

Contrôle de la circulation

Modifier les pratiques du bureau du shérif pour renforcer la sécurité routière

Préparé en collaboration avec :

Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, et Washington for Black Lives, un projet de la Washington Community Alliance

Novembre 2025



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

Contrôle de la circulation

Modifier les pratiques du bureau du shérif pour renforcer la sécurité routière

Table des matières

| | |
|---|----|
| Résumé | 3 |
| Introduction | 5 |
| Situation et contrôle de la sécurité routière dans le comté de King | 8 |
| Phase de sensibilisation..... | 8 |
| Pratiques du bureau du shérif..... | 9 |
| Élaboration des recommandations de politique publique..... | 10 |
| Recommandations | 11 |
| Recommandation n°1 | 12 |
| Recommandation n°2 | 15 |
| Recommandation n°3 | 17 |
| Recommandation n°4 | 20 |
| Conclusion..... | 22 |
| Notes de fin de rapport..... | 23 |

Rapport préparé par :

Simrit Hans, Molly Webster, Lea Hunter et Katy Kirschner

En collaboration avec : le Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, la Transportation Choices Coalition et avec des contributions de Washington for Black Lives, un projet de Washington Community Alliance



EASTSIDE
FOR ALL



People
Power
Washington

Transportation Choices



Rapport édité par :

Liz Dop



OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

Le King County Office of Law Enforcement Oversight (OLEO) assure un contrôle indépendant du bureau du shérif (Sheriff's Office). Nous menons des examens objectifs et des enquêtes indépendantes, et formulons des recommandations de politique publique fondées sur des données probantes, guidées par la population et ancrées dans l'équité. Pour formuler ces recommandations, l'OLEO s'associe et collabore avec des organisations de la collectivité.

Contacter l'OLEO

☎ Téléphone : 206-263-8870

✉ Courriel : OLEO@kingcounty.gov

🌐 Site Web : kingcounty.gov/OLEO

Remarque concernant les données : Dans la mesure du possible, l'OLEO a choisi d'utiliser des données spécifiques au comté de King afin de garantir l'exactitude et la pertinence des résultats de l'étude. Toutefois, là où les données du comté n'étaient pas disponibles, l'OLEO s'est appuyé sur des données au niveau de l'État ou d'échelon pour éclairer les résultats de l'étude.

Autres formats disponibles.

Appeler le 206-263-8870 ou TTY : 711.

Résumé

Approche et processus guidés par la communauté

Dans ce rapport, l'OLEO et ses partenaires de la collectivité examinent les pratiques du bureau du shérif en matière de contrôle de la circulation et formulent quatre recommandations destinées à élaborer une stratégie en la matière davantage axée sur les données, l'équité et la sécurité.

Réalisé en collaboration avec nos partenaires du Congolese Integration Network, d'Eastside For All, de People Power Washington, de la Transportation Choices Coalition, et avec des contributions de Washington for Black Lives, un projet de Washington Community Alliance.^a, ce rapport marque le premier projet de politique publique collective de l'OLEO.

Pour éclairer ce rapport, l'OLEO et ses partenaires ont interrogé les usagers de la route du comté de King afin de connaître leurs avis sur les dangers de la circulation, leurs priorités sur cette question et s'ils entrevoient des stratégies en matière de contrôle. L'OLEO a également interrogé le personnel du bureau du shérif pour en savoir plus sur les politiques publiques et les pratiques de l'organisme en matière de contrôle de la circulation. L'OLEO a analysé les données du bureau du shérif relatives à l'application du code de la route pour la période courant de 2020 à 2024 afin de mieux comprendre le paysage actuel du respect du code de la route dans le comté de King et a étudié les meilleures pratiques nationales et les approches de politique publique conduites dans des juridictions de même échelon. Tous les résultats des études ont été présentés aux partenaires de l'OLEO. Les quatre recommandations formulées par la population dans ce rapport ont été élaborées en collaboration avec tous les partenaires de l'OLEO et approuvées par ces derniers.

Situation et contrôle de la sécurité routière dans le comté de King

Bien que le bureau du shérif considère la sécurité routière comme une priorité absolue, il ne dispose pas de stratégie globale en la matière. Le contrôle de la circulation étant laissé à la discrétion de chaque adjoint, l'approche en devient disparate. Le bureau du shérif n'a pas d'utilisation systématique des données pour éclairer le contrôle de la circulation dans toutes ses circonscriptions et ne recueille pas de données complètes pour tous les contrôles routiers. Il n'est donc pas en mesure d'évaluer l'efficacité du contrôle ou les moyens de l'améliorer. De plus, étant donné qu'il ne recueille pas d'informations démographiques lors des contrôles routiers, il n'est pas en capacité de déterminer s'il applique ou non les infractions routières de manière équitable ou s'il produit des disparités.

L'analyse de l'OLEO a révélé qu'un peu plus de la moitié (52 %) des contrôles routiers effectués par le bureau du shérif entre 2020 et 2024 ne concernaient que des infractions au code de la route dans lesquelles le conducteur ne présentait pas de risque identifiable pour lui-même ou pour autrui, comme un certificat d'immatriculation périmé ou un feu arrière cassé. **Les conclusions de l'OLEO indiquent que le bureau du shérif a la possibilité d'exploiter ses ressources limitées et de se concentrer sur des stratégies de contrôle de la circulation axées sur la sécurité et fondées sur des données.**

Les militants de l'État de Washington et du reste du pays appellent à concentrer les ressources des forces de l'ordre sur la réduction du nombre de morts sur les routes tout en s'attaquant aux disparités raciales et économiques issues des pratiques traditionnelles en matière de contrôle des infractions routières. Les études montrent que les contrôles routiers aux États-Unis ont un impact disproportionné sur les personnes de couleur et les populations à faibles revenus.¹ L'OLEO et ses partenaires ont formulé les recommandations présentes dans ce rapport pour remédier aux disparités dans le contrôle routier et améliorer la sécurité routière pour tous les usagers du comté de King.

^a [Pour en savoir plus sur le processus du Cadre des orientations publiques, cliquez ici.](#)

Recommandations

1.

Revoir les orientations de politique publique pour donner la priorité au contrôle des infractions routières impliquant la sécurité, limiter les contrôles sans lien avec la sécurité et créer une stratégie de contrôle de la circulation qui repose sur des données et qui est menée à l'échelle de l'organisme.

- 1.1 Donner la priorité aux contrôles liés à la sécurité.
- 1.2 Restreindre les contrôles routiers sans lien avec la sécurité.
- 1.3 Fournir aux adjoints des conseils appuyés par données dans le but de promouvoir la sécurité routière.
- 1.4 Poursuivre des mesures non punitives qui s'attaquent aux causes profondes des infractions au code de la route.

2.

Limiter les questions et interdire les fouilles par consentement afin de promouvoir les droits des conducteurs et de réduire les disparités raciales lors des contrôles routiers.

- 2.1 Exiger des adjoints qu'ils limitent l'étendue de leurs questions lors d'un contrôle routier à la raison principale du contrôle.
- 2.2 Exiger des adjoints qu'ils informent immédiatement le conducteur du motif initial de l'interpellation dès le premier contact.
- 2.3 Interdire les « fouilles par consentement » lors des contrôles routiers.

3.

Collecter des données lors de tous les contrôles routiers, y compris des données démographiques, et appliquer les meilleures pratiques de collecte, de stockage et d'analyse pour améliorer la transparence et mettre en avant la responsabilité.

- 3.1 Collecter et analyser des données dans tous les contrôles routiers.
- 3.2 Collecter et analyser les données démographiques lors des contrôles routiers.
- 3.3 Rationaliser les pratiques de collecte des données.

4.

Si le bureau du shérif envisage d'augmenter les contrôles automatisés de la circulation, le comté de King devrait d'abord commander une étude indépendante de faisabilité et d'équité et exiger un engagement fort de la collectivité sur la mise en œuvre potentielle de cette procédure automatisée.

- 4.1 Le bureau du shérif ne devrait pas procéder à de nouveaux contrôles automatisés tant qu'une étude de faisabilité et d'équité n'aura pas démontré de voie permettant d'atténuer les préoccupations liées à la protection de la confidentialité et à l'équité.
- 4.2 Tout projet futur de mise en œuvre de contrôles automatisés supplémentaires devrait être piloté par la collectivité et chercher à s'attaquer aux causes profondes des problèmes de sécurité routière.

Introduction

Les efforts de sensibilisation à la sécurité routière se sont multipliés ces dernières années, tout comme les inquiétudes suscitées par les accidents de la route

Les accidents de la route sont l'une des principales causes de décès aux États-Unis.² Au niveau national, les décès dus à la circulation ont connu un pic pendant la pandémie de COVID-19, et si ces deux dernières années ont montré une légère amélioration dans le pays, les progrès ont été plus lents dans l'État de Washington, où les décès routiers en 2023 ont atteint leur plus haut niveau en 33 ans.³ Le comté de King a connu des tendances similaires, avec 118 accidents mortels dans la juridiction du bureau du shérif entre 2020 et 2024.^{b,4}

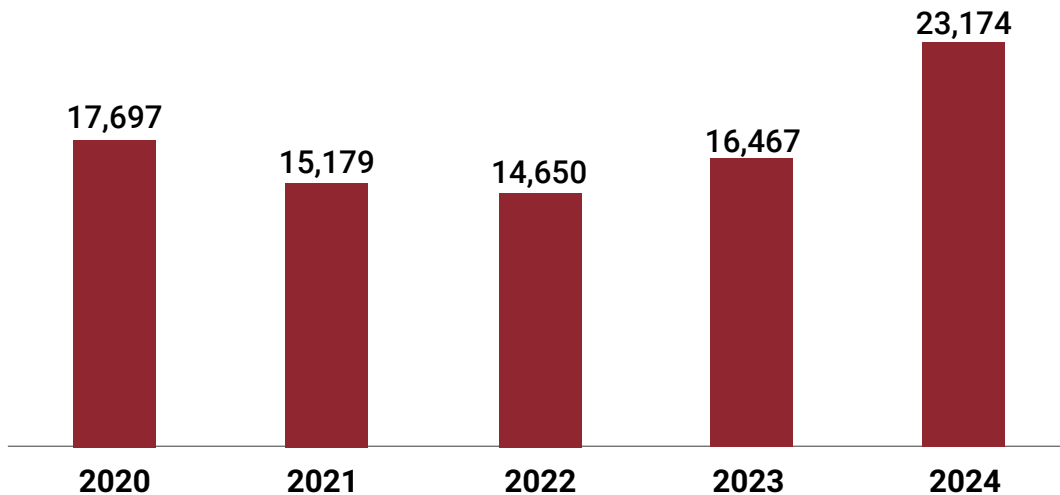
Record de mortalité routière en 33 ans



Pendant la pandémie de COVID-19, de nombreuses juridictions ont réduit leurs efforts de contrôle de la circulation du fait de la diminution du nombre de voitures sur les routes et de la recommandation des experts en santé de limiter dans la mesure du possible les contacts entre les personnes.⁵ Les contrôles routiers dans le comté de King ont suivi une tendance similaire, avec d'abord une baisse de 2020 à 2022, suivie d'une hausse de 40 % entre 2023 et 2024.⁶

Malgré cette baisse, les contrôles routiers restent l'interaction la plus courante entre le public et les adjoints du comté de King,⁷ ces derniers ayant effectué plus de 87 000 contrôles entre 2020 et 2024.⁸ Cependant, les répercussions de ces contrôles ne sont pas ressenties de manière égale. À l'échelon national, les études ont montré à maintes reprises la persistance de biais et de profilage à caractère racial dans les contrôles routiers et les fouilles, ainsi que des effets disproportionnés pour les populations à faibles revenus.⁹

Augmentation des contrôles routiers effectués par le bureau du shérif en 2024 par rapport aux quatre années précédentes



^b La « juridiction du bureau du shérif » désigne les routes entretenues par le comté dans les zones non incorporées du comté de King ainsi que les routes dans les villes sous contrat de Beaux Arts Village, Burien, Carnation, Covington, Kenmore, Maple Valley, Muckleshoot Indian Tribe, Newcastle, Sammamish, SeaTac, Shoreline, Skykomish et Woodinville. L'aéroport du comté de King, les organismes Metro et Sound Transit relèvent également de la compétence du bureau du shérif.

Au niveau national et des États, les militants de la sécurité routière et les décideurs politiques s'efforcent de mettre en œuvre des solutions créatives pour rendre nos routes plus sûres tout en réduisant les contrôles routiers abusifs facteurs d'aggravation des disparités raciales et économiques.¹⁰ Les militants soutiennent depuis longtemps que le contrôle des infractions mineures au code de la route ne sécurise pas davantage nos routes,¹¹ qu'il a toujours servi à cibler les communautés de couleur et les populations à faible revenu, qu'il produit des résultats disparates pour ces populations,¹² et empêche les agents de se concentrer sur des infractions plus graves telles que la conduite en état d'ébriété, la distraction au volant, l'utilisation des dispositifs de retenue, et les excès de vitesse, qui sont les principales causes des accidents mortels.¹³ Alors que les services des forces de l'ordre développent leur capacité d'utilisation des données, des possibilités de collaboration au côté des experts en sécurité routière se dessinent dans le but d'adapter les contrôles aux préoccupations les plus criantes liées à la sécurité routière. Lorsqu'elles sont utilisées correctement et avec l'aide de la population, les nouvelles technologies qui émergent peuvent réduire la charge qui pèse sur les ressources des forces de l'ordre et conduire au renforcement de la sécurité routière. Combinées, les nouvelles études et les approches créatives des juridictions de même échelon offrent de nouvelles voies prometteuses permettant d'annuler les inconvénients potentiels des approches traditionnelles du contrôle routier et de rendre nos routes plus sûres.

Rapport de l'auditeur du comté de King sur la sécurité routière



Le bureau de l'auditeur du comté de King (bureau de l'auditeur [Auditor's Office]) a réalisé en 2022 un audit des stratégies et des pratiques du bureau du shérif en matière de contrôle de la circulation. Le rapport a constaté que l'organisme ne disposait pas d'une stratégie globale en matière de contrôle de la circulation et qu'il n'évaluait pas non plus si les activités de contrôle des adjoints étaient en phase avec les objectifs de l'organisme ou si elles avaient des répercussions sur la sécurité routière. Le contrôle de la circulation est, par conséquent, variable dans la juridiction du bureau du shérif. Le bureau du shérif ne collecte pas non plus systématiquement de données lors des contrôles routiers et n'examine pas l'éventuelle existence de disparités dans la manière dont ses adjoints procèdent à ces contrôles. En se servant du peu de données collectées, le bureau de l'auditeur a constaté que les agents à la peau blanche étaient plus susceptibles de recourir à la force contre les automobilistes noirs que contre les automobilistes d'autres couleurs.

À la suite de ses constatations, le bureau de l'auditeur a émis trois recommandations à l'intention du bureau du shérif. Au moment de la publication du présent rapport, le bureau du shérif n'avait mis en œuvre aucune de ces recommandations.

Recommandation n°1

« Le bureau du shérif du comté de King devrait identifier des objectifs en matière de contrôle de la circulation, élaborer et mettre en œuvre des stratégies pour les atteindre en se servant des données pour suivre les progrès accomplis dans la réalisation de son objectif global de sécurité.

Recommandation n°2

Le bureau du shérif du comté de King devrait se coordonner avec les commandants des zones non incorporées, les partenaires sous contrats et la division des services routiers du département des services locaux (Department of Local Services Road Services Division) du comté de King pour veiller à ce que les objectifs et les stratégies de sécurité routière soient en phase avec les objectifs du comté.

Recommandation n°3

Le bureau du shérif du comté de King devrait collecter les données démographiques perçues lors de chaque contrôle routier, quel que soit l'objet du contrôle ou son issue ».



[Lire le rapport complet ici.](#)

L'OLEO et ses partenaires collaborent dans un processus de politique guidé par la population

Conscients des récentes actions de sensibilisation menées aux niveaux du pays et des États, ainsi que des tendances inquiétantes en matière de mortalité routière, l'OLEO et ses partenaires ont cherché à évaluer l'approche du bureau du shérif en matière de contrôle de la circulation et à l'améliorer. Ce rapport formule quatre recommandations qui sont le fruit de la consultation de la population menée par l'OLEO,¹⁴ réunissant plusieurs organisations communautaires dans un effort de collaboration.

Les partenaires de l'OLEO ont retenu le contrôle de la circulation comme thème principal de ce projet, à partir d'une liste de cinq sujets politiques. Mené sur un an, le projet de contrôle de la circulation incluait cinq organisations communautaires : le [Congolese Integration Network](#), [Eastside for All](#), [People Power Washington](#), la [Transportation Choices Coalition](#) et [Washington for Black Lives](#), un projet de la Washington Community Alliance. L'OLEO a régulièrement rencontré ces partenaires pour présenter et discuter des études sur les pratiques actuelles du bureau du shérif, les meilleures pratiques nationales et les recommandations éventuelles. L'OLEO a également rencontré le personnel du bureau du shérif et analysé les données disponibles en matière de contrôle de la circulation. Après avoir examiné les recommandations éventuelles et les études associées, les partenaires de l'OLEO ont voté en faveur des quatre recommandations qui figurent dans le présent rapport. Les quatre recommandations ont reçu le soutien unanime des organisations communautaires ayant collaboré avec l'OLEO.

Chronologie

2024

SEPTEMBRE

Réunions de lancement avec les partenaires (Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition et Washington for Black Lives, un projet de Washington Community Alliance).

OCTOBRE

Les partenaires ont choisi la sécurité routière comme projet politique.

NOVEMBRE

Phase de sensibilisation externe - L'OLEO a rencontré le bureau de l'auditeur du comté de King pour discuter de leur audit et de l'état d'avancement de leurs recommandations. Les partenaires ont commencé à distribuer le questionnaire sur la sécurité routière et les contrôles routiers.

DÉCEMBRE

Séances d'écoute en personne organisées par le Congolese Integration Network et Washington for Black Lives.

2025

JANVIER

Clôture de l'enquête après avoir reçu 187 réponses.

FÉVRIER-AVRIL

Phase d'étude - Entretiens informatifs avec le personnel du bureau du shérif dans différentes juridictions. Réception et analyse des données de contrôle de la circulation fournies par le bureau du shérif.

AVRIL

Présentation des résultats de l'étude et des options de politique publique aux partenaires. Eastside for All rejoint le projet en tant que partenaire communautaire.

MAI

Réunion avec les partenaires pour élaborer des recommandations de politique publique.

JUILLET

Approbation des recommandations finales de politique publique.

AOÛT-NOVEMBRE

Rédaction et finalisation du rapport. Le projet de rapport final a été transmis au bureau du shérif pour examen.

Situation et contrôle de la sécurité routière dans le comté de King

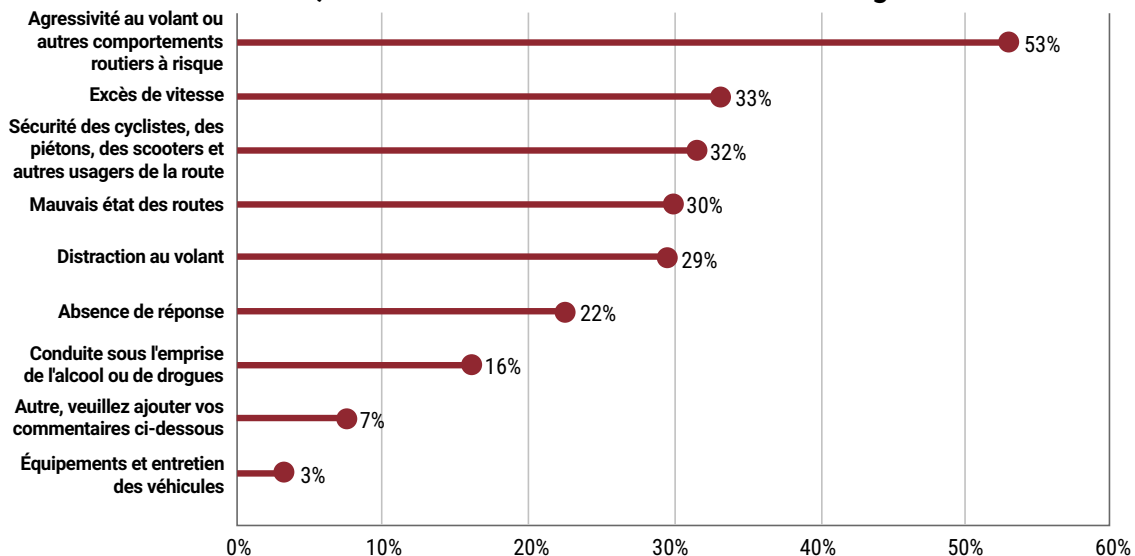


Sensibilisation : Perception et contrôle de la sécurité routière

Après avoir identifié la sécurité routière et le contrôle de la circulation comme point central du projet, l'OLEO et ses partenaires ont commencé par mener des actions de sensibilisation afin de comprendre ce que les membres de la population qui vivent, travaillent et conduisent dans le comté de King pensent de ce sujet. Tous les partenaires de l'OLEO ont participé à la phase de sensibilisation soit en distribuant une enquête, soit en organisant une séance d'écoute.

Élaborée en collaboration avec les partenaires, l'enquête était accessible du 18 novembre 2024 au 7 janvier 2025. Elle a reçu au total 187 réponses. Toutes les questions étaient facultatives et comportaient à la fois des échelles de Likert et des formulations ouvertes.^c L'enquête a été réalisée en ligne, et les personnes interrogées ont pu y répondre de manière anonyme. L'OLEO a transmis l'enquête à ses partenaires, qui l'ont diffusée à travers leurs réseaux, ainsi qu'à toutes les villes ayant passé un contrat de services avec le bureau du shérif, ainsi que par le biais du Bulletin d'information du comté de King sur les zones non incorporées (King County's Unincorporated Area Newsletter).

Parmi les principales préoccupations en matière de sécurité routière, les personnes ayant répondu ont cité l'agressivité au volant, les excès de vitesse et la sécurité des usagers non véhiculés.



La majorité des personnes ayant répondu étaient des femmes blanches non handicapées qui ne parlaient chez elles pas d'autre langue que l'anglais, ce qui n'est pas représentatif de la diversité des communautés du comté de King et limite la force des résultats de l'enquête. Malgré ces aspects limitatifs, l'analyse des résultats de l'enquête de l'OLEO a permis d'obtenir quelques renseignements clés sur les préoccupations des usagers en matière de sécurité routière. Tout d'abord, parmi les principales préoccupations en la matière, les personnes ayant répondu ont cité l'agressivité au volant, les excès de vitesse et la sécurité usagers non véhiculés. Ensuite, environ un tiers des répondants ont estimé qu'il devait y avoir davantage de restrictions sur les fouilles de véhicules lors des contrôles

^c L'échelle de Likert est un système d'évaluation qui sert à mesurer les sentiments, les attitudes et les perceptions des personnes interrogées en leur demandant de choisir parmi un éventail de réponses sur une échelle, par exemple, de « pas du tout d'accord » à « tout à fait d'accord ».

routiers, 12 % des répondants soulignant que les contrôles ne devraient être effectués que pour des raisons légitimes de sécurité, et 15 % exprimant que la police ne devrait pas poser des questions qui outrepassent le motif initial de l'interpellation ou recourir à des prétextes pour procéder à ses contrôles.^d

Afin de renforcer la portée de ce projet de l'OLEO, deux organisations partenaires, le Congolese Integration Network et Washington for Black Lives, une initiative de la Washington Community Alliance, ont organisé des sessions d'écoute afin d'aborder en groupes les questions de l'enquête. Ces séances étaient destinées à permettre aux personnes qui n'avaient pas les outils d'accès à l'enquête ou avaient besoin de services de traduction de faire part de leur point de vue et de leur expérience. Plusieurs sessions d'écoute ont eu lieu à la fin du mois de novembre et au début du mois de décembre 2024. Il est à noter que les données démographiques des participants aux sessions d'écoute étaient différentes de celles des répondants à l'enquête. Le Congolese Integration Network est au service des réfugiés et des immigrants provenant principalement de la région subsaharienne de l'Afrique. Washington for Black Lives a également organisé une séance d'écoute pour les pères noirs célibataires.

Les participants de ces sessions d'écoute ont réitéré les principales préoccupations des répondants à l'enquête, citant comme principales préoccupations en matière de sécurité routière, l'agressivité et la distraction au volant ainsi que les excès de vitesse. Toutefois, certaines informations recueillies lors de ces sessions contredisent les résultats de l'enquête. Alors que les répondants à l'enquête ont par exemple exprimé leur intérêt pour une présence accrue des forces de l'ordre dans leur quartier, les participants aux séances d'écoute ont fait part de leurs craintes à l'égard des forces de l'ordre et de leur volonté de limiter les interactions avec ces dernières.

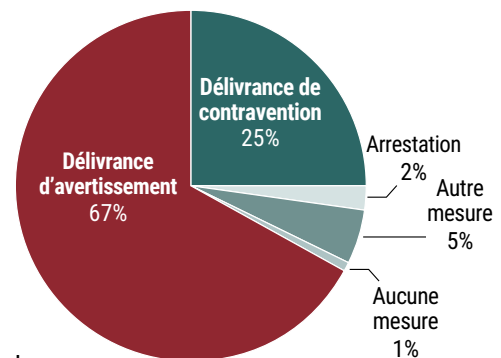
Pratiques actuelles du bureau du shérif

Afin d'obtenir une vision contextuelle supplémentaire sur les politiques et les pratiques du bureau du shérif, l'OLEO a mené plusieurs entretiens avec des membres du personnel occupant différents rangs, responsabilités et postes. L'OLEO a également accompagné des adjoints dans leurs opérations de contrôle de la circulation. Ces échanges ont clairement montré que, bien que la sécurité routière soit l'une des principales priorités de l'organisme pour 2025,¹⁵ le bureau du shérif ne dispose pas d'une stratégie claire en matière de sécurité routière à l'échelle de sa structure. Les pratiques de contrôle de la circulation sont largement laissées à la discrétion de chaque adjoint et varient considérablement entre les villes sous contrat et les zones non incorporées du comté de King.¹⁶

L'absence de stratégie ou d'orientation globale en matière de contrôle de la circulation soulève de sérieuses préoccupations. **En effet, lorsque le contrôle est laissé à la discrétion de l'adjoint, l'organisme ne peut pas garantir la cohérence et l'équité du traitement des résidents et des usagers de passage dans le comté de King.** Sans pratiques adéquates de collecte des données, l'organisme ne peut pas suivre dans le comté les comportements spécifiques en matière de sécurité routière et les mesures de contrôle qui en découlent. Ces préoccupations sont conformes aux conclusions de l'audit des pratiques du bureau du shérif réalisé en 2022 par le bureau de l'auditeur.¹⁷

Pour mieux comprendre les pratiques actuelles du bureau du shérif et s'appuyer sur le rapport 2022 du bureau de l'auditeur, l'OLEO a analysé les données relatives aux contrôles routiers menés entre 2020 et 2024. L'OLEO a constaté que le personnel du bureau du shérif avait procédé à environ 112 219 opérations de contrôles de la circulation et du stationnement,^e dont 87 167 contrôles routiers.¹⁸ Sur cette même période, deux contrôles routiers sur trois se sont soldés par un avertissement. Dans environ 25 % des contrôles routiers, les adjoints ont délivré une contravention. Très peu d'interpellations –seulement 2 %– ont débouché sur une arrestation.

Résultats des contrôles routiers dans le comté de King, 2020-2024



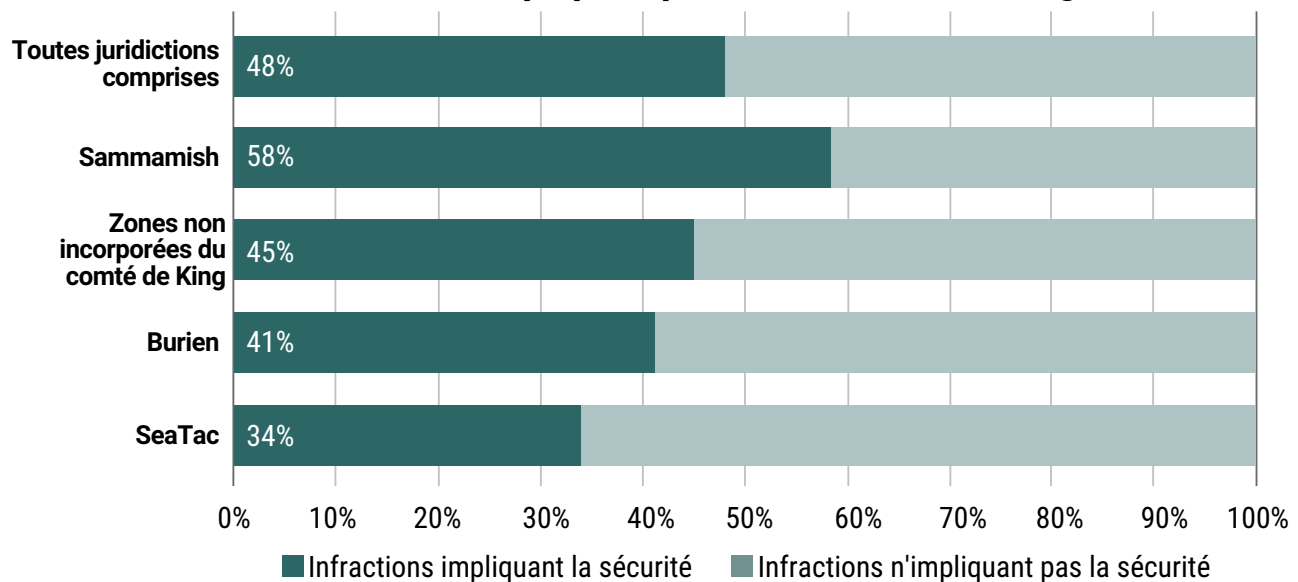
^d Il y a interpellation sous prétexte lorsqu'un agent des forces de l'ordre interpelle un individu pour une infraction mineure dans l'intention de procéder à une fouille ou d'enquêter sur un délit plus grave. La plupart des fouilles effectuées lors d'un contrôle routier ne résultent pas d'un mandat ou d'une cause probable émanant de l'agent, mais repose sur le consentement du conducteur.

^e Il s'agit d'une estimation basée sur l'analyse par l'OLEO du nombre d'entrées liées à l'application du code de la route dans le système de CAD (Computer Aided Dispatch, Répartition assistée par ordinateur) du bureau du shérif. Une seule entrée CAD peut parfois inclure plusieurs mesures de contrôle, ce qui peut signifier que cette approximation correspond à un sous-nombre.

L'OLEO a analysé la fréquence des contrôles routiers pour des infractions liées à la sécurité, lorsque le conducteur représentait un risque identifiable pour lui-même ou autrui par rapport aux infractions n'impliquant pas la sécurité. En prenant en considération l'ensemble des contrôles routiers et de stationnement, les interpellations pour des infractions sans lien avec la sécurité représentaient 52 % de l'ensemble des mesures prises par les adjoints du bureau du shérif.

Ce sont les zones non incorporées du comté de King, Burien, SeaTac et Sammamish, qui ont enregistré le nombre le plus élevé de contrôles routiers réalisés dans la juridiction du bureau du shérif. À SeaTac, seuls 34 % des contrôles routiers ont été réalisés pour des infractions liées à la sécurité, alors qu'à Sammamish, ce chiffre s'est élevé à près de 60 %.

Comparaison des infractions routières impliquant la sécurité avec celles ne l'impliquant pas dans le comté de King, 2020-2024



Entre 2020 et 2024, le personnel du bureau du shérif a fait usage de la force lors de 41 contrôles routiers, soit moins de 0,01 % de l'ensemble des opérations. Bien que la taille de l'échantillon soit réduite, les données révèlent des tendances importantes. Sur cette même période, 3 civils sur 4 impliqués dans des incidents de recours à la force étaient des hommes. En outre, bien qu'ils représentent 7 % de la population du comté de King,¹⁹ les conducteurs noirs ont été impliqués dans 30 % des contrôles routiers avec recours à la force, ce qui fait craindre un usage disproportionné de la force à l'encontre de ces personnes.²⁰

Élaboration des recommandations de politique publique

Fort de son expérience et de sa compréhension des difficultés rencontrées actuellement sur les routes du comté de King, l'OLEO s'est penché sur l'étude nationale ainsi que sur les meilleures pratiques de traitement des questions de sécurité routière, les préoccupations concernant les disparités raciales et économiques dans le contrôle de la circulation, et les évaluations des initiatives de sécurité routière et de contrôle dans les juridictions de même échelon. La section qui suit présente les principales conclusions de cette étude. Les éventuelles options de politique publique permettant de répondre à ces préoccupations se répartissent en quatre grandes catégories : changement de politique sur les décisions en matière de contrôle de la circulation ; contrôle automatisé ; « civilianisation » du contrôle de la circulation,^f et amélioration des pratiques entourant la collecte de données et audit dans le but d'orienter les stratégies de contrôle de la circulation. L'OLEO a présenté ses conclusions à ses partenaires qui ont identifié les recommandations politiques décrites ci-dessous à adresser au bureau du shérif.

^f Le terme « civilianisation » désigne le recours au personnel civil non armé pour intervenir dans les infractions au code de la route plutôt qu'à l'utilisation des forces de l'ordre armées. L'OLEO et ses partenaires ont envisagé de mener des recherches et des actions de sensibilisation sur la civilianisation, mais ont finalement décidé de ne pas formuler de recommandation à ce sujet dans le présent rapport.

Recommandations



Les quatre recommandations qui suivent ont été élaborées en collaboration avec les partenaires de l'OLEO dans le but d'améliorer la sécurité routière dans le comté de King.

1.

Revoir les orientations de politique publique pour donner la priorité au contrôle des infractions routières impliquant la sécurité, limiter les contrôles sans lien avec la sécurité et créer une stratégie de contrôle de la circulation qui repose sur des données et qui est menée à l'échelle de l'organisme.

2.

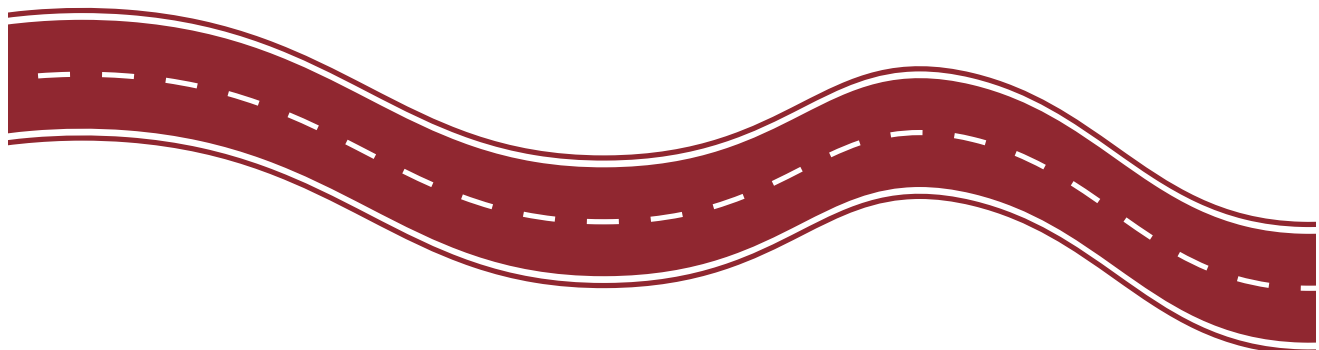
Limiter les questions et interdire les fouilles par consentement afin de promouvoir les droits des conducteurs et de réduire les disparités raciales lors des contrôles routiers.

3.

Collecter des données lors de tous les contrôles routiers, y compris des données démographiques, et appliquer les meilleures pratiques de collecte, de stockage et d'analyse pour améliorer la transparence et mettre en avant la responsabilité.

4.

Si le bureau du shérif envisage d'augmenter les contrôles automatisés de la circulation, le comté de King devrait d'abord commander une étude indépendante de faisabilité et d'équité et exiger un engagement fort de la collectivité sur la mise en œuvre potentielle de cette procédure automatisée.



Recommandation n°1

Revoir les orientations de politique publique pour donner la priorité au contrôle des infractions routières impliquant la sécurité, limiter les contrôles sans lien avec la sécurité et créer une stratégie de contrôle de la circulation qui repose sur des données et qui est menée à l'échelle de l'organisme.



Les militants de la sécurité routière de l'État de Washington et ceux opérant au niveau national appellent à donner la priorité aux contrôles routiers liés à la sécurité et à limiter ceux qui ont trait aux infractions présentant un faible risque pour la sécurité des usagers.²¹ Il est urgent de mettre à nouveau l'accent sur le contrôle des principales causes de décès sur les routes, notamment la conduite en état d'ébriété, la distraction au volant, l'utilisation des dispositifs de retenue, et les excès de vitesse, compte tenu de la recrudescence des accidents mortels et des blessures de la route enregistrés à travers l'État.²² Limiter les contrôles pour des infractions mineures peut améliorer la sécurité routière, restaurer la confiance de la population, réduire les risques de disparités dans le maintien de l'ordre et alléger les charges financières excessives qui pèsent sur les populations.²³

À l'échelle nationale, les préjudices potentiels associés aux contrôles routiers ne sont pas ressentis de manière égale. Les conducteurs noirs sont plus susceptibles que les conducteurs blancs d'être contrôlés, et les conducteurs noirs et hispaniques sont plus susceptibles d'être fouillés, verbalisés, arrêtés,²⁴ voire tués au cours d'un contrôle routier.²⁵ Malgré l'absence de preuve d'une différence dans le comportement au volant, les conducteurs noirs sont plus susceptibles d'être arrêtés pour des infractions mineures ou sans lien avec la sécurité.^{9,26} Les réformes politiques visant à limiter les contrôles routiers n'impliquant pas la sécurité ont pour but de réduire les disparités dans ces opérations en prodiguant aux agents des conseils pour s'assurer que les efforts se concentrent sur les infractions liées à la sécurité et limitent les pratiques évoquant des prétextes. Par exemple, en 2022, le Conseil municipal de Philadelphia a interdit les contrôles routiers pour certaines infractions mineures sans lien avec la sécurité.²⁷ À la suite de cette interdiction, les contrôles routiers pour des infractions mineures impliquant des hommes noirs ont chuté de 54 %, corrigeant ainsi une pratique bien documentée de disproportion dans les opérations de contrôle menées à Philadelphia.²⁸ Lorsque le chef Harold Medlock de Fayetteville, en Caroline du Nord, a demandé à ses agents de concentrer leurs efforts sur les problèmes de sécurité routière les plus importants et de cesser de sanctionner les infractions de faible gravité n'impliquant pas la sécurité, la ville a enregistré une diminution des disparités raciales dans les contrôles routiers, ainsi qu'une baisse du nombre d'accidents de la route, de blessés et de morts sur les routes, sans que cela n'ait d'incidence sur la criminalité n'impliquant pas la circulation.²⁹

Dans le comté de King, les décisions en matière de contrôle de la circulation sont largement laissées à la discrétion de chaque adjoint, ce qui se traduit par une approche disparate de la sécurité routière dans l'ensemble de la juridiction du bureau du shérif. Comme l'indique le rapport 2022 du bureau de l'auditeur, le bureau du shérif ne fournit pas d'orientation stratégique pour le contrôle de la circulation,³⁰ en l'absence d'indicateurs et d'objectifs définis, l'organisme est mal doté pour s'assurer que ses objectifs en la matière permettent d'obtenir des résultats. Les recommandations de l'OLEO mettent en avant une stratégie de contrôle de la circulation fondée sur des données qui permet d'orienter les ressources limitées des organismes vers les problèmes de sécurité routière les plus importants et de réduire les préjudices physiques, psychologiques et économiques potentiels liés aux contrôles routiers.³¹

⁹ L'OLEO n'a pas accès à des données démographiques complètes concernant les contrôles routiers dans le comté de King. Selon le rapport 2022 du bureau de l'auditeur, le bureau du shérif manque de données démographiques pour analyser les disparités raciales dans le contrôle de la circulation. Actuellement, les informations démographiques recueillies par le bureau du shérif sont incohérentes et peu fiables. Aussi, dans ce rapport, les informations concernant les disparités raciales dans le contrôle routier reposent sur des données nationales. Consultez le document du bureau de l'auditeur, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.

1.1 Donner la priorité aux contrôles liés à la sécurité.

La politique devrait stipuler que les adjoints peuvent arrêter ou détenir un conducteur pour faire respecter l'une des infractions routières suivantes impliquant la sécurité :^h

- a. Violation du code pénal ;
- b. Infraction au code de la route (infraction commise par le conducteur alors que le véhicule est en mouvement, telle que conduite imprudente ou excès de vitesse) ;ⁱ
 - i. Les adjoints ne devraient pas prendre de mesures coercitives pour une situation de conduite avec un permis suspendu ou révoqué lorsque la suspension ou la révocation est uniquement due à :
 - Des raisons financières ;
 - Une infraction commise dans un autre État qui ne constituerait pas un motif de suspension ou de retrait du permis si elle avait été commise dans l'État de Washington ; ou
 - Des contraventions ou des avis d'infraction qui ont entraîné une suspension relative aux permis de conduire intermédiaires ;^j
- c. Au non-respect de l'obligation du port de la ceinture ou d'un dispositif de retenue ;
- d. Au non-respect de l'obligation de se ranger ou de s'arrêter à l'approche de véhicules équipés de feux d'urgence, de panneaux d'arrêt ou de sirènes.^k

La politique devrait en outre préciser que les adjoints ne devraient arrêter les conducteurs que pour des infractions d'équipement qui présentent un risque sérieux pour la sécurité du conducteur ou des autres usagers afin de sensibiliser ou d'informer sur les modalités d'obtention de coupons de réparation. Les infractions impliquant les équipements entraînant un risque grave pour la sécurité du conducteur ou les autres usagers désignent les cas où « vu l'ensemble des circonstances, il est raisonnable pour un observateur objectif de penser que l'infraction impliquant l'équipement peut entraîner une collision ou des blessures pour le conducteur ou les autres usagers ou véhicules à proximité. [Il peut s'agir]... des feux arrière, des phares ou des feux de stop éteints ou dysfonctionnels la nuit ou dans des conditions de faible visibilité ; d'un pare-brise cassé qui empêche le conducteur de voir ; ou d'un pot d'échappement qui traîne ». ³²

Cette recommandation ne devrait pas empêcher le bureau du shérif de prendre des mesures pour mettre en fourrière un véhicule dont le défaut est tel qu'il présente un danger immédiat de collision ou de blessure pour le conducteur et les autres usagers de la route.

1.2 Restreindre les contrôles routiers sans lien avec la sécurité.

La politique du bureau du shérif devrait être mise à jour afin d'interdire les contrôles routiers pour les infractions sans lien avec la sécurité, à l'exception des infractions pour les véhicules dont la plaque d'immatriculation est manquante ou ne correspond pas à la marque, au modèle, à l'année et à la couleur du véhicule enregistré, afin de garantir au bureau du shérif de pouvoir contribuer à la récupération des véhicules volés. Une infraction sans lien avec la sécurité désigne une infraction administrative impliquant l'assurance, le permis de conduire ou le contrôle technique, l'immatriculation, ainsi que toute infraction relative à l'équipement qui ne présente pas de risque sérieux pour la sécurité du conducteur ou des autres usagers de la route. Dans tout le pays, des juridictions ont mis en œuvre des politiques similaires, empêchant les agents de procéder à des interpellations pour des infractions mineures. À Philadelphia, San Francisco et en Virginia, les agents ne peuvent pas procéder à des contrôles pour les infractions

^h La structure et le contenu de cette recommandation s'inspirent du projet de loi proposé à la Chambre des représentants 1512 (2025).

ⁱ Pour accéder à une définition complète avec une liste des lois sur les véhicules pour lesquelles une infraction serait considérée comme une « infraction de mouvement », voir WAC (Washington Administrative Code, Code d'administration de Washington) 308-104-160, <https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160>.

^j Voir RCW (Revised Code of Washington, Code révisé de Washington) 46.20.342(1)(c) (ii), (v), or (vii), tiré du texte du projet de loi proposé à la Chambre des représentants 1512(2025), Sec. 3. (1) (a) (ii), [1512.pdf](#).

^k Voir RCW 46.37.190, <https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.37.190>.

suivantes : immatriculation du véhicule expirée (avec divers délais de grâce), feux dysfonctionnels (sauf si tous les feux ne fonctionnent pas) ou objets accrochés au rétroviseur.³³ D'autres juridictions considèrent les infractions suivantes comme mineures :

- a. Vitres teintées et présence d'autocollants sur ces dernières,³⁴
- b. Plaques d'immatriculation déplacées,³⁵
- c. Équipements défaillants,³⁶
- d. Surnombre de passagers,³⁷ et
- e. Problèmes mineurs au niveau du pare-chocs.³⁸

1.3 Fournir aux adjoints des conseils appuyés par données dans le but de promouvoir la sécurité routière.

Le bureau du shérif devrait formaliser une pratique visant à exploiter de nouvelles sources de données, telles que les organismes municipaux en charge de la circulation afin d'éclairer les stratégies de contrôle et de s'assurer que les ressources sont dirigées vers les problèmes de sécurité routière les plus pertinents. Lors des entretiens avec l'OLEO, le personnel du bureau du shérif a évoqué l'utilisation des données disponibles pour cibler les contrôles aux intersections et sur les routes présentant des taux élevés d'infractions à la sécurité tels que les excès de vitesse ou le franchissement des feux rouges, mais cette approche n'est pas cohérente au sein de l'organisme et repose souvent sur des initiatives individuelles. Le personnel du bureau du shérif a également expliqué comment l'organisme pouvait collaborer avec les ingénieurs du trafic et les urbanistes afin d'utiliser les données pour résoudre les problèmes de conception des routes qui posent des dangers.

La direction du bureau du shérif devrait poursuivre l'exploitation des données provenant de diverses sources, notamment les données de sécurité routière, les plaintes de la population et l'historique des contrôles, dans le but d'éclairer les stratégies en la matière et de coordonner un effort à l'échelle de l'organisme visant à mesurer les pratiques de contrôle et leur impact sur les résultats en matière de sécurité routière. Veiller à ce que les adjoints disposent de consignes claires et fondées sur des données contribuera à réduire le risque que des préjugés influencent les décisions de contrôle et à renforcer la confiance de la population.

1.4 Poursuivre des mesures non punitives qui s'attaquent aux causes profondes des infractions au code de la route.

Le bureau du shérif devrait traiter les infractions n'impliquant pas la sécurité par des mesures non punitives capables de s'attaquer à la cause première de l'infraction plutôt que de contribuer aux problèmes auxquels le conducteur peut être confronté. Par exemple, si un conducteur n'a pas réparé un feu arrière cassé en raison de ressources financières limitées, le fait de le verbaliser et de lui infliger une amende ajoute à ses contraintes financières et risque de retarder sa capacité à remédier à l'infraction. Il est bien établi que les amendes et les contraventions ne sont pas à elles seules des outils efficaces de dissuasion des comportements négatifs,³⁹ et qu'elles se répercutent de manière négative et disproportionnée sur les personnes à faibles revenus.⁴⁰

En 2024, la police de Burien, un service sous contrat avec le bureau du shérif, a effectué 145 inspections de sièges auto et acheté 45 sièges qui seront fournis aux familles dans le besoin grâce à une subvention financée par l'État. L'OLEO encourage le bureau du shérif à poursuivre les programmes qui font appel à des mesures non punitives pour fournir aux conducteurs l'équipement dont ils ont besoin pour conduire en toute sécurité sur la route.

Recommandation n°2

Limiter les questions et interdire les fouilles par consentement afin de promouvoir les droits des conducteurs et de réduire les disparités raciales lors des contrôles routiers.



En limitant l'étendue des questions qu'un adjoint peut poser lors d'un contrôle routier et en restreignant sa capacité à demander le consentement du conducteur pour fouiller son véhicule, il est possible de recentrer les ressources limitées du bureau du shérif en matière de contrôle des infractions liées à la sécurité et de réduire les disparités raciales en matière de contrôle routier. Bien que les questions d'enquête larges et les « fouilles par consentement » soient légales, elles sont fortement associées à des pratiques coercitives reposant sur des préjugés.⁴¹ À titre d'exemple, le département de police de San Francisco a spécifiquement mentionné l'objectif de réduire le problème des interpellations menées sous prétextes afin de justifier ses récents changements de politique visant à limiter les questions que les agents peuvent poser lors d'un contrôle routier.⁴² Alors que de nombreuses juridictions réforment le recours aux fouilles par consentement, l'Écosse les a interdites, parce qu'elles étaient utilisées à des taux excessivement élevés et qu'elles ciblaient de manière disproportionnée les jeunes de la classe ouvrière.⁴³ Suite à l'interdiction de l'Écosse des fouilles par consentement, les fouilles fructueuses, à savoir celles où les agents ont trouvé des biens volés ou de la drogue, ont augmenté et la criminalité a eu tendance à diminuer.⁴⁴

Les fouilles par consentement sont particulièrement préoccupantes compte tenu de leur fréquence. Contrairement à d'autres types de fouilles, l'exception à la fouille par consentement n'exige pas des forces de l'ordre qu'elles satisfassent à une norme de preuve et, par conséquent, n'implique pas de niveau requis de preuve ou de certitude de crime. La demande de consentement à la fouille est laissée à l'entière discrétion de l'adjoint et au consentement de la personne faisant l'objet de la fouille.

Malgré leur nom, les chercheurs et les militants affirment que « les fouilles par consentement ne le sont jamais vraiment ».⁴⁵ Même lorsque le droit de refuser une fouille est expliqué et compris, les juristes affirment qu'être d'accord avec une figure d'autorité comme un officier de police ne revient pas à un consentement libre, et que beaucoup le font par instinct de préservation, sachant qu'ils ne peuvent pas simplement s'éloigner à pied ou en voiture et qu'ils s'exposeraient à d'autres conséquences.⁴⁶ Qui plus est, les populations vulnérables, comme les enfants et les personnes souffrant d'un handicap intellectuel, sont plus susceptibles de « renoncer » ou d'abandonner leurs droits légaux, parce qu'elles sont plus influencées par les figures d'autorité et moins susceptibles de comprendre pleinement les conséquences.⁴⁷

Enfin, les données nationales montrent que les fouilles par consentement sont effectuées de manière disproportionnée sur les conducteurs de couleur et que la grande majorité d'entre elles n'aboutissent pas à la découverte de produits de contrebande.⁴⁸ Bien que les fouilles des véhicules des conducteurs noirs soient plus fréquentes, les taux de découverte de produits de contrebande sont similaires ou inférieurs pour les conducteurs noirs par rapport aux chiffres constatés pour les conducteurs blancs.⁴⁹ L'analyse des données relatives aux contrôles a également montré que la barre de fouille des conducteurs noirs et hispaniques est plus basse que celle des conducteurs blancs.⁵⁰ Bien que certains membres des forces de l'ordre soutiennent que les fouilles par consentement constituent un outil d'enquête important, les chercheurs ont constaté que les fouilles par consentement étaient moins susceptibles de déboucher sur la découverte de produits de contrebande que les fouilles fondées sur une cause probable,^m et qu'il n'y avait pas de lien entre le recours aux fouilles par consentement et les taux de criminalité violente.⁵¹

^l Lorsque les fouilles sont effectuées à partir d'un mandat, d'une cause probable ou d'une suspicion raisonnable, il existe un « niveau de preuve » que les forces de l'ordre doivent respecter pour effectuer la fouille. Cela pose une barre uniforme et établit une autorité pour les forces de l'ordre lorsqu'elles interfèrent avec le droit prévu par le quatrième amendement de ne pas faire l'objet d'une fouille déraisonnable.

^m Cette étude démontre que les fouilles par consentement sont moins efficaces que les fouilles exigeant un niveau de preuve plus élevé, mais l'OLEO reconnaît également que les fouilles fondées sur une cause probable sans mandat ont été interdites dans l'État de Washington par la Cour suprême de l'État. *État de Washington c. Tibbles (State of Washington v. Tibbles)* (2010).

Malgré les préoccupations nombreuses et significatives concernant cette pratique, le bureau du shérif effectue couramment des fouilles par consentement lorsqu'elles sont « légales et raisonnables », mais elles ne font pas l'objet d'un suivi systématique ou accessible qui permettrait une analyse ou une transparence publique.⁵² De même, en l'absence de garanties supplémentaires en matière de politique et de formation portant sur les questions et la conduite à tenir lors d'un contrôle routier, les adjoints du bureau du shérif pourraient se livrer à des tactiques d'enquête troublantes au détriment de la confiance et des relations avec la population.

2.1 Exiger des adjoints qu'ils limitent l'étendue de leurs questions lors d'un contrôle routier à la raison principale du contrôle.

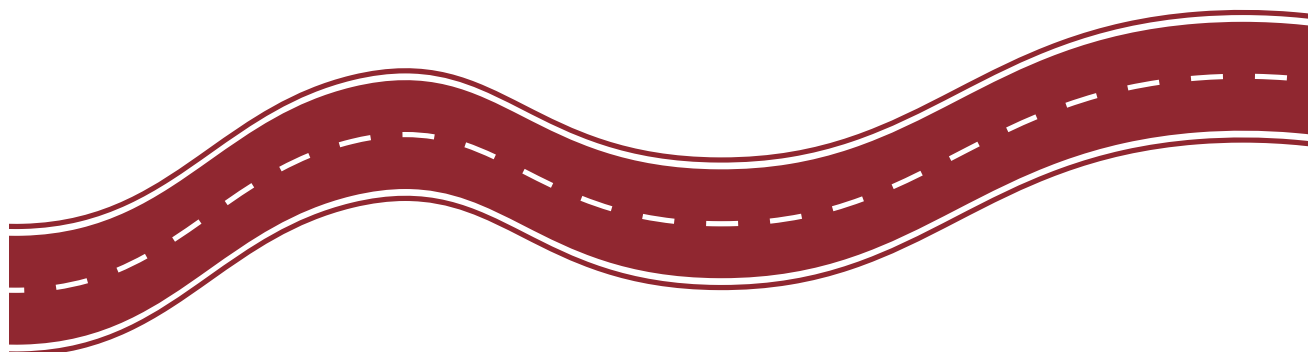
Le bureau du shérif devrait faire en sorte que les contrôles routiers ciblent des infractions spécifiques à la sécurité routière, plutôt que de servir d'outil d'enquête général. Le fait de limiter les questions tout au long d'un contrôle routier à la raison de l'interpellation garantit que les adjoints répondent aux comportements dangereux, favorisant ainsi la sécurité routière et la sensibilisation des conducteurs. Toutefois, la politique devrait préciser que si un adjoint a des soupçons raisonnables qu'une activité criminelle a eu lieu, a lieu ou est sur le point d'avoir lieu, il peut procéder à une enquête supplémentaire.⁵³ Cette recommandation vise à limiter les contrôles sous prétexte, qui se sont avérés cibler de manière disproportionnée les conducteurs noirs au niveau national.⁵⁴ La limitation de l'étendue des questions ne devrait pas empêcher un adjoint d'évoquer avec le conducteur les infractions supplémentaires ou multiples à la sécurité routière qu'il a pu commettre, et elle ne devrait pas non plus l'empêcher d'informer un conducteur d'une infraction n'impliquant pas la sécurité ou de lui remettre un coupon de réparation.

2.2 Exiger des adjoints qu'ils informent immédiatement le conducteur du motif initial de l'interpellation dès le premier contact.

Les orientations politiques devraient prévoir une communication claire dès le début d'un contrôle afin de promouvoir la compréhension entre les adjoints et les conducteurs et d'améliorer les relations entre les forces de l'ordre et la population.⁵⁵ Entamer un contrôle routier avec respect et transparence est conforme à l'engagement du bureau du shérif en faveur de la justice procédurale et s'avère instaurer la confiance au sein de la population.⁵⁶ Il est bien établi que le respect des principes de la justice procédurale peut faire en sorte que les conducteurs obtempèrent et coopèrent d'eux-mêmes, évitant ainsi qu'un contrôle routier ne dégénère.⁵⁷

2.3 Interdire les « fouilles par consentement » lors des contrôles routiers.

L'OLEO recommande au bureau du shérif de cesser les fouilles par consentement lors des contrôles routiers. Cette pratique soulève plusieurs problèmes sérieux : la coercition, les disparités raciales dans les fouilles et la norme de la preuve. Bien qu'il soit techniquement légal de procéder à une fouille par consentement, les spécialistes affirment qu'une fouille ne sera jamais vraiment consensuelle. Compte tenu de ces préoccupations majeures et du fait que le bureau du shérif ne dispose pas d'une stratégie et de données uniformes s'agissant des fouilles par consentement permettant de mieux les comprendre, l'OLEO recommande au bureau du shérif de suspendre cette pratique.



Recommandation n°3

Collecter des données lors de tous les contrôles routiers, y compris des données démographiques, et appliquer les meilleures pratiques de collecte, de stockage et d'analyse pour améliorer la transparence et mettre en avant la responsabilité.



L'amélioration des pratiques de collecte des données permettrait au bureau du shérif d'analyser plus efficacement les comportements aberrants des adjoints et de contribuer à la création d'une stratégie globale de sécurité routière à l'échelle de l'organisme.⁵⁸ Si les données peuvent être un outil crucial d'amélioration de la sécurité routière sur l'ensemble de la juridiction, l'utilité des données collectées est limitée par leur qualité et leur capacité à être analysées. Les défenseurs de la sécurité routière à l'échelon national ont mis au point des stratégies pour collecter des données analysables pour tous les contrôles routiers tout en réduisant le fardeau administratif inutile pour les agents.⁵⁹ Actuellement, bien que le bureau du shérif recueille certaines informations lors des contrôles routiers, ces données ne sont ni complètes, ni accessibles au public, ni faciles à analyser. Il est essentiel que les données soient rendues publiques, car des données détaillées et de qualité peuvent renforcer la confiance du public et des médias dans les forces de l'ordre, améliorer les évaluations des politiques et façonner la stratégie.⁶⁰

3.1 Collecter et analyser des données dans tous les contrôles routiers.

Le bureau du shérif devrait enregistrer tous les contrôles routiers, quelle qu'en soit l'issue, et collecter des données sur les personnes impliquées dans chacun d'eux afin d'améliorer la documentation des procédures. Le personnel du bureau du shérif s'est dit préoccupé par le fait que l'obligation de collecter davantage de données lors des contrôles routiers découragerait les agents de procéder auxdits contrôles. Toutefois, la charge administrative des adjoints peut être réduite en utilisant des menus déroulants qui facilitent la sélection des données dans le système de répartition assistée par ordinateur (CAD). De plus, la collecte de données sur l'ensemble des contrôles routiers réduira les charges administratives au fil du temps en permettant de savoir où les ressources sont dépensées et comment le bureau du shérif peut les développer et les rationaliser pour le contrôle de la circulation moyennant un maximum d'impact. Dans tous les cas, les contrôles routiers incluent ceux :

- a. effectués à des fins de sensibilisation,
- b. dans lesquels un avertissement verbal est donné,
- c. où un barrage routier ou un point de contrôle est mis en place par le bureau du shérif ou tenu par le personnel du bureau du shérif ,
- d. où un avertissement est émis,
- e. où une contravention est délivrée,
- f. où une arrestation est effectuée.

Dans tous les contrôles, les données collectées doivent inclure :

- a. le motif du contrôle ;
- b. l'issue de l'interpellation (sensibilisation, avertissement verbal, avertissement formel, contravention, arrestation, etc.) ;
- c. l'heure et le lieu du contrôle ;

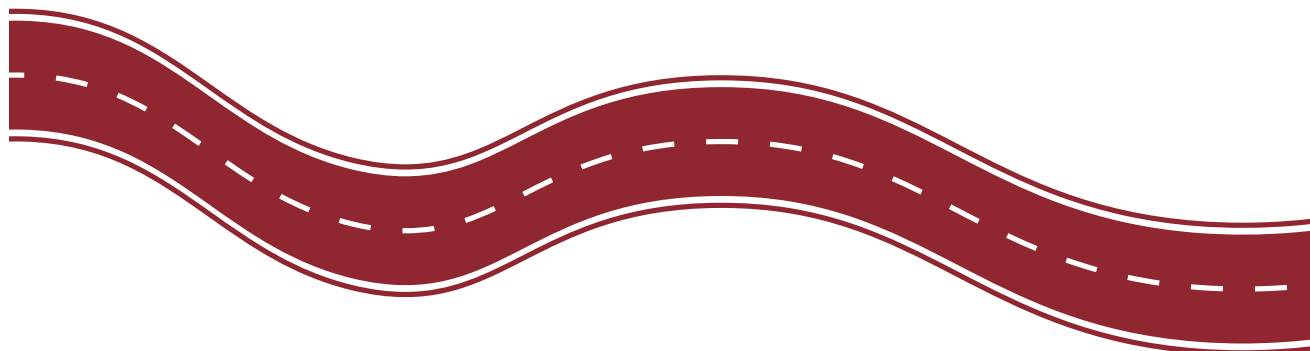
- d. le personnel impliqué dans le contrôle, avec :
 - i. les caractéristiques démographiques (race, sexe, âge) ; et
 - ii. les caractéristiques de l'organisme (grade, nombre d'années de service) ; et
- e. les mesure(s) prise(s) par l'adjoint au cours de l'interpellation, y compris :
 - i. en cas de sortie d'une personne du véhicule, individu sorti du véhicule par contact physique, détention sur le trottoir, menottage ou fouille canine ;
 - ii. fouille effectuée et raisons pour lesquelles elle l'a été ;
 - iii. résultat de la fouille (contrebande, armes, biens volés, argent, aucun objet trouvé, etc.) ;
 - iv. description des biens saisis ; et
 - v. informations sur le recours à la force.

3.2 Collecter et analyser les données démographiques lors des contrôles routiers.

Pour déterminer si les pratiques du bureau du shérif en matière de contrôle routier peuvent avoir des effets disparates sur les communautés du comté de King et dans quelle mesure, des informations démographiques devraient être collectées pour tous les contrôles routiers. Le rapport 2022 du bureau de l'auditeur a constaté que « le bureau du shérif ne collecte ni n'analyse systématiquement aucune donnée démographique dans le cadre de ses opérations de contrôle routier ». Le bureau du shérif n'est donc pas en mesure d'évaluer les disparités potentielles dans les contrôles routiers ». ⁶¹ Le bureau de l'auditeur a recommandé au bureau du shérif de collecter les données démographiques perçues pour chaque contrôle routier, quel que soit l'objet du contrôle ou son issue.

Le personnel du bureau du shérif a fait part de son hésitation et de sa gêne quant au fait de documenter les informations démographiques qu'il percevait lors des contrôles routiers. Les préoccupations concernaient l'inexactitude, le manque de praticité et la perturbation des relations entre les adjoints et les conducteurs. Toutefois, selon le ministère américain de la justice, la meilleure pratique consiste à enregistrer la perception qu'a un agent de l'identité d'une personne, car c'est cette perception qui pourrait donner lieu à un profilage racial ou à des préjugés à l'égard d'une personne, quelle que soit l'exactitude de cette perception. ⁶²

L'OLEO soutient et réitère la recommandation selon laquelle le bureau du shérif doit collecter les données démographiques perçues lors de tous les contrôles routiers. Les adjoints ne devraient pas demander aux personnes contrôlées de s'auto-identifier en fonction des caractéristiques décrites ci-dessous. ⁶³



Cette recommandation s'inspire de la Loi californienne de 2015 sur le profilage racial et identitaire (California's Racial and Identity Profiling Act), qui vise à réduire le profilage racial au sein des forces de l'ordre. En Californie, les agents sont tenus de collecter les données démographiques qu'ils perçoivent pour toutes les interpellations de véhicules et de piétons.⁶⁴ Les données démographiques collectées doivent inclure les éléments suivants :

- a. La perception par l'adjoint de la race ou de l'origine ethnique de la personne interpellée,ⁿ le sexe, l'orientation sexuelle,^o l'âge, le handicap et sa maîtrise de l'anglais ;
- b. Si la personne interpellée semble traverser une crise de santé mentale ou comportementale ; et
- c. La race ou l'origine ethnique de l'adjoint et ses années de service.^p

3.3 Rationaliser les pratiques de collecte des données.

Comme le bureau du shérif est en train de mettre à jour son logiciel de données,^q l'OLEO recommande de profiter de cette occasion pour développer des processus standard de collecte de données pour tous les logiciels de données (y compris, mais sans s'y limiter, pour CAD, IAPro, Mark 43 et Sector^r), de façon à ce que la saisie des données par les différents membres du personnel soit le plus uniforme possible et permette d'obtenir des données de qualité. Des processus de données normalisés amélioreraient également la capacité d'analyse des données collectées, ce qui permettrait d'en tirer le meilleur parti.

- a. Le logiciel doit être comparé au manuel des ordres généraux du bureau du shérif pour s'assurer que les champs de saisie des données sont cohérents avec les mesures de contrôle autorisées par la politique.

ⁿ L'OLEO recommande au bureau du shérif d'utiliser les groupes raciaux et ethniques inclus dans le Bureau du recensement des États-Unis afin que les données puissent être analysées au mieux par rapport à d'autres bases de données : Blancs, Noirs et Afro-Américains, Asiatiques, Hawaïens natifs et insulaires du Pacifique, Amérindiens, Hispaniques et Latinos, et personnes multiraciales. L'OLEO reconnaît que cette liste ne reflète pas de manière exhaustive les races et les identités ethniques des résidents du comté de King et invite la population à lui faire part de ses commentaires afin de mieux répondre à ces défis en matière de données.

^o Les militants des communautés LGBTQ+ sont légitimement préoccupés par le fait que les forces de l'ordre recueillent des informations sur la sexualité ou le genre d'une personne, par crainte d'une marginalisation accrue et d'un renforcement des préjugés existants. Toutefois, afin d'évaluer les disparités et d'identifier les preuves d'un profilage fondé sur la sexualité ou le genre, il est recommandé que les agents enregistrent leur propre perception du genre et de la sexualité d'une personne. Cette approche crée des points de données qui montrent l'opinion d'un agent sur la personne qu'il arrête, ce qui peut révéler des preuves de profilage et susciter les réformes nécessaires. Voir Leonore F. Carpenter and R. Barrett Marshall, "Walking While Trans: Profiling of Transgender Women by Law Enforcement, and the Problem of Proof (Marcher tout en étant transgenre : profilage des femmes transgenres par les forces de l'ordre et problème de la preuve)," *William & Mary Journal of Race, Gender, and Social Justice* (Revue William & Mary sur la race, le genre et la justice sociale), novembre 2017, <https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl>.

^p L'OLEO encourage le bureau du shérif à identifier des méthodes pour conserver ces informations pour chaque adjoint afin qu'il ne soit pas nécessaire de les saisir manuellement à chaque contrôle routier. La meilleure pratique consiste à collecter ces informations et à supprimer toutes celles personnellement identifiables, notamment les noms et les numéros de badge, en attribuant à chaque adjoint un identifiant unique. Voir Marie Pryor, Phillip Atiba Goff, Farhang Heydari, and Barry Friedman, "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities (Collecte, analyse et réponse aux données des contrôles : guide à l'intention des forces de l'ordre, des pouvoirs publics et des collectivités)," 2020, The Center on Policing Equity, the Policing Project at New York University School of Law, and the California Department of Justice (Centre pour l'équité dans les services de police, le Projet sur les services de police de la faculté de droit de l'Université de New York et le ministère de la Justice de Californie), <https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPS-Guidebook+Final+Release+Version.pdf>.

^q Le bureau du shérif travaille actuellement à la mise en place d'un nouveau système de CAD.

^r Le bureau du shérif utilise plusieurs logiciels pour organiser les données, dont ceux énumérés. Le système de CAD est utilisé lorsque les adjoints répondent à des appels et délivrent des avertissements et des contraventions. IAPro est un logiciel qui sert à suivre les enquêtes internes et les cas de recours à la force. Mark43 est une base de données qui comprend toutes les données collectées lors d'une arrestation. Enfin, Sector, géré par la patrouille de l'État de Washington, stocke les données de contrôle de la circulation à l'échelle de l'État. Il est possible que les données d'un seul dossier soient stockées dans plusieurs logiciels, ce qui rend l'analyse complexe et fastidieuse.

- b. Les données relatives aux contrôles routiers devraient être stockées dans un logiciel unique afin de faciliter les processus d'analyse. Les données sur le nombre total de contrôles routiers, leur localisation générale, leur issue et les données démographiques devraient être rendues publiques.
- c. Tous les adjoints devraient suivre des formations complètes, régulières et continues sur l'utilisation des outils de collecte de données du bureau du shérif.
- d. Le bureau du shérif devrait utiliser un logiciel qui identifie automatiquement les contradictions et les champs manquants afin de minimiser les données erronées.

Recommandation n°4

Si le bureau du shérif envisage d'augmenter les contrôles automatisés de la circulation, le comté de King devrait d'abord commander une étude indépendante de faisabilité et d'équité et exiger un engagement fort de la collectivité sur la mise en œuvre potentielle de cette procédure automatisée.



Le « contrôle automatisé » est une stratégie de contrôle de la circulation qui s'appuie sur des caméras pour capturer une photographie de la plaque d'immatriculation des véhicules en infraction et envoi un avertissement ou une contravention par courrier au propriétaire du véhicule immatriculé.⁶⁵ Les caméras servent le plus souvent à surveiller les excès de vitesse et les infractions aux feux rouges, bien qu'au niveau national, les juridictions expérimentent d'autres formes de contrôle automatisé, comme l'utilisation de caméras pour détecter les distractions au volant.⁶⁶ Actuellement, les caméras aux feux rouges sont utilisées avec parcimonie dans la juridiction du bureau du shérif, principalement dans la ville de Kenmore.⁶⁷

Le recours aux contrôles automatisés présente des avantages et des inconvénients potentiels pour les adjoints et les membres de la population. L'un des principaux avantages des contrôles automatisés est qu'ils limitent le nombre de contrôles effectués sur la route, réduisant ainsi la probabilité d'altercations dangereuses et d'interactions psychologiquement néfastes entre le personnel du bureau du shérif et les membres de la population.⁶⁸ Ils peuvent également être efficaces pour modifier les comportements dangereux au volant et réduire le nombre de collisions.⁶⁹

Les contrôles automatisés peuvent toutefois soulever des questions relatives au respect de la vie privée et à la surveillance.⁷⁰ La plupart des radars automatiques utilisent des lecteurs automatiques de plaques d'immatriculation (ALPR), un système qui permet de relever jusqu'à 1 800 plaques à la minute. Les forces de l'ordre ont utilisé cette technologie ALPR pour surveiller les publics marginalisés, notamment les personnes de couleur et les personnes à faible revenu.⁷¹ Les sociétés spécialisées en ALPR, qui collectent et stockent des données de géolocalisation sensibles, sont également accusées de violer les lois des États en partageant des données de géolocalisation des véhicules avec les organismes fédéraux chargés de l'application de la loi aux frontières.⁷² Qui plus est, les contrats que les organismes des forces de l'ordre signent avec les fournisseurs de systèmes ALPR ne sont pas rendus publics, ce qui pose des soucis de transparence .

Le contrôle automatisé peut également aggraver les disparités raciales et économiques en raison de caméras souvent placées sur les voies rapides des quartiers densément peuplés avec une forte proportion de résidents de couleur et de personnes à faibles revenus.⁷³ Ainsi, les amendes associées aux contraventions automatisées sont plus susceptibles de toucher les conducteurs de couleur et ceux à faibles revenus qui n'ont peut-être pas les moyens de payer.⁷⁴

Bien que l'OLEO n'ait pas connaissance de plans actuels visant à étendre l'utilisation du contrôle automatisé dans le comté de King, le bureau du shérif devrait faire preuve de prudence avant d'augmenter le recours au contrôle automatisé en raison du budget limité ainsi que des préoccupations susmentionnées. D'autres préoccupations autour du contrôle automatisé sont le fait que les amendes sont excessives et motivées par les recettes et que ce type de contrôle ne s'attaque pas aux causes profondes des conditions de circulation dangereuses.⁷⁵ Les études

montrent que l'amélioration de la qualité des routes peut être plus efficace pour améliorer la sécurité routière (p. ex. l'installation de carrefours giratoires à la place de feux ou de panneaux stop réduit de 75 % le nombre d'accidents corporels).⁷⁶

4.1 Le bureau du shérif ne devrait pas procéder à de nouveaux contrôles automatisés tant qu'une étude de faisabilité et d'équité n'aura pas démontré de voie permettant d'atténuer les préoccupations liées à la protection de la confidentialité et à l'équité.

Étant donné qu'il est prouvé que le contrôle automatisé peut peser de manière disproportionnée sur les populations à faibles revenus et les communautés de couleur,⁷⁷ l'OLEO recommande que le comté de King poursuive ses études avant d'élargir le contrôle automatisé, notamment l'installation de caméras supplémentaires, l'utilisation élargie des caméras existantes (p. ex. l'utilisation d'une caméra dans une zone scolaire en dehors des heures et des objectifs actuels), ou le recours à de nouveaux types de technologie de contrôle automatisé dans l'ensemble de la juridiction du bureau du shérif. L'étude de faisabilité et d'équité devrait se pencher :

- a. Sur les populations qui connaissent des niveaux disproportionnés de problèmes de sécurité routière, tels que les excès de vitesse et les infractions aux feux rouges, et qui bénéficieraient donc le plus d'un contrôle automatisé ;
- b. Sur la capacité du financement à être utilisé efficacement pour traiter ou améliorer la conception des routes plutôt que pour le contrôle automatisé ;
- c. Sur l'éventuelle disparité des répercussions raciales dans le comté de King en cas d'utilisation accrue des caméras ;
- d. L'efficacité des caméras existantes de la juridiction du bureau du shérif pour améliorer la sécurité routière : la mesure du succès ne doit pas être la génération de revenus ou le nombre de contraventions émises ;
- e. L'utilisation actuelle des revenus, les préoccupations en matière de respect de la vie privée et les répercussions en matière d'équité des contrôles automatisés existants dans la juridiction du bureau du shérif ;
- f. Les pratiques de partage des données entre les juridictions et les services fédéraux chargés de l'application de la loi ;
- g. La manière dont les entreprises privées ou les contractants et leurs logiciels sont utilisés, y compris leurs pratiques en matière de partage des données ; et
- h. Les procédures d'utilisation et de stockage des données.

L'étude de faisabilité et d'équité doit être réalisée par un organisme indépendant du bureau du shérif et élaborée en partenariat avec les collectivités locales relevant de la compétence du bureau du shérif, afin de garantir que les populations concernées aient la possibilité de faire part de leurs réactions et de leurs commentaires tout au long du processus.

4.2 Tout projet futur de mise en œuvre de contrôles automatisés supplémentaires devrait être piloté par la collectivité et chercher à s'attaquer aux causes profondes des problèmes de sécurité routière.

L'OLEO recommande que tout effort visant à mettre en place des mesures de contrôle automatisé soit entrepris en partenariat avec les populations. Si, après l'achèvement et la publication de l'étude de faisabilité et d'équité, le bureau du shérif et ses partenaires locaux envisagent de poursuivre le contrôle automatisé, les membres de la communauté devraient participer pleinement aux décisions concernant l'emplacement des caméras de contrôle automatisé et les stratégies de contrôle, y compris les sanctions, afin de s'assurer que le programme donne la priorité aux questions de sécurité routière.

Tout futur programme de contrôle automatisé devrait viser à minimiser les conséquences néfastes des sanctions financières associées au contrôle et qui ne s'attaquent pas aux causes profondes des problèmes de sécurité routière. Les juridictions devraient prendre en considération :

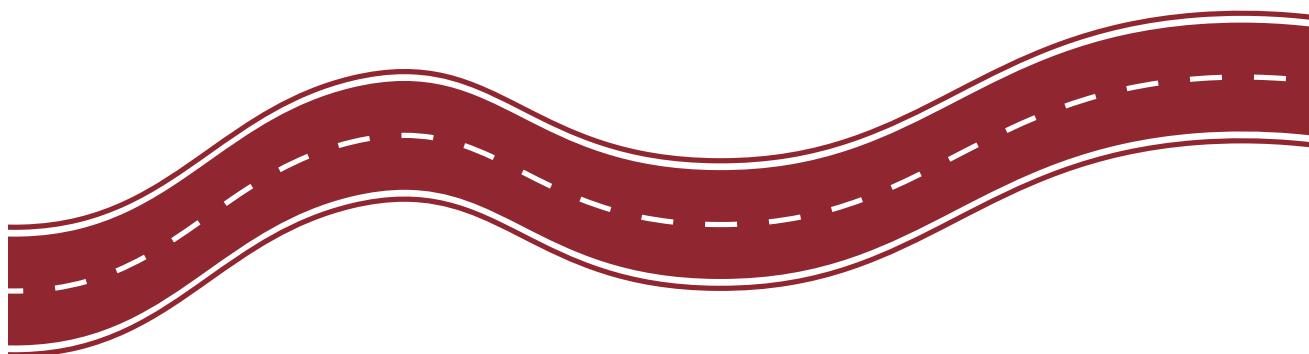
- a. Les éventuels programmes pilotes de contraventions qui ne consistent pas à délivrer des sanctions reposant sur des amendes et qui font plutôt appel aux avertissements sur une période déterminée ;
- b. Le montant de l'amende et les options de paiement (par exemple, des amendes basées sur le revenu ou des plans de paiement sans frais) et les alternatives qui seront utilisées (par exemple, contraventions de réparation ou options de travail d'intérêt général) ; et
- c. Les modalités permettant de s'assurer que les recettes générées par le contrôle automatisé sont réinvesties dans l'amélioration de la conception des routes et des infrastructures de sécurité routière identifiées par la population.

Conclusion

Les partenaires de l'OLEO ont désigné la sécurité routière et le contrôle de la circulation comme l'une des principales préoccupations des personnes qui vivent, travaillent et prennent le volant dans le comté de King. Étant donné que les contrôles routiers sont les interactions les plus courantes entre le public et les forces de l'ordre, il est extrêmement important que le bureau du shérif dispose de politiques publiques et de procédures claires en matière de contrôle routier qui répondent aux besoins de la population.⁷⁸

En 2022, le bureau de l'auditeur a réalisé un audit des pratiques du bureau du shérif en matière de contrôle de la circulation.⁷⁹ Le rapport a révélé que l'organisme ne disposait pas d'orientations stratégiques en la matière et qu'il ne recueillait pas de données complètes sur les contrôles routiers. Les informations recueillies tout au long de la phase de sensibilisation de l'OLEO confirment ces conclusions.

L'OLEO et ses partenaires ont élaboré des recommandations supplémentaires pour la stratégie de contrôle de la circulation du bureau du shérif, dans le but d'améliorer la sécurité routière, de promouvoir des pratiques de contrôle équitables et d'encourager la collecte de données appropriées. Après avoir présenté les recommandations au conseil du comté de King et au bureau du shérif, l'OLEO prévoit de suivre la mise en œuvre des recommandations, afin que ses partenaires et les populations du comté de King restent informés des mesures prises pour améliorer la sécurité routière et les pratiques de contrôle dans l'ensemble du comté.⁸⁰



Notes de fin d'ouvrage

- 1 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al., "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 2 Centers for Disease Control and Prevention, "About Transportation Safety," November 19, 2024, <https://www.cdc.gov/transportation-safety/about/index.html#:~:text=Highlights,data%20can%20help%20prevention%20efforts>.
- 3 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/2024/05/WTSC_2023-Traffic-Fatalities-press-release_May-13-2024.pdf.
- 4 Washington State Department of Transportation, "Collision Data Portal," 2025. <https://remoteapps.wsdot.wa.gov/highwaysafety/collision/data/portal/public/>
- 5 Emily Badger and Ben Platt, "Traffic Enforcement Dwindled in the Pandemic. In Many Places, It Hasn't Come Back," July 2024, *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/interactive/2024/07/29/upshot/traffic-enforcement-dwindled.html#>
- 6 Analyse de l'OLEO des données de CAO pour 2020-2024, 17 avril 2025, détails disponibles auprès des auteurs.
- 7 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 8 Analyse de l'OLEO des données de CAO pour 2020-2024, 17 avril 2025, détails disponibles auprès des auteurs.
- 9 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al., "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 10 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 11 Ibid.
- 12 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>.
- 13 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 14 King County Office of Law Enforcement Oversight, "Community Guidance Framework for Policy Reviews," <https://cdn.kingcounty.gov/-/media/king-county/independent/governance-and-leadership/government-oversight/office-of-law-enforcement-oversight/policy-reviews/oleo-community-guidance-framework-for-policy-reviews.pdf>.
- 15 King County Sheriff's Office, "General Information Bulletin 25-044," March 6, 2025, Sheriff's Office internal document.
- 16 Personnel du King County Sheriff's Office, entretiens avec l'OLEO, février-avril 2025.
- 17 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 18 Analyse de l'OLEO des données de CAO pour 2020-2024, 17 avril 2025, détails disponibles auprès des auteurs.
- 19 U.S. Census Bureau, "DP05 | ACS Demographic and Housing Estimates," 2023 1-Year Estimate Data Profile, <https://data.census.gov/table/ACSDP1Y2023.DP05?q=King+County,+Washington>.
- 20 Analyse de l'OLEO des données de CAO pour 2020-2024, 17 avril 2025, détails disponibles auprès des auteurs.
- 21 Enoka Herat, "It's time to prioritize traffic safety for all Washingtonians," 2025, <https://wcforgpa.org/our-voice/its-time-to-prioritize-traffic-safety-for-all-washingtonians>; Traffic Safety for All, "Policy Platform," <https://www.trafficsafety4all.org/our-solutions>; Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible->

Notes de fin d'ouvrage *suite*

- [traffic-ordinances-for-public-safety](#); Emily Roscoe, "Policing Traffic Violations," March 2023, University of North Carolina School of Government, https://cjl.sog.unc.edu/wp-content/uploads/2023/07/Policing-Traffic-Violations_2023.3.24.pdf.
- 22 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 23 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 24 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>.
- 25 Sam Levin, "US police have killed nearly 600 people in traffic stops since 2017, data shows," April 21, 2022, *The Guardian*, <https://www.theguardian.com/us-news/2022/apr/21/us-police-violence-traffic-stop-data>; "Mapping Police Violence," <https://mappingpoliceviolence.org>.
- 26 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 27 City Council of Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 28 Sammy Caiola, "Data shows Philly traffic stops involving Black men are down 54%," March 6 2023, PBS WHYY News, <https://whyy.org/articles/philadelphiadriving-equality-act-data-traffic-stops-black-men-reduction/>.
- 29 Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://injepijournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Vera Institute for Justice, "Police Are Stopping Fewer Drivers – and It's Increasing Safety," January 11, 2024, <https://www.vera.org/news/police-are-stopping-fewer-drivers-and-its-increasing-safety>.
- 30 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 31 Vera Institute for Justice, "For Safety and Justice, Enact Policies to Limit Non-Safety-Related Traffic Stops," March 2023, <https://vera-institute.files.svdcn.com/production/images/STOPS-For-Safety-and-Justice-Enact-Policies-to-Limit-Non-Safety-Related-Traffic-Stops.pdf?dm=1709587229>.
- 32 Washington House Bill 1512 (2025), Sec. 3. (1) (a) (ii), [1512.pdf](#).
- 33 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf; Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>; City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 34 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17, 2024, https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf; Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>.
- 35 City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 36 Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>; Mecklenburg County Sheriff's Office, "MCSO General Order #20," September 19, 2022, <https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf>.
- 37 Mecklenburg County Sheriff's Office, "MCSO General Order #20," September 19, 2022, <https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf>.
- 38 City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 39 Johns Hopkins International Injury Research Unit, "Evidence Synthesis on Impact of Traffic Fines to Improve Road Safety," October 2024, https://publichealth.jhu.edu/sites/default/files/2024-10/BIGRS_Evidence-Synthesis-Traffic-Fines_v3.pdf.
- 40 Aravind Boddupalli et al., "How Fines and Fees Impact Family Well-Being," August 14, 2024, Tax Policy Center, https://taxpolicycenter.org/sites/default/files/publication/166004/how_fines_and_fees_impact_family_well-being.pdf; Jordan Woods, "Reimagining Traffic Fines and Fees," 2024, *UC Irvine Law Review*, 14:3, <https://escholarship.org/uc/item/6vf096vn>; Molly Webster, "Monetary sanctions imposed by courts continue to cause harmful debt for people in our state," December 12, 2024, Washington State Budget and Policy Center, <https://budgetandpolicy.org/schmudget/monetary-sanctions-imposed-by-courts-continue-to-cause-harmful-debt-for-people-in-our-state/>.
- 41 Margaret Meyer and Richard Gonzalez, "Detecting Bias in Traffic Searches: Examining False Searches of Innocent Drivers," April 27, 2024, *Journal of Quantitative Criminology*, 40, 791–812 (2024), <https://doi.org/10.1007/s10940-024-09585-4>.

Notes de fin d'ouvrage *suite*

- 42 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf.
- 43 Josephine Ross, "Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland," 2023, American University Law Review, 72:6, <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2363&context=aulr>.
- 44 Ibid.
- 45 Kaylah Alexander et al., "Eliminate Consent Searches," October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>; Aline Ara Santos Carvalho et al., "Racial Prejudice and Police Stops: A Systematic Review of the Empirical Literature," Behavior Analysis in Practice, May 28, 2021, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9744975/>.
- 46 Josephine Ross, "Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland," 2023, American Law University, 72:6, <https://aulawreview.org/blog/abolishing-police-consent-searches-through-legislation-lessons-from-scotland/>; Andrew Lance, "Why Abolishing the Fourth Amendment Consent Exception is Long Overdue," October 4, 2021, University of Cincinnati Law Review, <https://uclawreview.org/2021/10/04/why-abolishing-the-fourth-amendment-consent-exception-is-long-overdue/>; Roseanna Sommers and Vanessa K. Bohns, "The Voluntariness of Voluntary Consent: Consent Searches and the Psychology of Compliance," 2019, The Yale Law Journal, https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/10383/Sommers_Bohns.pdf?sequence=3&isAllowed=y; Tracey Maclin, "The Good and Bad News About Consent Searches in the Supreme Court," 2008, University of Florida Law Faculty Publications, <https://scholarship.law.ufl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2178&context=facultypub>.
- 47 Kaylah Alexander et al., "Eliminate Consent Searches," October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>.
- 48 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>; Deepak Premkumar et al., "How Often Are Firearms Confiscated During Traffic Stops?," February 16, 2023, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/blog/how-often-are-firearms-confiscated-during-traffic-stops/>.
- 49 Matthew A. Graham et al., "Racial disparities in use of force at traffic stops," 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>.
- 50 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>.
- 51 Megan Dias et al., "Consent Searches: Evaluating the Usefulness of a Common and Highly Discretionary Police Practice," May 16, 2022, University of Texas Department of Government, <https://www.marcelroman.com/pdfs/wps/consent.pdf>.
- 52 Personnel du King County Sheriff's Office, correspondance électronique avec l'OLEO, 18 avril 2025.
- 53 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf.
- 54 Matthew A. Graham et al., "Racial disparities in use of force at traffic stops," 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>; Bradley R. Haywood, "Ending Race-Based Pretextual Stops: Strategies For Eliminating America's Most Egregious Police Practice," January 17, 2023, Richmond Public Interest Law Review, <https://scholarship.richmond.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1550&context=pirr>.
- 55 Johns Hopkins University Police Department, "Traffic Control & Enforcement Operational Procedure #442," July 25, 2024, <https://www.jhu.edu/assets/uploads/policies/final/442%20Traffic%20Control%20&%20Enforcement%20FINAL.pdf>.
- 56 Nicholas P Camp et al., "Leveraging body-worn camera footage to assess the effects of training on officer communication during traffic stops," September 17, 2024, PNAS Nexus, 3:9, <https://academic.oup.com/pnasnexus/article/3/9/pgae359/7756556>.
- 57 Kristina Murphy, "Procedural justice and its role in promoting voluntary compliance," 2017, Regulatory Theory: Foundations and Applications, pp. 43-58, <https://www.jstor.org/stable/j.ctt1q1crtm.10>; David Weisburd et al., "Reforming the police through procedural justice training: A multicity randomized trial at crime hot spots," March 28, 2022, PNAS, <https://doi.org/10.1073/pnas.2118780119>.
- 58 Marie Pryor et al., "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, Center for Policing Equity and Policing Project at New York University School of Law, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/07/CPE-Toolkit-StopDataCollection-Guidebook.pdf>.
- 59 Marie Pryor et al., "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, Center for Policing Equity and Policing Project New York University School of Law, <https://www.policingproject.org/stopdata>.
- 60 Police Executive Research Forum, "What Police Chiefs and Sheriffs Need to Know About Collecting and Analyzing Use-of-Force Data," February 2021, <https://www.policeforum.org/assets/CollectingAnalyzingUOFData.pdf>.
- 61 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.

Notes de fin d'ouvrage *suite*

- ⁶² Deborah Ramirez et al., “A Resource Guide on Racial Profiling Data Collection Systems: Promising Practices and Lessons Learned,” 2000, U.S. Department of Justice, <https://www.ojp.gov/pdffiles1/bja/184768.pdf>.
- ⁶³ Magnus Lofstrom et al., “Racial Disparities in Traffic Stops,” October 2022, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/?show-pdf=true&docraptor=true&url=https%3A%2F%2Fwww.ppic.org%2Fpublication%2Fracial-disparities-in-traffic-stops%2F>.
- ⁶⁴ 11 CCR § 999.226, “Article 3 Data Elements to be Reported,” <https://www.law.cornell.edu/regulations/california/11-CCR-999.226>; California Legislature, “AB-953 Law enforcement: racial profiling,” October 3, 2015, https://leginfo.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201520160AB953; Racial and Identity Profiling Advisory Board, “Annual Report 2025,” January 1, 2025, <https://oag.ca.gov/system/files/media/ripa-board-report-2025.pdf>.
- ⁶⁵ Governors Highway Safety Association, “Automated Enforcement in a New Era,” December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.
- ⁶⁶ King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- ⁶⁷ Personnel du King County Sheriff’s Office, entretien avec l’OLEO, 5 février 2025.
- ⁶⁸ Governors Highway Safety Association, “Automated Enforcement in a New Era,” December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.
- ⁶⁹ Washington Traffic Safety Commission, “Automated Speed Enforcement Readiness Guide,” September 2022, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/2022/09/Automated-Speed-Enforcement-Readiness-Guide-09-2022.pdf; Intelligent Transportation Systems Joint Program Office, “Study Finds Red-Light Cameras to Be Effective at Reducing About 30 Percent of Rear-End and Right-Angle Crashes with a Benefit-to-Cost Ratio of 2.61,” August 26, 2021, <https://www.itskrs.its.dot.gov/2021-b01588>.
- ⁷⁰ Angel Diaz and Rachel Levinson-Waldman, “Automatic License Plate Readers: Legal Status and Policy Recommendations for Law Enforcement Use,” September 10, 2020, Brennan Center for Justice, <https://www.brennancenter.org/our-work/research-reports/automatic-license-plate-readers-legal-status-and-policy-recommendations>.
- ⁷¹ Ibid.
- ⁷² Andrew Adams, “Hundreds of police departments use camera company accused of breaking state law,” August 27, 2025, Capital News Illinois, <https://capitolnewsillinois.com/news/hundreds-of-police-departments-use-camera-company-accused-of-breaking-state-law/>; see also University of Washington Center for Human Rights, “Leaving the Door Wide Open: Flock Surveillance Systems Expose Washington Data to Immigration Enforcement,” October 21, 2025, <https://jisis.washington.edu/humanrights/2025/10/21/leaving-the-door-wide-open/>.
- ⁷³ Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, “Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?,” Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpp.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- ⁷⁴ Ibid.
- ⁷⁵ Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, “Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?,” Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpp.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- ⁷⁶ Washington State Department of Transportation, “Roundabouts,” <https://wsdot.wa.gov/travel/traffic-safety-methods/roundabouts>; U.S. Department of Transportation, “Proven Safety Countermeasures,” <https://highways.dot.gov/safety/proven-safety-countermeasures>; U.S. Department of Transportation, “Safer Roads,” <https://www.transportation.gov/safe-system-approach/safer-roads>.
- ⁷⁷ Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>.
- ⁷⁸ King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- ⁷⁹ Ibid.
- ⁸⁰ The Stanford Open Policing Project, “Findings: ‘Stop Rates’ and ‘After the Stop,’” 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT