 24 novembre 2016)
  - Séance d'information et discussion en groupe – comprendre le rapport et mettre en œuvre ses recommandations ensemble.
  - Séance d'information de la Police d'Ottawa, en collaboration avec l'Association des policiers d'Ottawa (Novembre 2016)
  - Appel de demandes – Mise sur pied d'un comité (Décembre 2016)
  - Forum universitaire des chercheurs (Janvier 2017)
  - Séance pour discuter et aborder l'étude d'un point de vue théorique.
  - Séance de Partenariats à l'œuvre – Services policiers impartiaux, le 28 février 2017
- Dialogue entre la collectivité et la police et établissement d'un plan action relatif au rapport.
- Séance publique en collaboration avec la Commission de services policiers, le CIPC, et le CCCP.
- Élaboration d'un plan d'action pluriannuel (Q2 2017)

**CONSULTATION**

Incluse ci-haut.

**INCIDENCE FINANCIÈRE**

Ne s'applique pas à cette mise à jour.

**DOCUMENTATION JUSTIFICATIVE**

Le rapport intégral de l'équipe de recherche de l'Université York se trouve ci-joint, sous le titre de « document 1 » et il est aussi disponible, ainsi que les données qu'il contient, au [ottawapolice.ca/race](http://ottawapolice.ca/race).

**CONCLUSION**

Notre service a pour mission de protéger la collectivité et de prévenir le crime. Nous ne pouvons y arriver qu'avec la confiance de ces communautés. Cette étude fut conçue dans le but d'examiner de près une question qui inquiète bien des gens à Ottawa.

Le SPO s'est engagé à offrir des services policiers impartiaux et sans préjugés, et il reconnaît qu'aborder les inquiétudes portant sur le profilage racial nécessite une stratégie organisationnelle concertée. Même si la collecte de données fondées sur la race est considérée un outil important, nous allons continuer à œuvrer avec nos partenaires policiers et communautaires, tels que le CIPC, à divers projets et programmes liés à la formation, la politique, l'approche communautaire, les contrôles de routine, ainsi que le Projet de collecte de données fondées sur la race aux contrôles routiers.

Nous sommes résolus à veiller à ce que le Service de police d'Ottawa ait agit avec professionnalisme et initiative afin de faire avancer l'étude de la collecte de données fondées sur la race au Canada, tout en favorisant un dialogue ouvert et en gagnant la confiance de la collectivité.

La mobilisation communautaire et policière demeure la base de cette importante initiative, et on y fera appel au cours des six prochains mois afin de mettre au point un plan d'action pluriannuel.