Explications concernant :

- la nouvelle ordonnance sur le registre des accidents de la route (ORAR)
 - les modifications de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, de l'ordonnance sur le registre des autorisations de conduire, de l'ordonnance sur le registre ADMAS, de l'ordonnance sur le registre MOFIS ainsi que de l'ordonnance sur la géoinformation
-

1. Remarques générales

Dans la série de mesures Via sicura mise en consultation, des adaptations de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) ont notamment été proposées, lesquelles donnent une base légale claire à l'application métier portant sur les accidents de la circulation développée dans le cadre du projet MISTRA¹. L'application en question vise à saisir ainsi qu'à analyser de manière centralisée et uniformisée les données concernant les accidents de la route, de même qu'à établir des statistiques fiables dans ce domaine. Grâce à elle, il est possible de saisir, d'administrer, d'analyser et de géoréférencer les données relatives aux accidents de la route. L'application se trouve actuellement en phase de test auprès de quelques cantons pilotes. La mise en œuvre à l'échelle nationale démarrera quant à elle en octobre 2009. D'ici là, les dispositions mentionnées de la LCR ne seront toutefois pas encore entrées en vigueur. C'est la raison pour laquelle il a été décidé d'adopter une réglementation transitoire et donc de mettre en vigueur une base légale au 1^{er} octobre 2009 sous la forme d'une ordonnance du Conseil fédéral, laquelle définit les compétences et le mode de travail se rapportant au registre des accidents de la route. Le présent projet d'ordonnance s'inspire dès lors largement des dispositions de la LCR qui se trouvent actuellement en procédure de consultation².

2. Nouvelle ordonnance sur le registre des accidents de la route (ORAR)

L'ordonnance s'articule en quatre sections intitulées « Dispositions générales », « Registre de saisie », « Registre d'analyse » et « Entrée en vigueur » :

2.1. Dispositions générales

Art. 1 et 2 : Le registre des accidents de la route est composé de deux registres séparés :

- dans le « registre de saisie », on enregistre des données en lien avec des accidents de la route, à partir du procès-verbal d'accident ; ce registre sert, d'une part, de source de renseignements pour l'analyse de l'accident et, d'autre part, de banque de données de rapports pour les organes cantonaux;
- dans le « registre d'analyse », vers lequel sont transférées certaines données issues du registre de saisie, on peut analyser les données d'accident et les utiliser à des fins statistiques.

Art. 3 : Le registre de saisie est géré conjointement par l'Office fédéral des routes (OFROU) et les cantons, alors que le traitement des données ressortit principalement aux organes cantonaux compétents. L'OFROU se limite à rendre disponible la banque de données, à fournir un éventuel soutien ainsi qu'à octroyer ou retirer des autorisations d'accès au registre. Le registre d'analyse est en revanche géré exclusivement par l'OFROU.

De plus, l'OFROU est globalement responsable de l'octroi, de la modification et du retrait des autorisations d'accès au registre des accidents de la route. Les autorisations d'accès au *registre de saisie*, il les octroie uniquement aux autorités cantonales compétentes. Quant aux autorisations d'accès au *registre d'analyse*, il peut également les octroyer à d'autres autorités, organisations et privés intéressés (voir aussi les art. 5, al. 2, et 17, al. 1).

L'Office fédéral de l'informatique et de la télécommunication (OFIT) est compétent pour tout ce qui touche à la technique du registre des accidents de la route.

Art. 4 : En ce qui concerne l'exactitude et l'intégralité des données, l'autorité compétente est en principe celle qui a saisi les données. Pour le registre de saisie, il s'agit des organes de

¹ Système d'information pour la gestion des routes et du trafic

² http://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/1563/Vorlage_1_f.pdf

police cantonaux compétents. Les éventuelles erreurs leur sont signalées grâce à un examen de plausibilité effectué lors de l'introduction des données déjà.

Le contrôle des données par l'OFROU se limite à celles figurant dans le registre d'analyse.

Art. 5: Les données dont l'Office fédéral de la statistique (OFS) a besoin pour s'acquitter des tâches que la loi, et notamment celle sur la statistique fédérale³ (LSF), lui a confiées sont mises à sa disposition sous une forme anonyme.

L'OFROU peut mettre à la disposition de tiers des données anonymes pour leurs propres analyses. En règle générale, il octroie à cet effet des autorisations d'accès protégées par mot de passe à un entrepôt de données (*Datawarehouse*), au sein duquel les tiers en question peuvent procéder à des relevés statistiques dans un cadre défini.

La remise de données anonymes à des autorités étrangères n'est autorisée que si un Traité international a été conclu dans ce sens. La Suisse s'est par exemple engagée vis-à-vis de l'UE, dans le cadre des accords bilatéraux, à fournir à l'Office statistique des Communautés européennes (Eurostat) certaines données liées aux accidents de la route.

Art. 6: Cet article contient les dispositions et les mesures techniques et organisationnelles devant être prises pour des raisons de protection des données (voir les art. 7 LPD⁴ et 20 OLPD⁵), dispositions qu'il faut respecter lors de l'exploitation du registre des accidents de la route ainsi que du traitement des données.

Art. 7: Jusqu'à présent, la responsabilité se rapportant à la gestion et à la publication d'une statistique portant sur les accidents de la route incombait à l'OFS, lequel devait s'acquitter de cette tâche en accord avec l'OFROU. A l'appui des compétences du Conseil fédéral en matière d'organisation de l'administration fédérale, fixées dans la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration⁶ (LOGA), l'OFROU va à partir de 2011 reprendre ces tâches incombant à l'OFS.

2.2. Registre de saisie

Art. 8: L'application métier portant sur les accidents de la circulation offre désormais aux cantons quatre possibilités d'enregistrer des données liées à des accidents dans le registre de saisie, à savoir l'introduction manuelle sur l'ordinateur, le scannage, le stylo numérique ainsi que l'annonce à partir d'une application cantonale via un répertoire de transfert. L'art. 8 nomme les différents groupes de données (let. a à g) et énumère pour chaque groupe une liste non exhaustive de variables possibles pouvant être saisies dans le registre.

Art. 9: L'enregistrement d'un accident de la route s'effectue – comme jusqu'à présent - par les organes de police cantonaux compétents (voir l'art. 56, al. 1bis, OCR⁷) à l'aide d'un procès-verbal d'accident (PVA). Afin de pouvoir utiliser des données actuelles pour les éventuelles analyses et évaluations (dans le registre d'analyse, au sein duquel une partie des données sont reprises selon l'art. 11), les organes compétents sont tenus de saisir les données régulièrement. L'al. 2 fixe quant à lui un délai pour la saisie ou l'annonce semestrielle des données liées aux accidents.

Art. 10: Le droit actuel (art. 104c, al. 5, let. a, et art. 104a, al. 5, let. d, LCR) permet déjà aux organes de police, en particulier à des fins de contrôle, de consulter les données contenues dans le registre des autorisations de conduire (FABER) ainsi que dans le registre des véhicules et des détenteurs de véhicules (MOFIS). En cas d'accident, ils peuvent donc aujourd'hui déjà comparer les données récoltées sur place avec celles enregistrées dans les registres FABER et MOFIS.

Il doit également être explicitement possible de faire une comparaison par rapport au registre de saisie, en reprenant dans ce dernier des données issues des registres FABER et MOFIS dans le but de vérifier et compléter les données liées aux personnes et aux véhicules, ainsi que déterminer le code PIN FABER et le numéro matricule du véhicule. A cette fin, l'art. 5a

³ Loi du 9 octobre 1992 sur la statistique fédérale (RS 431.01)

⁴ Loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (RS 235.1)

⁵ Ordonnance du 14 juin 1993 relative à la loi fédérale sur la protection des données (RS 235.11)

⁶ Loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (RS 172.010)

⁷ Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (RS 741.11)

de l'ordonnance sur le registre des autorisations de conduire⁸ et l'art. 7 de l'ordonnance sur le registre MOFIS⁹, auxquels nous renvoyons ici, doivent être adaptés en conséquence.

Art. 11 : L'une des principales fonctionnalités du registre des accidents de la route réside dans sa capacité à analyser les données liées à ces derniers, l'objectif étant finalement de prévenir les accidents et donc d'améliorer la sécurité routière. C'est pour cette raison que les données concernant les accidents peuvent être transférées du registre de saisie à celui d'analyse. Et comme cette dernière s'effectue uniquement à des fins qui n'ont pas de rapport avec des personnes et qu'aucun recoupement avec des individus réels n'est nécessaire, les données sont en principe transmises de manière anonyme. Font exception le code PIN FABER des conducteurs de véhicules ainsi que le numéro matricule des véhicules impliqués dans un accident. Ces pseudonymes sont transférés dans le registre d'analyse. A travers le code PIN FABER ainsi que le numéro matricule, il est ainsi possible, dans certains cas particuliers, de procéder ponctuellement à des recoupements avec des données non sensibles issues de FABER, MOFIS ou ADMAS (registre des mesures administratives). Les nouvelles possibilités d'analyse qui en découlent permettent d'identifier des liens jusqu'alors inconnus et d'évaluer en détail les mesures déjà prises.

Art. 12 : L'autorisation d'accès au registre de saisie se limite normalement à l'autorité qui saisit ou qui annonce, à savoir les organes de police cantonaux compétents. Ils ont, d'une part, accès à toutes les données qu'ils ont saisies ou annoncées par rapport à l'accident et, d'autre part, aux données concernant les accidents qui, même si elles ont été saisies ou annoncées par des autorités de police extra-cantoniales, se rapportent à un accident ayant eu lieu sur leur territoire cantonal. De tels recoupements peuvent intervenir lorsque les domaines de compétence organisationnels et territoriaux ne sont pas entièrement les mêmes (par ex. sur les autoroutes).

L'autorisation d'accès de l'OFROU au registre de saisie se limite à la mise à disposition de la banque de données, à l'octroi et au retrait des autorisations d'accès à ce registre ainsi qu'aux éventuelles prestations de support nécessaires à cet effet. Il désigne les collaboratrices et collaborateurs de l'OFROU autorisés d'accès dans ces cas de figure.

L'OFIT est compétent pour toutes les questions techniques (voir art. 3, al. 4).

Art. 13 : Le droit de renseignement et de rectification se fonde sur les dispositions correspondantes du droit de la protection des données (art. 8 LPD, art. 1 et 2 en relation avec art. 13 OLPD) et est destiné à l'autorité compétente en matière de saisie, à savoir l'organe de police cantonal chargé du cas.

Art. 14 : La disposition règle l'enregistrement et la suppression des données dans le registre de saisie.

2.3. Registre d'analyse

Art. 15 : La disposition se rapporte à l'art. 11. Les données du registre d'analyse sont transférées depuis le registre de saisie. Le code PIN FABER et le numéro de matricule des personnes ainsi que des véhicules impliqués dans l'accident ne sont pas visibles dans le registre d'analyse, puisqu'ils sont dissimulés à l'aide de moyens techniques. Cette mesure est prise en raison de la protection des données et aboutit, du moins dans les faits, à ce que les données soient rendues anonymes dans le registre d'analyse.

Art. 16 : L'autorisation d'accès au registre d'analyse se limite principalement à l'OFROU. Ce dernier peut, à l'appui de l'art. 3, al. 3, en relation avec l'art. 5, al. 2, octroyer des autorisations d'accès aux données de ce registre à des tiers. L'OFIT étant dans ce cas également responsable des aspects techniques, il a lui aussi accès au registre en question.

Art. 17 : L'OFROU peut utiliser les données de ce registre pour analyser et éliminer les points noirs en matière d'accidents ainsi que les endroits dangereux, pour identifier les causes de l'accident et, plus généralement, pour améliorer la sécurité routière.

⁸ Ordonnance du 23 août 2000 sur le registre des autorisations de conduire (RS 741.53)

⁹ Ordonnance du 3 septembre 2003 sur le registre automatisé des véhicules et des détenteurs de véhicules (RS 741.56)

Afin de permettre des analyses approfondies et des évaluations avec d'autres variables, les données du registre d'analyse peuvent, dans certains cas particuliers, être recoupées avec celles issues des registres FABER, MOFIS, ADMAS et MISTRA (par ex. les données SIG). Techniquement, le recouplement avec les données issues des registres en question s'effectue à l'aide d'un éventuel code PIN FABER ainsi qu'un numéro matricule du véhicule, lesquels ne sont toutefois pas visibles lors du résultat du traitement des données. Le résultat d'une telle demande prend la forme d'une présentation statistique, qui ne permet ni de faire des recouplements avec des personnes ou des véhicules existants, ni de publier le code PIN FABER ou le numéro matricule.

Art. 18 : Les possibilités de recouplement avec FABER, ADMAS et MOFIS citées à l'art. 17 nécessitent des adaptations dans diverses ordonnances. L'art. 18 mentionne directement les dispositions concernées.

2.4. Entrée en vigueur

Art. 19 : La nouvelle ordonnance doit entrer en vigueur au plus tard au début de la mise en œuvre de l'application métier dans les cantons, à savoir dès le mois d'octobre 2009.

Etant donné que l'introduction au niveau suisse d'un nouveau procès-verbal d'accident et donc de la saisie, voire de l'annonce, centralisée et uniformisée de toutes les données liées aux accidents n'est prévue que pour le 1^{er} janvier 2011, l'OFROU ne pourra donc établir sa première statistique standardisée que cette année-là. L'art. 7 n'entrera donc en vigueur que le 1^{er} janvier 2011 et l'art. 128 de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC)¹⁰ qui y est lié ne sera abrogé qu'à ce moment-là.

Les cantons qui transmettent déjà au registre de saisie leurs données concernant les accidents de la route durant la phase transitoire (1^{er} octobre 2009 – 31 décembre 2010) sont exempts de l'obligation d'annonce à l'OFS selon l'art. 128 OAC, puisque, dans ce cas, l'OFROU livre directement les données à l'OFS. Ce dernier va établir et publier la statistique des accidents de la circulation routière jusqu'à fin 2010.

3. Modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC)

Art. 128 : La disposition règle actuellement la compétence en matière de statistique des accidents, les types d'accidents concernés et le rythme de publication ainsi que l'obligation d'annonce des cantons vis-à-vis de l'OFS. Cette thématique étant désormais réglée de manière exhaustive dans l'ordonnance sur le registre des accidents de la route (ORAR), l'art. 128 OAC est superflu. Pour les raisons mentionnées plus haut (chi. 2.4, art. 19), la présente disposition ne sera toutefois supprimée qu'au 1^{er} janvier 2011.

4. Modification de l'ordonnance sur le registre des autorisations de conduire (FABER)

Art. 5a, al. 3 : L'adaptation est nécessaire, car les données issues de FABER peuvent désormais être transférées dans le registre de saisie (art. 10, al. 1, ORAR) et recoupées avec celles issues du registre d'analyse (art. 17, al. 2, ORAR). La modification entre en vigueur en même temps que l'ORAR.

5. Modification de l'ordonnance sur le registre ADMAS¹¹

Art. 12 : L'art. 12 ne comportait jusqu'à présent qu'un seul alinéa. Ce dernier est appelé à devenir l'alinéa 1 sans qu'aucune modification n'ait été apportée au niveau du contenu. Un nouvel alinéa 2 est nécessaire, car les données issues d'ADMAS peuvent désormais être recoupées avec celles du registre d'analyse (art. 17, al. 2, ORAR). La modification entre en vigueur en même temps que l'ORAR.

6. Modification de l'ordonnance sur le registre MOFIS

Art. 7 : L'art. 7 ne comportait jusqu'à présent qu'un seul alinéa. Ce dernier est appelé à devenir l'alinéa 1 sans qu'aucune modification n'ait été apportée au niveau du contenu. Un nouvel alinéa 2 est nécessaire, car les données issues de MOFIS peuvent désormais être

¹⁰ Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (RS 741.51)

¹¹ Ordonnance du 18 octobre 2000 sur le registre ADMAS (RS 741.55)

transférées dans le registre de saisie (art. 10, al. 2, ORAR) et recoupées avec celles issues du registre d'analyse (art. 17, al. 2, ORAR).

La modification entre en vigueur en même temps que l'ORAR.

7. Modification de l'ordonnance sur la géoinformation¹²

Annexe 1: Dans le catalogue des géodonnées de base relevant du droit fédéral, sous la rubrique *Lieux des accidents de la circulation routière*, c'est l'art. 128 OAC qui est mentionné comme base légale. Le renvoi se fera désormais directement vers l'ORAR.

La modification entre en vigueur en même temps que l'ORAR.

¹² Ordonnance du 21 mai 2008 sur la géoinformation (RS 510.620)