



Berne, 20 juin 2025

---

# Édition de l'ordonnance sur le système d'information relatif aux contrôles de la circulation routière (OSICR)

Rapport explicatif  
en vue de l'ouverture de la procédure de  
consultation

---



# **Vue d'ensemble**

## **Contexte**

*Le présent rapport accompagne la mise en consultation du projet de nouvelle ordonnance sur le système d'information relatif aux contrôles de la circulation routière (OSICR) ainsi que les modifications de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR)<sup>1</sup> qui en découlent. L'OSICR met en œuvre par voie d'ordonnance la disposition de l'art. 89t de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) qui délègue au Conseil fédéral la compétence de réglementer l'organisation et l'exploitation du système d'information relatif aux contrôles de la circulation routière<sup>2</sup>.*

## **Contenu du projet**

*Le présent projet normatif consiste à réglementer par voie d'ordonnance le système d'information relatif aux contrôles de la circulation routière. La nouvelle ordonnance s'appuie sur les art. 89o à 89t LCR.*

*Dans sa structure, l'OSICR est très largement inspirée des dispositions de l'ordonnance du 30 novembre 2018 sur le système d'information relatif aux accidents de la route (OSAR)<sup>3</sup> et de l'ordonnance du 30 novembre 2018 sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation (OSIAC)<sup>4</sup>.*

*Outre l'organisation, la structure et le contenu du système d'information, l'OSICR règle la saisie des données recueillies lors des contrôles de circulation routière et des contrôles d'entreprise, les droits de traitement et d'accès ainsi que l'analyse des données. Le nouveau système d'information relatif aux contrôles de la circulation routière (SICR) remplace notamment, au sens des art. 47 et 48 OCCR, la base de données centralisée qui l'a précédé (ETC)<sup>5</sup> et prend en charge, à quelques exceptions près, le même volume de données.*

---

<sup>1</sup> RS 741.013

<sup>2</sup> RS 741.01

<sup>3</sup> RS 741.57

<sup>4</sup> RS 741.58

<sup>5</sup> ETC – Easy Way for Traffic Control

# Rapport explicatif

## 1 Contexte

### 1.1 Nécessité d'agir et objectifs

Dans le cadre du paquet législatif « Via sicura. Renforcer la sécurité routière » (10.092), un nouveau titre a été ajouté dans la LCR, « 4a. Systèmes d'information », en trois chapitres. Ceux-ci couvrent le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC ; art. 89a à 89h), celui relatif aux accidents de la route (SAR ; art. 89i à 89n) et celui relatif aux contrôles de la circulation routière (SICR ; art. 89o à 89t). Pour chacun de ces trois systèmes, la LCR contient une disposition déléguant au Conseil fédéral la compétence de régler les détails dans une ordonnance. Pour le SIAC et le SAR, il existe déjà des ordonnances du Conseil fédéral qui régissent leur organisation, leur exploitation et leur utilisation. En outre, les applications métiers correspondantes ont été développées et mises en place avec succès.

Pour le système d'information relatif aux contrôles de la circulation routière (SICR), il manque encore, d'une part, les dispositions d'exécution requises par l'art. 89t LCR et, d'autre part, l'application métier elle-même.

Pour saisir les données recueillies lors des contrôles de la circulation routière ou des contrôles d'entreprise, l'Office fédéral des routes (OFROU), en collaboration avec les cantons et l'Office fédéral de la douane et de la sécurité aux frontières (OFDF), utilise actuellement une base de données centralisée appelée ETC et fondée sur les art. 47 et 48 OCCR. Cette base de données sert uniquement à établir des statistiques relatives aux contrôles exécutés (art. 47, al. 2, let. a, OCCR) ainsi qu'à dresser le rapport à l'intention de la Commission européenne et du Forum international des transports (IFT) concernant les contrôles exécutés (art. 47, al. 2, let. b, OCCR). L'art. 47, al. 3, OCCR exclut ici que des données qui se rapportent à une personne identifiée ou identifiable puissent être traitées. En outre, cette base de données a vieilli, ne peut pas être remaniée et doit être remplacée par la nouvelle application métier SICR.

Il est donc nécessaire, au niveau de l'ordonnance comme de l'application, de procéder à des modifications pour satisfaire aux exigences légales des art. 89o à 89t LCR. Il faut d'une part créer l'OSICR et modifier l'OCCR en conséquence et, d'autre part, créer le système d'information au niveau de l'application.

L'application métier SICR doit être développée et exploitée par l'OFROU. Selon l'art. 89o, al. 2, LCR, elle sera structurée en deux systèmes séparés : un système de saisie et un système d'analyse. Les données récoltées lors d'un contrôle de la circulation routière ou d'un contrôle d'entreprise, si elles sont considérées comme potentiellement sensibles, ne seront traitées que dans le système de saisie. Elles seront donc séparées des données pseudonymisées ou anonymisées figurant dans le système d'analyse et servant à établir des statistiques.

### 1.2 Options examinées et solution choisie pour la reprise de directives européennes liées à la politique des transports

L'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> RS 0.740.72

(ci-après : ATT, Accord sur les transports terrestres) a pour but de coordonner la politique suisse des transports avec l'Union européenne (UE) et de créer des conditions largement comparables dans le domaine des transports<sup>7</sup>. L'OSICR et l'application métier SICR visent l'une comme l'autre ces objectifs. Le projet actuel de SICR est traité séparément d'une reprise de la directive 2014/47/UE<sup>8</sup> dans l'ATT. Pour la Suisse, la directive 2000/30/CE<sup>9</sup>, qui est actuellement mentionnée dans l'annexe de l'ATT, reste donc déterminante.

### **1.3 Relation avec le programme de la législature et avec le plan financier, ainsi qu'avec les stratégies du Conseil fédéral**

Le projet n'est annoncé ni dans le message du 24 janvier 2024 sur le programme de la législature 2023 à 2027<sup>10</sup>, ni dans l'arrêté fédéral du 6 juin 2024 sur le programme de la législature 2023 à 2027<sup>11</sup>.

L'édiction de l'OSICR est toutefois justifiée, car, dans le cadre du paquet législatif « Via sicura. Renforcer la sécurité routière » (10.092), le Conseil fédéral a été chargé de mettre en œuvre trois systèmes d'information et de régler leur organisation et leur réalisation. Le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC ; art. 89a à 89h LCR) et le système d'information relatif aux accidents de la route (SAR ; art. 89i à 89n LCR), ainsi que les dispositions de délégation correspondantes, sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le 1<sup>er</sup> janvier 2013 ; les applications métiers concernées ont été mises en service en conséquence. En dernier lieu, le système d'information relatif aux contrôles de la circulation routière doit également être mis en service et les dispositions d'exécution y afférentes doivent entrer en vigueur.

## **2 Présentation du projet**

### **Réglementation proposée**

La nouvelle ordonnance règle l'organisation, l'exploitation et l'utilisation du SICR ainsi que les relevés statistiques qui y sont associés. Les dispositions figurant aux art. 47 et 48 OCCR concernant la base de données centralisée (ETC) peuvent dès lors être abrogées.

En outre, aux fins d'une harmonisation avec le droit européen, des prescriptions sont ajoutées concernant les obligations de présenter des rapports à la Commission européenne et au Forum international des transports (ITF) dans le cadre d'accords internationaux. L'art. 46 qui figure à ce sujet dans l'OCCR sera transféré dans l'OSICR.

---

<sup>7</sup> Art. 30 ATT (titre IV, politique coordonnée des transports)

<sup>8</sup> Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE, JO L 127 du 29.04.2014, p. 134 ; modifiée par la directive déléguée (UE) 2021/1716, JO L 342 du 27.9.2021, p. 45.

<sup>9</sup> Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté, dans la version qui lie la Suisse selon la section 3 de l'annexe 1 de l'Accord sur les transports terrestres (RS 0.740.72).

<sup>10</sup> FF 2024 525

<sup>11</sup> FF 2024 1440

### 3 Commentaire des dispositions

#### *Préambule*

L'OSICR se fonde sur les normes de délégation des art. 89o, al. 4, 89r, al. 3, 89t et 106, al. 1, LCR. Le SICR sert en outre à la vérification des prestations prévues dans les accords sur les prestations conclus avec les cantons pour l'exécution de contrôles du trafic des poids lourds au sens de l'art. 10, al. 1, de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)<sup>12</sup>. Dans ce contexte, il existe d'ailleurs un lien avec les dispositions des art. 10, al. 1, RLPL et 53a LCR, mais comme celles-ci ne contiennent pas de délégation concrète, elles ne sont pas mentionnées dans le préambule. Sur la base de l'art. 5, al. 1, et de l'art. 7, al. 1, de la loi du 9 octobre 1992 sur la statistique fédérale (LSF)<sup>13</sup>, l'OSICR règle les relevés nécessaires et la participation des cantons. Les dispositions de l'OSICR portant sur la protection des données reposent sur les normes de délégation des art. 8, al. 3, et 33 de la loi du 25 septembre 2020 sur la protection des données (LPD)<sup>14</sup>. Celles-ci prévoient que le Conseil fédéral doit édicter des dispositions sur les exigences minimales en matière de sécurité des données et régler les procédures de contrôle et les responsabilités lorsqu'un organe fédéral traite des données personnelles conjointement avec d'autres organes fédéraux ou des autorités cantonales. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2023, le traitement des données de personnes morales n'est plus protégé par la loi sur la protection des données ; il est désormais réglementé dans la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA)<sup>15</sup>. C'est pourquoi le préambule renvoie à l'art. 57r LOGA. Selon l'art. 57r, al. 1. LOGA, les organes fédéraux peuvent traiter des données de personnes morales, y compris des données sensibles, dans la mesure où l'accomplissement de leurs tâches l'exige et où elles sont définies dans une loi au sens formel. La disposition formelle correspondante du projet d'OSICR concernant le traitement des données de personnes morales, résulte de l'art. 89q LCR, qui mentionne le contenu du SICR. En font partie, par exemple, les données des véhicules et des personnes impliqués ; or les données de détenteurs de véhicules concernent souvent des personnes morales.

#### **Section 1 : Dispositions générales**

##### *Art. 1           Objet*

L'OSICR règle les points définis dans les dispositions de délégation des art. 89o, al. 4, 89r, al. 3, et 89t, LCR.

##### *Art. 2           Structure et but du système d'information*

*Al. 1 :* Conformément à l'art. 89o, al. 2, let. a et b, LCR, l'OSICR se compose d'un système de saisie et d'un système d'analyse. Le système de saisie contient des données personnelles, tandis que le système d'analyse contient des données techniques ainsi que des données pseudonymisées et anonymisées. Selon l'art. 5, let. c, ch. 5, LPD, les données personnelles saisies par les autorités de contrôle sont sensibles, car elles renvoient, en lien avec les résultats des contrôles, à la poursuite

---

<sup>12</sup> RS 641.81

<sup>13</sup> RS 431.01

<sup>14</sup> RS 235.1

<sup>15</sup> RS 172.010

pénale de la personne contrôlée et parfois aux sanctions qui lui sont infligées. La subdivision des systèmes en deux parties garantit que les données sensibles soient traitées dans un système fermé, séparément des données statistiques. La sécurité des données est ainsi respectée, comme l'exige l'art. 8, al. 1 LPD, selon lequel des mesures techniques (et organisationnelles) appropriées doivent être prises pour la protection des données.

#### *Al. 2 : Utilité du système de saisie*

*Let. a :* Le système de saisie sert à saisir et archiver les données relatives aux contrôles visés dans l'OCCR. Il contient donc les données qui sont collectées dans le cadre d'un contrôle de la circulation routière ou d'un contrôle d'entreprise<sup>16</sup>. Dans ce contexte, les autorités peuvent aussi procéder, dans leur domaine de compétence, à des analyses opérationnelles internes des contrôles exécutés. Il peut s'agir d'analyses du nombre ou du type de véhicules contrôlés et d'infractions, ou aussi de la durée moyenne des contrôles.

*Let. b :* Le système de saisie sert aussi à soutenir les autorités compétentes lors de l'exécution de procédures administratives et pénales à l'encontre de conducteurs, car les autorités de contrôle consignent dans le SICR les manquements ou les infractions qu'elles constatent.

*Let. c :* Le système de saisie sert en outre de base de données pour les rapports à présenter dans le cadre des accords sur les prestations qui visent, selon l'art. 53a LCR, à satisfaire la législation en matière de circulation routière et à remplir les objectifs définis par la loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises (LTTM)<sup>17</sup>. L'art. 10, al. 3, LRPL dispose que la Confédération doit verser des contributions aux cantons pour les contrôles du trafic des poids lourds. Selon l'art. 99, al. 2, de l'ordonnance du 27 mars 2024 concernant la redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)<sup>18</sup>, le calcul du montant de ces contributions est fixé dans des accords sur les prestations que le DETEC conclut avec les cantons.

*Let. d :* Enfin, le système de saisie sert de source de données pour les données anonymisées ou pseudonymisées et les données techniques que contient le système d'analyse.

Dans le système ETC qui précédait, il n'était pas admis, aux termes de l'art. 47, al. 3, OCCR, qui doit être abrogé, de traiter des données personnelles. Cela correspond au traitement prévu pour les données anonymisées et pseudonymisées et les données techniques dans le système d'analyse du SICR. Les obligations de présenter des rapports et l'établissement de statistiques figurent désormais parmi les buts du système d'analyse qui sont énoncés à l'art. 2, al. 4.

*Al. 3 :* Aucune donnée personnelle n'est traitée en lien avec la base de données destinée aux rapports et qui sert à apporter la preuve que les accords sur les prestations prévus à l'al. 2, let. c, sont exécutés.

---

<sup>16</sup> Selon les art. 22 et 27 OCCR, les contrôles d'entreprise font partie des contrôles de la circulation routière.

<sup>17</sup> RS 740.1

<sup>18</sup> RS 641.811

*Al. 4* : Le système d'analyse sert à :

*Let. a* : remplir les obligations de présenter des rapports qui sont énoncées dans la directive 2000/30/CE, citée actuellement dans l'ATT, ce qui correspond à l'art. 46, let. a, OCCR qui doit être abrogé ;

*Let. b* : remplir les obligations de présenter des rapports à l'ITF de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Cela correspond à l'art. 46, let. b et à l'art. 47, al. 3, let. b, OCCR, qui doivent être abrogés.

*Let. c* : établir des statistiques sur les contrôles exécutés conformément à l'OCCR ; l'art. 47, al. 2, let. a OCCR doit dès lors être abrogé.

De plus, les données du système d'analyse doivent être analysées sous divers angles, être appariées avec d'autres données, et les résultats pourront être représentés par des tableaux, des graphiques et des cartes. Cela permet une analyse plus approfondie des contrôles exécutés. C'est pourquoi le système d'analyse sert en outre à :

*Let. d* : évaluer l'activité de contrôle, conformément à l'art. 89p, let. b, ch. 2, LCR.

*Let. e* : élaborer des analyses qui serviront de base à la politique de sécurité routière, conformément à l'art. 89p, let. b, ch. 3, LCR.

### *Art. 3                    Autorités concernées et compétences*

*Al. 1 et 2* : Conformément à l'art. 89o, al. 2, LCR, l'OFROU gère le SICR en collaboration avec les cantons. En outre, le Conseil fédéral fait usage, conformément à l'al. 4 de l'art. 89o LCR, de son droit d'impliquer d'autres services pour introduire des données liées aux contrôles de la circulation routière : ainsi, l'OFDF participe à la gestion du SICR. Cette collaboration élargie résulte du fait que, selon l'art. 4, al. 1, OCCR, l'OFDF est compétent pour effectuer les contrôles de police routière aux bureaux de douane. L'OFROU gère le système d'analyse seul. Les autorités compétentes pour intervenir dans le SICR dans leur domaine sont donc l'OFROU, les autorités compétentes selon le droit cantonal (en général, les autorités de police et, souvent pour les contrôles d'entreprise, les offices cantonaux d'inspection du travail), ainsi que l'OFDF dans le domaine du trafic transfrontalier.

*Al. 3* : Selon l'art. 33 LPD, lorsqu'un organe fédéral traite des données personnelles conjointement avec d'autres organes fédéraux, cantonaux ou avec des personnes privées, le Conseil fédéral règle les procédures de contrôle et les responsabilités en matière de protection des données. À cet effet, l'al. 3 prévoit que l'OFROU met le système de saisie à la disposition des autorités concernées et assume la responsabilité du bon déroulement de son exploitation et de son développement.

*Al. 4* : L'OFROU est responsable de l'octroi, de la modification, du contrôle et du retrait des autorisations d'accès.

### *Art. 4                    Règlement de traitement*

Selon l'art. 89t, let. a, LCR, le Conseil fédéral doit régler l'organisation et l'exploitation du SICR. Il fait pour cela usage de la compétence que lui confère l'art. 106, al. 1, LCR de déléguer à l'OFROU le règlement des modalités. À ces fins d'organisation et d'exploitation, l'OFROU édicte un règlement de traitement. Il doit notamment y définir l'organisation et l'exploitation du SICR, les interfaces techniques et les

procédures d'ajustement des données. Selon l'art. 6, al. 1, let. a de l'ordonnance du 31 août 2022 sur la protection des données (OPDo)<sup>19</sup>, ce règlement de traitement doit notamment être établi quand des données sensibles sont traitées dans un système automatisé, et il contient par exemple les mesures organisationnelles et techniques prévues.

## **Section 2 : Système de saisie**

### **Art. 5                    Contenu**

Le système de saisie contient les données qui ont été collectées dans le cadre des contrôles prévus à l'art. 89q LCR. Les catégories de données concernées sont énumérées dans l'annexe de l'ordonnance. L'OFROU peut adapter cette annexe si nécessaire et réagir ainsi promptement à de nouveaux besoins ou à des nouveautés techniques (voir art. 23).

*Let. a à d* : Les données visées aux let. a à d servent à identifier et à retracer un contrôle. Une vue d'ensemble de ces attributs figure aux ch. 1 à 4 de l'annexe.

*Let. e* : Il s'agit là des données que les autorités, en se basant sur les dispositions de l'OCCR et en lien avec les dispositions de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)<sup>20</sup>, recueillent dans les différents domaines du contrôle de la circulation routière. Elles sont définies au ch. 5 de l'annexe.

*Let. f* : Il s'agit là de données qui sont collectées lors d'un contrôle d'entreprise au sens de l'art. 22 OCCR (durée du travail, de la conduite et du repos). Selon l'art. 20, al. 2, OCCR, doivent être contrôlés au moins 3 % des jours de travail des conducteurs soumis à l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs, OTR 1)<sup>21</sup>. Au moins 30 % de ces contrôles doivent s'effectuer dans le cadre de contrôles routiers et au moins 50 % lors de contrôles d'entreprise. Cette obligation résulte de l'art. 2, al. 3, de la directive 2006/22/CE<sup>22</sup> qui a été reprise dans l'ATT. Selon l'art. 3 de cette directive, la Suisse doit présenter à la Commission européenne, tous les deux ans, les données statistiques qu'elle a recueillies. Les attributs correspondants figurent au ch. 6 de l'annexe.

Dans le domaine des contrôles d'entreprise pour les marchandises dangereuses au sens de l'art. 27 OCCR, il n'y a pas actuellement d'obligation de présenter des rapports ; aussi ces données ne doivent-elle pas être saisies dans le SICR.

*Let. g* : Des rapports d'audition et de dénonciation peuvent être saisis dans le SICR.

---

<sup>19</sup> RS 235.11

<sup>20</sup> RS 741.11

<sup>21</sup> RS 822.221

<sup>22</sup> Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, dans la version qui lie la Suisse selon l'annexe 1, section 2 de l'Accord sur les transports terrestres (RS 0.740.72).

## Art. 6 Saisie ou transmission de données

*Al. 1* : Pour certains contrôles, les autorités compétentes ont l'obligation de saisir dans le système de saisie les données précisées aux ch. 1 à 6 de l'annexe ou de les lui transmettre.

Selon l'OCCR, le terme « contrôles de la circulation routière » englobe aussi les contrôles d'entreprise visés aux art. 22 (contrôle des périodes de travail, de conduite et de repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles) et 27 OCCR (contrôles de marchandises dangereuses). Seules des données de contrôles d'entreprise liées aux périodes de travail, de conduite et de repos sont à saisir dans le SICR au titre de l'obligation de présenter des rapports et d'établir des statistiques.

Le SICR sert d'une part aux activités de contrôle des autorités compétentes et d'autre part aux obligations nationales et internationales de présenter des rapports ainsi qu'aux analyses statistiques. Bien que, pris à la lettre, le système d'information englobe en principe tous les contrôles de la circulation routière, les autorités compétentes n'ont l'obligation de saisir ou de transmettre des données que lorsque celles-ci sont réellement utiles dans les buts mentionnés. Ce sont donc uniquement les données des contrôles visés aux ch. 1 à 6 de l'annexe qui doivent être saisies dans le système de saisie ou lui être transmises, et il faut toujours pour cela qu'au moins une des circonstances décrites soit présente :

*Let. a* : Contrôles de conducteurs soumis à l'OTR 1.

*Let. b* : Contrôles de **voitures automobiles** et de leurs remorques **disposant d'une immatriculation industrielle** (plaque blanche). Dans sa définition juridique, cette immatriculation pour usage industriel se différencie de l'immatriculation pour un usage agricole et forestier décrite à l'art. 86 OCR. Entrent dans cette catégorie les chariots à moteur d'une vitesse maximale de 30 km/h et les tracteurs dont la vitesse ne dépasse pas 40 km/h. Pour ce genre de véhicules disposant d'une immatriculation industrielle, la redevance sur le trafic de poids lourds est perçue au forfait et aucun tachygraphe n'est nécessaire. Les ch. 1 à 3 précisent les caractéristiques et les critères de la classification appliquée en Suisse pour les véhicules et les ensembles de véhicules concernés :

*Ch. 1* : Doivent être saisis les contrôles de voitures automobiles lourdes et d'ensembles de véhicules formés avec des voitures automobiles lourdes. Le terme « voiture automobile lourde » ne désigne pas ici un genre de véhicule, comme dans certains concepts où l'usage du véhicule est peu explicite, mais se rapporte au poids total admis en vertu de l'art. 10, al. 2, de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)<sup>23</sup>. Il s'agit par exemple de tracteurs à sellette lourds, de camions, de voitures automobiles de travail, de voitures automobiles servant d'habitation, d'autocars, de tracteurs et de véhicules dont la carrosserie sert de local (art. 11 et 13 OETV) avec et sans remorques. Entrent également dans cette catégorie tous les transports industriels avec plaque blanche.

Dans le cadre d'une révision partielle de l'OETV, des modifications des critères de classification ont été introduites pour les voitures automobiles de travail<sup>24</sup>. Désormais, les voitures automobiles de travail devraient offrir une possibilité limitée de transport

---

<sup>23</sup> RS 741.41

<sup>24</sup> RO XXXX xx

de choses et, dans certains cas, tracter des remorques de transport de voitures pour la mobilité du personnel opérationnel. Comme les intervalles entre les contrôles périodiques de ces véhicules sont plus longs que pour les camions (5-3-3-3 ans contre 2-2-1-1), le contrôle technique routier revêt une importance particulière. Les contrôles de ces véhicules devront donc être saisis dans le SICR à l'avenir.

*Ch. 2 :* Il convient de saisir dans le système de saisie les contrôles de voitures automobiles légères qui circulent avec une remorque affectée au transport de choses d'un poids total supérieur à 750 kg, sans la charge du timon ou de la sellette d'appui, et dont le poids de l'ensemble, au sens de l'art. 7, al. 6, OETV, dépasse 3,5 tonnes. Il s'agit de trains routiers qui comprennent une remorque de transport pesant plus de 750 kg (à partir de la classe O<sub>2</sub>, cf. art. 21, al. 1, OETV) et dont le poids de l'ensemble dépasse 3,5 tonnes. Le poids de l'ensemble comporte le véhicule tracteur avec la remorque. Les remorques d'un poids maximal de 0,75 tonne (classe O<sub>1</sub>) ne disposent que de capacités de transport réduites et présentent un niveau technique de construction très simple (généralement sans frein de service). Elles ne revêtent donc qu'une importance assez faible pour les transports professionnels et les contrôles techniques routiers. Dans la systématique de l'UE pour la réception par type, la classification des remorques n'est basée que sur la charge par essieu. C'est pourquoi la charge de la sellette ou du timon transmise au véhicule tracteur ne doit pas être prise en considération (cf. art. 21, al. 5, OETV). Il n'y a donc pas lieu de saisir les contrôles de voitures de livraison légères, de pick-ups etc. ne dépassant pas 2,5 tonnes, ou de SUV (voitures tout-terrain) dont le poids total n'excède pas 3,5 tonnes quand seule une remorque légère (de classe O<sub>1</sub>) pour le transport de choses est attelée. Ces véhicules sont souvent utilisés par des entreprises artisanales et industrielles, mais également par des particuliers. Ils ont des charges utiles trop faibles pour concurrencer les services de transport des camions et des voitures de livraison de plus de 2,5 tonnes saisis dans le système.

*Ch. 3 :* Dans les contrôles de voitures automobiles légères sans remorque qui ne sont pas conçues principalement pour le transport de personnes (art. 11, al. 1 et al. 3, OETV) et dont le poids total selon l'art. 7, al. 4, OETV dépasse 2,5 tonnes, une distinction est opérée selon l'usage auquel le véhicule est destiné. Les contrôles de voitures de livraison et de véhicules servant de local, par exemple de stand de vente, doivent être saisis à partir d'un poids total de 2,5 tonnes. Sont donc également enregistrées les voitures de livraison qui peuvent être soumises, dans la circulation internationale avec l'UE, à des directives sur la durée du travail et les périodes de conduite et de repos. Jusqu'à 3,5 tonnes, en principe, les contrôles de véhicules affectés au transport de personnes, à l'exception des minibus (qui sont soumis à la let. c), ne doivent pas être saisis dans le SICR.

Les critères de la let. b sont harmonisés avec les accords sur les prestations que la Confédération a conclus avec les cantons en matière de contrôle du trafic des poids lourds.

*Let. c :* si la saisie porte sur le contrôle de **voitures automobiles ou d'ensembles de véhicules destinés au transport de personnes**, ces véhicules doivent disposer de **plus de neuf places assises**, conducteur compris. À la différence de la let. b, aucune vitesse minimale n'est définie ici, et des véhicules roulant à moins de 40 km/h doivent également être saisis (p. ex. les petits trains pour touristes).

*Let. d :* Les **contrôles d'entreprise liés aux périodes de travail, de conduite et de repos au sens de l'art. 22 OCCR** doivent également être saisis. Par contre, les

contrôles d'entreprise liés à des marchandises dangereuses au sens de l'art. 27 OCCR ne doivent pas être saisis dans le SICR, car il n'existe pas d'obligation de présenter des rapports à ce sujet.

Lors des contrôles de véhicules affectés au transport de choses, les données concernant la vitesse ne sont saisies que si la vitesse maximale du véhicule tracteur ou de l'ensemble dépasse 40 km/h ou s'ils sont immatriculés pour un usage industriel. Cette règle est reprise pour les **transports de marchandises dangereuses** : seuls les véhicules à moteur mentionnés doivent être saisis dans ce cas ; les voitures de tourisme, par exemple, ne le doivent pas. Il est vrai que l'art. 2, let. a, de la directive (UE) 2022/1999<sup>25</sup> reprise dans l'annexe de l'ATT prévoit que le champ d'application des dispositions sur les marchandises dangereuses s'étend à tous les véhicules pourvus d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h. Les véhicules automobiles à quatre roues qui atteignent une vitesse maximale comprise entre 25 km/h et 40 km/h ne représentent toutefois qu'un faible nombre de véhicules en circulation dans le transport des marchandises dangereuses. Dans un esprit de proportionnalité et de cohérence, on peut donc renoncer à les saisir dans le SICR. Relevons ici que cet article indique uniquement **quelles données doivent être saisies dans le SICR et ne détermine pas les véhicules automobiles que les autorités doivent contrôler**.

*Al. 2* : Des procès-verbaux d'audition et des rapports de dénonciation peuvent être enregistrés dans le système de saisie.

*Al. 3* : Cette disposition réglemente les procédures de contrôle et les responsabilités au sens de l'art. 33 LPD. La responsabilité de la qualité et de l'exactitude des données incombe en premier lieu aux autorités chargées de leur saisie. Si une autorité constate que des données sont erronées ou lacunaires, elle doit les rectifier ou les compléter immédiatement.

*Al. 4* : Afin que la présentation des rapports et la publication des statistiques de contrôle de la circulation routière aient lieu en temps voulu, la saisie ou la transmission des données est soumise à certains délais, conformément à l'art. 44, al. 1, let. a à c et e, OCCR, ainsi qu'à l'art. 37, al. 1, let. a, de l'ordonnance de l'OFROU du 22 mai 2008 concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR-OFROU)<sup>26</sup>, lequel, en application de l'art. 44, al. 2, OCCR, règle les modalités des communications et la procédure qui s'y rapporte. Cet alinéa reprend en outre la réserve définie à l'art. 37, al. 2, OCCR-OFROU concernant les éventuels délais différents découlant d'un accord sur les prestations.

Les communications visées dans la première partie de la phrase de l'art. 44, al. 1, let. e, OCCR, selon laquelle les cantons communiquent annuellement à l'OFROU les infractions commises en matière de périodes de travail, de conduite et de repos par les conducteurs étrangers en Suisse et les sanctions infligées, servent à l'exécution de l'art. 22, al. 3, du règlement (CE) n° 561/2006 repris dans l'ATT<sup>27</sup>. Il s'ensuit que

<sup>25</sup> Directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, dans la version qui lie la Suisse selon la section 3 de l'annexe 1 de l'Accord sur les transports terrestres (RS 0.740.72).

<sup>26</sup> RS 741.013.1

<sup>27</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, dans la version qui lie la Suisse selon la section 3 de l'annexe 1 de l'Accord sur les transports terrestres (RS 0.740.72).

l'OFROU doit envoyer régulièrement à la Commission européenne (sous forme de données statistiques) les renseignements pertinents concernant l'interprétation et l'application des dispositions de ce règlement au niveau national. Comme les infractions constatées sont désormais enregistrées dans le SICR, la nécessité de ces communications des cantons n'a plus besoin d'être explicitée.

La deuxième partie de la phrase de l'art. 44, al. 1, let. e, OCCR, qui précise que les sanctions pour les infractions commises en matière de périodes de travail, de conduite et de repos par des conducteurs suisses dans un État membre de l'Union européenne doivent être communiquées à l'OFROU, figure à l'art. 22 (Communications à l'OFROU) et peut également être abrogée dans l'OCCR.

*Al. 5 :* La concertation avec l'OFROU pour les données à rectifier ou à compléter sert à garantir des données de base correctes et pertinentes pour les statistiques et les rapports à établir.

*Al. 6 :* La saisie ou la transmission des données dans le système de saisie doit passer par les interfaces et les procédures définies dans le règlement de traitement.

#### *Art. 7                   Appariement avec d'autres données*

Selon l'art. 89s, let. a, LCR, il est permis, dans l'intérêt d'enregistrements vérifiés et complets, de reprendre des données issues d'autres systèmes d'information relatifs à la circulation routière dans le système de saisie ou de les relier à celui-ci. En soutien aux autorités qui recueillent et saisissent les données, des liens doivent pouvoir être établis avec le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) : des éléments de ses sous-systèmes SIAC-Personnes et SIAC-Véhicules, par exemple le numéro d'identification personnel NIP SIAC-Personnes ou des données existantes concernant les véhicules, pourront être repris dans le système de saisie SICR. Cela doit également permettre de vérifier le statut de la carte de conducteur dans le SIAC-Personnes. La qualité des données s'en trouvera améliorée, avec des effets positifs sur la durée d'un contrôle.

#### *Art. 8                   Transmission de données dans le système d'analyse*

L'un des principaux objectifs du SICR réside dans l'élaboration d'analyses pertinentes concernant les contrôles. Il faut pour cela que les données visées aux ch. 1 à 6 du système de saisie soient transmises au système d'analyse, qui dispose des fonctions voulues. La pseudonymisation se réfère au Guide sur les mesures techniques et organisationnelles de la protection des données (TOM) du Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence (PFPDT).

#### *Art. 9                   Autorisations d'accès*

*Al. 1 :* Les services de l'OFROU responsables du SICR ont accès aux données du système de saisie. Les accès à ce système et aux données sont consignés comme décrit à l'art. 21, al. 4.

*Al. 2 :* Par analogie avec les dispositions de l'art. 89r, al. 1, let. b, LCR, les autorités compétentes au niveau cantonal ont accès aux données qu'elles ont saisies ou qui ont été transmises en amont par leur système cantonal.

*Al. 3* : Dans le cadre de sa compétence en vertu de l'art. 4 OCRR, l'OFDF a accès aux données du système de saisie qu'il a saisies ou qui ont été transmises en amont par son système.

*Al. 4* : Toutes les personnes qui exercent une activité pour laquelle elles disposent d'un droit d'accès doivent être indiquées à l'OFROU.

#### *Art. 10 Destruction et archivage des données*

*Al. 1* : Les données du système de saisie sont conservées pendant cinq ans après la date du contrôle. Au terme de ce délai de conservation, les données sont signalées comme devant être détruites, pour autant que le but de leur traitement ait été atteint et qu'elles ne soient plus utiles (conformément à l'art. 6, al. 4, LPD).

*Al. 2* : Dans le cadre de l'obligation prévue à l'art. 38, al. 1, LPD et en relation avec l'art. 6 de la loi du 26 juin 1998 sur l'archivage (LAR)<sup>28</sup>, les données qui sont destinées à être détruites et n'ont plus d'utilité sont proposées aux Archives fédérales pour archivage.

*Al. 3* : Dès que les Archives fédérales ont examiné la valeur archivistique des données et que, le cas échéant, celles-ci leur ont été transmises, l'OFROU détruit les données.

### **Section 3 : Système d'analyse**

#### *Art. 11 Contenu*

Le système d'analyse contient les données mentionnées aux ch. 1 à 6 de l'annexe, sous forme pseudonymisée ou anonymisée. Les éventuels procès-verbaux d'audition ou rapports de police mentionnés au ch. 7 de l'annexe ne sont pas repris dans le système d'analyse.

#### *Art. 12 Autorisations d'accès*

*Al. 1* : Les services compétents de l'OFROU ont accès aux données du système d'analyse.

*Al. 2 et 3* : Dans le système d'analyse, les services responsables en vertu du droit cantonal ainsi que l'OFDF ont accès aux données qu'ils ont saisies.

#### *Art. 13 Analyse*

*Al. 1* : L'OFROU peut analyser les données du système d'analyse dans les limites des finalités décrites à l'art. 2, al. 4.

*Al. 2 et 3* : Dans le cadre de leurs attributions légales, tant les autorités cantonales que l'OFDF peuvent analyser les données auxquelles ils ont accès. Il peut notamment s'agir de statistiques opérationnelles ou de rapports.

#### *Art. 14 Appariement avec d'autres données*

---

<sup>28</sup> RS 152.1

*Al. 1 :* À des fins d'analyse et d'évaluation de certains facteurs qui ont une influence sur la sécurité routière, des données issues d'autres systèmes d'information en matière de circulation routière peuvent être reprises dans le système d'analyse ou reliées à celui-ci.

*Let. a à d :* Selon la finalité d'analyse dont l'art. 2, al. 4 définit les limites, des données issues de contrôles peuvent être appariées avec des données du SIAC, du SAR ou avec des données sur les infrastructures routières et la circulation routière. Un retraçage jusqu'à une personne physique identifiable reste toutefois exclu. Des appariements ponctuels ciblés de données de contrôle avec des données supplémentaires anonymisées issues d'autres sources permettront à l'avenir de procéder à des analyses plus poussées. Il devrait par exemple devenir possible d'analyser l'influence que des mesures administratives antérieures ou la performance des véhicules exercent sur la répétition d'infractions routières. Les résultats de ce genre d'analyse servent de base à la politique en matière de répression et au développement de la sécurité routière. Il sera également possible de répondre plus précisément à des questions de politique, par exemple en simulant, avant de modifier une loi, les conséquences que ce changement pourrait impliquer pour la circulation routière. Des appariements de ce type permettent de mettre au jour des liens jusque-là inexplorés et d'en apprendre plus sur les causes et les contextes des infractions. Des liens avec les données anonymisées du SAR peuvent en outre mettre en évidence des rapports importants entre les données des contrôles de la circulation routière et celles des accidents de la route, et de prendre des mesures en conséquence. Ainsi, le SICR apportera une contribution importante à l'augmentation de la sécurité générale du trafic sur les routes suisses.

Un tel appariement débouche sur une représentation statistique qui ne permet ni d'identifier des personnes ou des véhicules concrets, ni de connaître le numéro d'identification personnel (NIP SIAC-Personnes) ou le numéro de châssis ou de matricule.

*Al. 2 :* Pour les géodonnées, la loi du 5 octobre 2007 sur la géoinformation (LGéo)<sup>29</sup> et l'ordonnance du 21 mai 2008 sur la géoinformation (OGéo)<sup>30</sup> régissent l'accessibilité et l'utilisation des données relatives à l'infrastructure et à la circulation routières ; quant aux données techniques concernant l'infrastructure routière nationale, ce sont la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN)<sup>31</sup> et l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN)<sup>32</sup> qui régissent ces accès et cette utilisation. Cela permet de procéder à des analyses de portée géographique, par exemple sur la fréquence des infractions ou des reports de trafic sur un tronçon donné.

*Al. 3 :* L'appariement avec les données récoltées dans le cadre de la loi sur la statistique fédérale est régi par l'art. 14a LSF.

## *Art. 15 Destruction et archivage des données*

*Al. 1 :* Étant donné que l'identification d'une personne au moyen de données pseudonymisées reste possible d'un point de vue purement théorique et qu'il s'agit

---

<sup>29</sup> RS 510.62

<sup>30</sup> RS 510.620

<sup>31</sup> RS 725.11

<sup>32</sup> RS 725.111

donc de données personnelles, le délai de destruction de cinq ans, comme dans le système de saisie, doit être ici repris.

*Al. 2* : Les données anonymisées du système d'analyse ne sont pas détruites après un délai défini à l'avance et peuvent donc continuer d'être consultées en vue de séries de données sur de nombreuses années.

*Al. 3 et 4* : Dans le cadre de l'obligation de proposition prévue à l'art. 6 LAr, les données devenues inutiles et qui sont destinées à la destruction sont proposées pour archivage aux Archives fédérales. Cette obligation s'applique également aux données anonymisées et aux données techniques.

#### **Section 4 : Dispositions communes**

##### *Art. 16 Droit de renseignement et de rectification*

Les cantons et l'OFDF sont responsables des données qu'ils ont saisies ou transmises et restent compétents, en vertu de l'art. 6, al. 5, et de l'art. 25 LPD pour garantir les droits de rectification et d'accès des personnes concernées. Le renseignement doit être communiqué gratuitement, dans un délai de 30 jours, par écrit (l'écrit électronique est également admis) ; selon l'art. 28 LPD, le renseignement peut être demandé sous un format électronique couramment utilisé. Des motifs de restriction sont possibles, régis en particulier par l'art. 26 LPD, selon lequel un renseignement peut être refusé, restreint ou différé.

##### *Art. 17 Qualité et rectification des données*

*Al. 1* : Les autorités impliquées garantissent la sécurité de l'information et un traitement licite des données pour les éventuel systèmes ou applications en amont du SICR. Elles veillent à ce que les données qu'elles ont saisies soient traitées de manière licite, notamment en restreignant leur accès aux services nécessaires, en prenant des mesures techniques et organisationnelles et en limitant la durée du traitement des données personnelles au temps nécessaire aux finalités visées.

*Al. 2* : Si une autorité constate des irrégularités dans le SICR, par exemple dans le domaine de la sécurité des informations (par ex. perte, falsification ou publication indésirée d'informations), les mesures techniques et organisationnelles nécessaires doivent être prises immédiatement et l'OFROU doit être informé sans délai de l'incident et des mesures prises. Cela fait partie de la sécurité de l'information, qui sert à assurer la confidentialité, la disponibilité et l'intégrité des informations et conditionne le règlement des compétences.

*Al. 3* : L'OFROU se limite à des contrôles formels et procède régulièrement à des contrôles d'exhaustivité et de plausibilité. Il peut procéder lui-même aux ajouts ou aux rectifications dans le SICR ou confier ces tâches à l'autorité qui a saisi les données.

##### *Art. 18 Statistique des contrôles de la circulation routière*

Conformément à l'art. 89o, al. 1, LCR, il incombe à l'OFROU d'établir une statistique des contrôles de la circulation routière. Dans ce contexte, l'OFROU doit évaluer à l'échelle nationale les données recueillies lors des contrôles de la circulation, en établissant et en publiant chaque année la statistique des contrôles du trafic des

poids lourds<sup>33</sup>. Avant la publication, l'OFROU met cette statistique à la disposition des autorités cantonales et de l'OFDF.

#### *Art. 19 Rapports de l'OFROU*

*Let. a* : Les obligations de rapport prévues à l'art. 46 OCCR sont reprises dans l'OSICR pour des raisons de connexité matérielle et sont supprimées dans l'OCCR. Elles concernent les obligations qui découlent de l'annexe 1, sections 2 et 3 ATT, dans la version en vigueur. Il s'agit du rapport concernant les contrôles de marchandises dangereuses selon l'art. 9 de la directive (UE) 2022/1999 – rapport qui, depuis 2025, selon la décision (UE) 2024/1254<sup>34</sup> ne doit plus être rendu que tous les deux ans et non pour chaque année –, ainsi que du rapport sur les contrôles OTR selon les art. 3 de la directive 2006/22/CE et 17 du règlement (CE) n° 561/2006. Les obligations de présenter des rapports concernant les contrôles techniques routiers se fondent sur l'art. 6 de la directive 2000/30/CE, qui reste déterminante pour la Suisse et qui exige également un rapport tous les deux ans.

*Let. b* : L'obligation de présenter des rapports à l'ITF de l'OCDE résulte des décisions ministérielles. Une obligation résulte actuellement de celle du 1<sup>er</sup> mai 2003, selon laquelle un rapport sur la mise en œuvre des dispositions de l'Accord européen du 1<sup>er</sup> juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)<sup>35</sup> ou sur des réglementations équivalentes doit être établi tous les deux ans.

#### *Art. 20 Communication de données*

Les données contenues dans le système de saisie sont des constats de police résultant de contrôles de la circulation qui font ensuite l'objet d'une dénonciation. Les données du système de saisie doivent donc être classées parmi les données personnelles potentiellement sensibles dont la communication au sens de l'art. 36, al. 1 LPD, en relation avec l'art. 34, al. 2, let. a, LPD, exige une base légale formelle. Une telle base légale n'est pas fournie dans les art. 89o à 89r LCR. Ce sont donc seulement des données anonymisées et des données techniques, à savoir des données du système d'analyse, qui peuvent être communiquées.

*Al. 1 et 2* : Le cas échéant, l'OFROU peut communiquer ces données en se fondant sur un contrat de prestations et de protection des données précisant notamment quel est le but de leur utilisation et comment elles peuvent être traitées selon la loi. Dans le contrat, l'OFROU peut également délivrer des autorisations d'accès au système d'analyse. Selon le volume de la communication, l'OFROU peut aussi renoncer à un contrat.

Les données sont principalement communiquées sous forme d'ensembles de données brutes ou moyennant l'octroi de droits d'accès protégés au système d'analyse, dans lequel des évaluations statistiques peuvent être réalisées dans des limites prédéfinies.

<sup>33</sup> <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/trafic-lourd-et-transport-de-marchandises-dangereuses/schwerverkehrskontrollen/statistique-poids-lourds.html>

<sup>34</sup> Décision du Parlement européen et du Conseil modifiant les directives 2009/12/CE, 2009/33/CE et (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil ainsi que la directive 96/67/CE du Conseil en ce qui concerne certaines obligations de déclaration dans les domaines du transport routier et de l'aviation, dans la version qui lie la Suisse selon l'annexe 1, section 3 de l'Accord sur les transports terrestres (RS 0.740.72)

<sup>35</sup> RS 0.822.725.22

*Al. 3* : Les données ne sont communiquées qu'après leur publication. La publication a toujours lieu au printemps de l'année suivante.

#### *Art. 21          Sécurité de l'information*

*Al. 1* : L'OFROU veille à la sécurité de l'information en protégeant le système contre les accès non autorisés, les abus, les manipulations et la perte. Conformément à l'art. 17, al. 3, il procède régulièrement à des contrôles de plausibilité et contribue ainsi à l'exactitude et à la qualité des données. Pour la mise en œuvre des mesures techniques et organisationnelles, les prescriptions de protection des données, en particulier les art. 7 et 8 LPD ainsi que les dispositions de l'OPDo sont déterminantes.

*Al. 2* : Les services ayant accès au système d'information sont responsables, dans leurs domaines respectifs, des mesures techniques et organisationnelles à prendre pour la protection des données.

*Al. 3* : L'OFROU veille à ce que les données anonymisées ne permettent pas de déduire l'identité des personnes impliquées.

*Al. 4* : Vu la sensibilité des données personnelles, des activités de traitement doivent être journalisées pour pouvoir être retracées.

#### *Art. 22          Communications à l'OFROU*

*Let. a et b* : Les communications adressées à l'OFROU concernant le nombre d'entreprises soumises à l'OTR 1 et le nombre des véhicules qui sont immatriculés dans le canton et dont les conducteurs sont soumis à l'OTR 1 servent à remplir les obligations relatives à la fréquence des contrôles qu'impose l'art. 20, al. 2, OCCR. Elles ont lieu conformément à la directive 2006/22/CE<sup>36</sup> en ce qui concerne les contrôles des prescriptions sur les durées du travail, de la conduite et du repos. Ces communications des cantons à l'OFROU et désormais au SICR sont nécessaires, car seules les entreprises contrôlées étant saisies dans le SICR, le nombre concret de toutes les entreprises soumises pour l'année en question à l'OTR 1 ne serait pas connu sinon, alors que c'est indispensable pour les rapports à présenter à l'UE.

*Let. c* : Les communications concernant les sanctions pour des infractions aux prescriptions sur les périodes de travail, de conduite et de repos que des conducteurs suisses ont commises dans l'Union européenne sont reprises de l'art. 44, al. 1, let. 2, deuxième partie de la phrase, qui est supprimé dans l'OCCR. Voir à ce sujet les explications concernant l'art. 6, al. 4.

### **Section 5 : Dispositions finales**

#### *Art. 23          Adaptation de l'annexe*

Si nécessaire, l'OFROU peut modifier les variables du système de saisie qui sont réglementées dans l'annexe de l'OSICR. Une telle adaptation de l'annexe ne doit donc pas obligatoirement avoir lieu dans le cadre d'une modification ordinaire de

<sup>36</sup> Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) no 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, dans la version qui lie la Suisse selon l'annexe 1, section 2 de l'Accord sur les transports terrestres (SR 0.740.72).

l'ordonnance, mais peut suivre une procédure simplifiée (sur la base de l'art. 106, al. 1, LCR). Cela permet de réagir plus vite à de nouvelles exigences.

#### *Art. 24            Modification d'un autre acte*

L'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR) doit être modifiée comme suit :

#### *Art. 1            Objet*

Les communications et les relevés statistiques sont désormais réglementés dans l'OSICR ; pour cette raison, la phrase en question doit être modifiée.

#### *Art. 21, al. 2 Contrôles routiers*

La liste des éléments de données que les autorités de contrôle peuvent téléconsulter par DSRC provenait jusqu'à présent de l'art. 9, al. 4, du règlement (UE) no 165/2014<sup>37</sup>, repris dans l'ATT. Cette liste, qui comptait initialement 11 informations à communiquer et qui en comporte pour le moment 12, n'était toutefois pas rédigée avec précision sur le plan technique. Dans le règlement d'exécution (UE) 2016/799<sup>38</sup>, repris dans l'ATT, elle a été présentée d'abord avec 19, puis maintenant 25 éléments de données. Pour avoir la précision nécessaire à l'activité de contrôle souhaitée, cette liste doit être adaptée aux exigences détaillées du règlement d'exécution (UE) 2016/799, appendice 14, ch. 5.4.5 (Tableau 14.3 Éléments de RtmData). Ces indications correspondent à la version modifiée en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/980, selon l'annexe 2, ch. 114, OETV, et s'étendent à présent également à des indications sur les périodes de conduite. En outre, comme dans les nouveaux développements du droit européen, le moment où le tachygraphe a pu déterminer la dernière géolocalisation authentifiée doit être précisé (RTM20, respectivement art. 21, al. 2, let. t, P-OCCR).

Les états inhabituels qu'enregistre le tachygraphe ne doivent pas obligatoirement indiquer un manquement des conducteurs à leurs obligations. Il convient donc d'ajouter, aux let. u à y, des informations pouvant indiquer l'existence éventuelle, au moment de la consultation, d'un dépassement de la durée de conduite prescrite à l'art. 5 OTR 1 (RTM21 à RTM25). Dans la présélection lors des contrôles routiers, cette information complète le tableau concernant la saisie correcte des durées du travail, de la conduite et du repos.

Vu l'indication de la plaque de contrôle dans le jeu de données transmis, il n'est pas exclu de pouvoir remonter à des personnes physiques déterminables. Seules des autorités de contrôle disposant de la clé d'accès enregistrée sur la carte de contrôle peuvent extraire ces données. Les cartes de contrôle sont délivrées aux autorités compétentes des cantons et de l'OFDF chargées des contrôles sur route et dans les entreprises (art. 13e OTR 1). Comme l'explique la phrase introductive, le but de ce traitement de données est limité à la présélection lors des contrôles routiers.

<sup>37</sup> Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil, du 4 février 2014, relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1 ; modifié par le règlement (UE) 2020/1054, JO L 249 du 31.7.2020, p. 1. L'art. 7 sur la protection des données est excepté.

<sup>38</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission, du 18 mars 2016, mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants, JO L 139 du 26.5.2016, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/980, JO L 134 du 22.5.2023, p. 28.

L'utilisation de ces données pour des analyses plus poussées ou pour un profilage n'est pas autorisée. Les obligations citées à l'art. 21, al. 3 OCCR concernant la destruction des données demeurent inchangées.

#### *Art. 44        Communications à l'OFROU*

Pour des raisons de connexité matérielle, la présente ordonnance relative au SICR contient les mêmes dispositions sur les communications des cantons à l'OFROU que l'art. 44 OCCR. Celui-ci peut donc être abrogé.

#### *Section 2 : Rapports de l'OFROU*

#### *Art. 46*

Les rapports à la Commission européenne et à l'IFT de l'OCDE sont mentionnés à l'art. 19 de l'OSICR. La section 2 contenant l'art. 46 OCCR doit donc être abrogée.

#### *Section 3 : Traitement des données*

#### *Art. 47        Base de données centralisée*

#### *Art 48        Contenu de la base de données*

L'édiction de l'OSICR implique l'abrogation des art. 47 et 48, et donc de toute la section 3, qui sont remplacés par les règles correspondantes de l'OSICR.

L'art. 45 OCCR (Communications adressées à l'OFT) subsiste.

#### *Art. 25        Entrée en vigueur*

L'OSICR doit entrer en vigueur au moment de la mise en service du SICR. La date d'entrée en vigueur ne sera donc pas fixée avant l'évaluation des résultats de la procédure de consultation et sera coordonnée avec la date prévue pour la mise en service du SICR.

### **Commentaire des modifications de l'OCCCR-OFROU**

L'art. 37 de l'OCCCR-OFROU (Transmission des communications à l'OFROU) est transféré dans les art. 5 et 6 OSICR. De plus, les annexes 4 et 5 ainsi que l'art. 35 de l'OCCCR-OFROU (rapports d'inspection) doivent être actualisés. Comme l'OCCCR-OFROU est une ordonnance d'un office, l'OFROU doit l'adapter lors d'une procédure indépendante. L'art. 38 OCCCR-OFROU (Forme des communications adressées à l'Office fédéral des transports) subsiste.

## **4 Conséquences**

### **4.1 Conséquences pour la Confédération**

#### **4.1.1 Conséquences financières**

En parallèle à l'édiction de l'OSICR, l'OFROU développera l'application métier et la mettra en service dans le cadre du projet informatique SICR. Étant donné que l'application métier ETC que l'OFROU utilise pour le moment pour la saisie des contrôles routiers ne contient que des données statistiques et que l'art. 47, al. 2, OCCR ne permet pas d'y traiter des données personnelles, les exigences des art. 89o à 89f LCR ne peuvent pas être satisfaites actuellement dans ce cadre.

L'application ETC ne dispose notamment pas d'une structure de protection des données telle que l'exige un système de saisie intégrant des données personnelles concrètes. C'est pourquoi le SICR ne peut pas être utilisé comme application métier sous la forme d'une extension du système ETC existant et doit être développé dans le cadre d'un nouveau projet spécifique.

Les frais d'investissement uniques qu'implique le développement du SICR sont estimés à environ 9 millions de francs. Pour la maintenance et les mises à jour de ce nouveau système ainsi que pour la gestion des données, des dépenses récurrentes d'environ 900 000 francs par an sont attendues. Les frais annuels de maintenance et de mise à jour dépassent donc d'environ 550 000 francs ceux du système ETC actuel. Cela est dû à des exigences plus élevées de sécurité de l'information et à un plus grand volume de prestations. En effet, des données personnelles sensibles sont traitées dans le SICR, ce qui implique des exigences plus élevées en matière de sécurité de l'information.

Les frais d'investissement et d'exploitation sont financés par les ressources existantes de l'OFROU. Comme le SICR est avant tout utilisé pour enregistrer les contrôles du trafic des poids lourds, ces dépenses s'inscrivent dans le cadre de l'exécution de la législation relative à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Les frais d'investissement sont donc couverts par une augmentation unique de l'indemnité d'exécution issue de la redevance en question, ce qui se traduit par un transfert de ressources à l'OFROU. Les frais d'exploitation récurrents, par contre, ne sont pas compensés par la redevance sur le trafic des poids lourds, mais via le financement spécial pour la circulation routière.

L'OFDF saisira ses données dans son propre système d'information, puis les transmettra au SICR. Ce système d'information sera mis en place dans le cadre du programme de transformation DaziT<sup>39</sup>. Le travail de saisie de l'OFDF se poursuivra dans des limites similaires à aujourd'hui. Il y aura cependant pour l'OFDF des coûts supplémentaires, non mentionnés dans le message sur le programme DaziT<sup>40</sup>, induits par la mise en œuvre technique des échanges de données.

#### 4.1.2 Conséquences sur le personnel

Dans la mesure où le SICR remplace le système ETC existant, les effets sur le personnel seront sans doute insignifiants sur le long terme. Les collaborateurs qui étaient responsables de l'ETC seront affectés au SICR à l'avenir. C'est uniquement pendant la phase de développement et de mise en place du SICR qu'il faut s'attendre à un surcroît de questions et de commentaires. Après cette phase, ceux-ci devraient retrouver leur niveau habituel. Une formation préalable des personnes responsables de la saisie des données dans le SICR, notamment des super-utilisateurs jouant le rôle d'agents multiplicateurs, devrait permettre de limiter le surcroît de travail pendant la phase d'introduction. Les tâches pourront être exécutées en faisant appel aux effectifs de personnel existant.

Du côté de l'OFDF, l'introduction du SICR devrait entraîner une charge supplémentaire en termes de personnel, en raison des formations.

---

<sup>39</sup> [www.dazit.admin.ch](http://www.dazit.admin.ch)

<sup>40</sup> Message du 15 février 2017 relatif au financement de la modernisation et de la numérisation de l'Administration fédérale des douanes (programme DaziT), FF 2017 1567.

## **4.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne**

Au niveau des cantons, la nouvelle ordonnance ainsi que le SICR auront surtout des effets sur l'exécution.

Du fait de l'intégration de données concrètes concernant des personnes, des véhicules et des entreprises, le nouveau système d'information représente une valeur ajoutée pour les cantons par rapport à l'ETC précédent. La saisie directe des données dans le système ou la mise en place d'une interface, ainsi que l'appariement avec des données issues du SIAC, évitent la double saisie des données et entraînent une nette amélioration de la qualité des données, notamment de l'exhaustivité des jeux de données, et davantage d'efficacité dans la saisie et la gestion.

L'utilisation de l'application métier SICR est gratuite. Les données des contrôles peuvent être saisies à l'écran au moyen d'une application web, sans coûts supplémentaires. Selon le choix des organes d'exécution d'utiliser soit le système de saisie directement pour mener à bien leurs tâches, soit une interface à installer entre les logiciels de saisie qu'ils utilisent et le SICR, il faudra procéder à des adaptations sur les systèmes d'information correspondants. Au début de la mise en place du SICR, les cantons auront un besoin de formation accru, auquel il sera possible de répondre à l'aide d'ateliers et de sessions d'introduction. L'OFROU apporte aux autorités d'exécution une assistance technique dans la mise en place et la gestion de la nouvelle application métier.

Outre les avantages qu'offre le nouveau système de saisie avec les données personnelles qu'il renferme, l'utilisation des instruments d'analyse du nouveau SICR est également gratuite pour les cantons. Cela permet d'établir des statistiques et des analyses cantonales à moindre coût.

L'installation d'interfaces, notamment dans les centres de contrôle du trafic lourd, devrait automatiser autant que possible le processus de saisie. Cela implique d'adapter les applications métiers utilisées par les cantons, mais cette adaptation permet par ailleurs des économies au niveau de la saisie manuelle des données. Pour les contrôles routiers du trafic des poids lourds qui ne sont pas déjà saisis par des appareils mobiles ou via une interface, la charge de travail ne devrait pas augmenter du fait de la saisie des données dans le SICR.

Enfin, le SICR simplifie aussi les décomptes de prestations dans le cadre des accords sur les prestations entre la Confédération et les cantons concernant l'exploitation de centres de contrôle du trafic lourd et l'intensification des contrôles de poids lourds sur route et dans les entreprises. Les décomptes via le SICR garantissent une meilleure traçabilité et plus de transparence concernant les heures de travail productives. Le SICR favorise ainsi un décompte conforme aux prestations et une répartition optimale des ressources investies par la Confédération pour l'intensification des contrôles du trafic lourd.

Comme les coûts d'investissement du SICR (9 millions) sont couverts par la redevance sur le trafic des poids lourds, un tiers de ces coûts sont à la charge des cantons (cf. art. 19, al. 1, LRPL, RS 641.81).

### **4.3 Conséquences économiques, sociales et environnementales**

L'amélioration qu'apporte le nouveau SICR à la qualité des contrôles a des conséquences positives sur la sécurité des véhicules, le respect de l'OTR 1 et la sécurité du trafic en général. Elle contribue à ce que les prescriptions en vigueur soient systématiquement respectées et à ce qu'un nombre aussi grand que possible de véhicules utilitaires répondent aux prescriptions pertinentes, notamment dans le trafic lourd. Une qualité de données optimale et des jeux de données complets dans le SICR permettent de mieux déceler les risques principaux, par exemple dans la sécurité des véhicules, et d'y remédier. Cela réduit les dangers spécifiques au trafic lourd et l'impact est positif sur la sécurité du trafic en général sur les routes suisses. En outre, comme le SICR va de pair avec une amélioration des contrôles routiers, il permet aussi de mieux veiller à ce que les dispositions relatives aux émissions des véhicules soient respectées et donc d'avoir un effet positif sur l'environnement.

Grâce aux possibilités améliorées d'évaluation et de combinaisons qu'offre le système d'analyse du SICR, l'OFROU et d'autres autorités peuvent acquérir de nouvelles connaissances complexes sur les risques principaux liés aux individus et aux véhicules, ainsi que sur les interactions entre trafic lourd, lieux d'accidents (points noirs), infrastructure routière et circulation routière. Ces analyses fournissent un point de départ important pour définir des mesures d'amélioration de la sécurité du trafic et forment une base importante pour la politique en la matière.

Pour les transporteurs suisses, la présente révision n'entraînera pas de coûts supplémentaires. Le SICR pourra toutefois améliorer la qualité et la comparabilité des contrôles. Une meilleure traçabilité des données dans le système de saisie permet de procéder à des contrôles cantonaux plus ciblés auprès des entreprises de transport dont les véhicules et les conducteurs se sont déjà signalés par des antécédents négatifs. Il sera donc possible, en conservant le même nombre de contrôles que précédemment, d'améliorer leur qualité, ainsi que d'élever le niveau sur les routes suisses en matière de sécurité et de fonctionnement des véhicules utilitaires. Cela a des conséquences positives pour le marché suisse des transports par route, dans la mesure où le niveau de sécurité augmente et où l'on peut mieux contrer les distorsions de la concurrence causées par des véhicules mal entretenus.

## **5 Aspects juridiques**

### **5.1 Constitutionnalité**

Le projet concerne la LCR ainsi que des adaptations de l'OCCR. Selon l'art. 82, al. 1, de la Constitution fédérale de la Confédération suisse (Cst.)<sup>41</sup>, c'est en principe cette dernière qui légifère dans le domaine de la circulation routière.

### **5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse**

L'ATT a pour but une mise en œuvre équivalente des dispositions européennes et suisses dans le domaine des transports terrestres. L'OSICR ainsi que l'application métier SICR sont conformes à la législation de l'UE déterminante pour la Suisse selon l'ATT.

---

<sup>41</sup> RS 101

### **5.3 Délégation de compétences législatives**

Selon l'art. 164, al. 2, Cst., une loi fédérale peut prévoir une délégation, par exemple au pouvoir exécutif, de la compétence d'édicter des règles de droit. En l'occurrence, l'art. 89<sup>f</sup> LCR délègue au Conseil fédéral le pouvoir de régler l'organisation et l'exploitation du SICR. Selon l'art. 106, al. 1, LCR, le Conseil fédéral peut autoriser l'OFROU à régler les modalités. En conséquence, il autorise l'OFROU à régler l'organisation et l'exploitation du SICR conformément à l'art. 89<sup>f</sup> LCR, ce qui s'exprime dans l'art. 4 OSICR. L'édiction de l'OSICR qui est proposée et les modifications de la LCR qui en découlent s'inscrivent dans les limites que fixent ces articles.

### **5.4 Protection des données**

Au 31 mars 2023, dans la perspective du traitement de données personnelles sensibles à grande échelle et compte tenu de l'entrée en vigueur de la LPD révisée le 1<sup>er</sup> septembre 2023, une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) a été établie par un expert externe conformément à l'art. 22 LPD.

Il est ressorti de cette analyse que le traitement des données dans le SICR ne représentait pas un risque élevé de porter atteinte aux droits fondamentaux des personnes concernées. En particulier, il n'est pas prévu de communiquer des données non anonymisées et il ne sera pas procédé à des profilages. Le fait que les données personnelles sont saisies et conservées séparément des données anonymisées, dans deux systèmes indépendants, est aussi garant d'une protection.