



## Message

## Objet

# Révision totale de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière

---

*Le Conseil d'Etat du Canton du Valais*

*au*

*Grand Conseil*

Madame la Présidente du Grand Conseil,  
Mesdames et Messieurs les Députés,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre appréciation le présent message concernant le projet de révision de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (ci-après : LALCR : 741.1).

### **I. Préambule**

La LALCR date de 1987, elle nécessite une adaptation à la législation actuelle. A ce titre, les dispositions désuètes (exemple : commission consultative : art. 4) ont été supprimées et d'autres ont été créés ou fusionnées (art. 1 et 2). La nouvelle loi vise à répartir clairement les compétences entre les différents degrés d'instance, en partant du Conseil d'Etat vers les services métiers, afin de couvrir les différents intervenants en fonction, en particulier de leur domaine de compétence propre (routes nationales, routes cantonales et domaine communal). Elle reprend la répartition des compétences entre le Conseil général/Assemblée primaire et les communes prévues par l'ancienne loi. Une séparation claire entre la procédure administrative et les sanctions pénales a également été prévue.

### **II. Projet SIROUT**

#### **1. Introduction du projet**

En date du 1<sup>er</sup> mai 2020, le Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement a approuvé une décision d'adjudication pour le développement d'un outil informatique de gestion des dossiers de signalisation routière appelé SIROUT (**Signalisation ROUTière**). Cette décision a initié le développement de ce projet métier IT. Depuis, deux autres adjudications ont été délivrées par le Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement afin de poursuivre ce projet. L'objectif de ce dernier est de proposer une solution rationnelle et avantageuse pour toute la gestion des dossiers de signalisation routière instruits par le Secrétariat de la Commission cantonale de signalisation routière (ci-après : SeCCSR) pour lesquelles la Commission cantonale de signalisation (ci-après : CCSR) est compétente, du dépôt de la demande du requérant jusqu'à la notification de la décision de la CCSR et l'archivage. A ce jour, le développement de la plateforme SIROUT est à bout touchant.

Compte tenu du retard accumulé par le projet de la loi sur la cyberadministration (*LCyber*) et par la révision de la loi sur la procédure et juridiction administratives (*ci-après : LPJA*) visant à y introduire le volet numérique, il est impératif de s'adapter à ce changement de paramètre et de procéder à une adaptation de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, permettant ainsi de pallier à l'absence d'une cyberadministration d'une part et de règles générales de procédure administrative relatives aux échanges numériques d'autre part. Le nouveau projet de loi permet, vu son caractère de *lex specialis*, le déploiement du projet SIROUT de manière autonome, soit indépendamment de toute autre législation, et ce, dans les délais prévus et tel qu'attendus s'agissant du développement et du déploiement du programme.

Dans la mesure où la plateforme SIROUT règlemente exclusivement la procédure d'approbation de la signalisation et du marquage sur les voies ouvertes au trafic au sens de la législation fédérale sur la circulation routière, il est légitime d'intégrer les dispositions légales suffisantes dans la législation cantonale d'application de dite législation. En effet, il est indispensable de disposer d'une densité normative suffisante à cet effet, laquelle doit constituer une loi formelle adoptée par le Grand Conseil.

## **2. Grandes lignes du projet SIROUT**

L'outil informatique de gestion des dossiers de signalisation routière SIROUT permettra au canton du Valais de mettre à disposition une plateforme numérique permettant l'introduction et la gestion de toutes les demandes de signalisation routière et de marquage sur les routes ouvertes au trafic ainsi qu'à leurs abords, notamment les demandes d'approbation, les préavis, les rappels, les demandes de compléments et les notifications.

En revanche, les modalités liées aux procédures de recours restent inchangées et ne sont pas traitées sur la plateforme. Elles pourraient, si nécessaire, également évoluer dans le sens que les procédures de premières instances prévues par la LPJA, notamment la révocation ou modification et la reconsidération, y soient intégrées dans une étape ultérieure.

Les requérants seront totalement libres de choisir s'ils veulent ou non utiliser la plateforme SIROUT. Cette possibilité de choisir vise notamment à permettre aux personnes n'ayant pas d'accès à un ordinateur et/ou à internet de continuer à interagir avec la CCSR au format papier et par voie postale, comme actuellement.

L'utilisation de la plateforme aura pour avantages de faciliter l'interaction avec la CCSR et de garantir la transparence dans le traitement du dossier.

Dès que l'utilisation de SIROUT est choisie, la gestion et tous les échanges de documents entre la Commission et les requérants seront réalisés par le biais de la plateforme. La procédure et toutes les communications liées s'effectuent conformément à ce choix, et ce, jusqu'à l'archivage du dossier. Ce procédé permet aux administrés ainsi qu'aux autorités d'être au clair sur le format à utiliser tout au long de la procédure et d'éviter des malentendus et des erreurs susceptibles de péjorer la sauvegarde des droits des requérants. Bien entendu, dans des cas exceptionnels dûment motivés, la CCSR pourra autoriser un changement de format en cours de procédure.

Le projet prévoit également que la validation numérique des documents déposés sur la plateforme fasse office de signature manuscrite. Cette validation a pour avantage de ne pas devoir exiger des administrés la signature électronique qualifiée et ainsi de faciliter leur accès à la plateforme et son utilisation.

La CCSR notifie ses décisions par le biais de la plateforme seulement si les requérants ont expressément accepté cette forme de communication. Lors de la première utilisation de la plateforme, l'acceptation expresse se fait via l'insertion, par le requérant, d'une coche au lieu indiqué sur la plateforme. Les modalités de notification numérique ont été adaptées afin de permettre également la computation des délais (*cf. art. 17 al. 2 proposé ci-après*). Les dispositions concernant notamment le délai de garde et la fiction de notification ont été calquées sur l'art. 8 du Règlement de Tribunal fédéral sur la communication électronique avec les parties et les autorités précédentes (*RCETF*). La notification postale restera applicable à toutes les décisions relatives à des dossiers relevant de la compétence d'une

autorité n'utilisant pas la plateforme et également aux requérants ayant refusé que la notification de décisions s'effectue sur la plateforme.

L'articulation des dispositions de la LALCR vise à favoriser une ouverture au numérique tout en laissant la liberté aux requérants d'y recourir ou non.

### **III. Autres modifications concernant la commission cantonale de la signalisation routière**

Des compétences formelles sont également octroyées à la Commission cantonale de signalisation routières en termes de chantier. Etant donné qu'elle donne des directives aux entrepreneurs pour l'installation de la signalisation de chantier au terme d'autorisation qu'elle délivre personnellement. De plus, la législation fédérale exige qu'elle en surveille l'exécution et des compétences y relatives sont prévues à ce titre dans la modification qui vous est présentée.

## **IV. Commentaire des nouvelles dispositions**

### **1. Champ d'application**

#### **Art. 1** Champ d'application

Cette disposition définit le champ d'application de la loi et exclut formellement les domaines réglés par des lois et règlements spécifiques (par exemple : loi sur l'imposition des véhicules automobiles, RS 641.5, règlement fixant le tarif des émoluments et des frais en matière d'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière : RTarOAC, RS 741.104).

### **2. Autorités cantonales compétentes**

#### **Art. 2** Conseil d'Etat

Cette disposition définit les compétences du Conseil d'Etat, en particulier celles imposées ou réservées par le droit fédéral (art. 3 et 106 al. 3 LCR) par ordre hiérarchique des actes, à savoir, règlements et décisions.

#### **Art. 3** Département en charge des routes

Cette disposition donne une base légale formelle à la pratique actuelle qui octroie la compétence au Service de la mobilité, le plus compétent pour juger si le véhicule spécial peut emprunter les routes cantonales sans causer de dégâts aux infrastructures.

#### **Art. 4** Police en charge de la circulation

Cette disposition reprend le contenu de l'ancien article 10 LALCR sous le titre de « police en charge de la circulation ». Le régime juridique existant serait donc transposé dans la mesure où la Police cantonale resterait l'autorité compétente en matière d'enquêtes au sujet des accidents de la circulation routière. Les agents des polices municipales sont tenus de prêter leur concours, de prendre les mesures indiquées par les circonstances et de faire rapport (al. 2).

Le nouvel alinéa 3 reprend littéralement l'ancien alinéa 2<sup>bis</sup>, tout en créant une base légale formelle nécessaire pour déléguer aux polices municipales la compétence de traiter certaines infractions à la LCR. Cette modification avait été introduite par Décret du Grand Conseil le 14 octobre 2020. Cette délégation, qui devra désormais obtenir une base légale formelle dans la loi suite à l'écoulement du temps (5 ans ; art. 42 al. 1 LOCRP) et de la fin de la validité du Décret sous-jacent, offre des avantages importants. La procédure sera simplifiée et accélérée aussi bien pour le prévenu que pour les autorités. En outre, cette répartition des compétences valorise le travail reconnu des polices municipales et décharge la Police cantonale d'affaires moins importantes en terme de criminalité.

Comme sous l'empire de l'ancien droit, les contrôles de vitesse et de bruit peuvent être délégués par convention aux polices municipales (al. 4) et le tiers de l'amende perçue par le canton sur dénonciation de la police sera versé à la commune intéressée (al. 5).

**Art. 5** Compétences données au Service de la circulation routière et de la navigation (ci-après : SCN)

Cette disposition attribue les compétences décisionnelles découlant du droit fédéral au Service de la circulation routière et non plus au Département.

En 2024, le SCN a rendu 9'161 décisions de mesures administratives. Pour des raisons pratiques évidentes, il n'est pas possible d'attribuer les signatures de toutes ces décisions au Département qui, par ailleurs, ne dispose pas des connaissances spécifiques du métier, raison pour laquelle cette compétence est attribuée directement au SCN. A ce jour, le Département a délégué cette compétence au SCN.

**Art. 6** Commission de la signalisation

L'al. 2 let. a permet de faire en sorte que les dispositions arrêtées dans le règlement de la CCSR (RS 741.100) trouvent leur origine dans une disposition légale formelle.

L'al. 2 let. b reprend le terme de réclame routière en lieu et place de publicité aux abords des routes. Cette nouvelle formulation permet d'avoir une seule et même terminologie, conformément à l'Ordonnance fédérale sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 et au règlement de la CCSR susmentionné.

L'al. 4 permet d'élargir les compétences définies par la législation fédérale sur la circulation routière, tout particulièrement celles figurant aux articles 80 et 81 de l'Ordonnance sur la signalisation routière. En effet, si la CCSR donne des directives en terme de signalisation de chantier, elle doit également disposer des compétences idoines pour les faire respecter dans le sens de la sécurité des usagers de l'infrastructure publique.

### **3. Autorités communales compétentes**

**Art. 7** Assemblée primaire ou Conseil général

Il s'agit de reprise des dispositions existantes (art 8 et 9) sans modification, qui ont été placées dans la loi selon la nouvelle systématique.

**Art. 8** Conseil municipal

Idem art. 7, il s'agit d'une reprise qui suit la logique de la loi.

#### **4. Mesures administratives**

##### **Art. 9** Autorités compétentes

La nouvelle loi règle le droit de signature des décisions de mesures administratives afin de garantir la fluidité et la célérité de prise de décision (cf. art. 5).

Dans le même esprit, l'élargissement du cercle des personnes habilitées à recevoir des témoignages participe à la simplification des procédures et à leur accélération, conformément aux exigences du Tribunal fédéral.

#### **5. Sanctions pénales**

##### **Art. 10** Amendes d'ordre

La loi fédérale sur la vignette autoroutière (ci-après : LVA) est entrée en vigueur le 1er décembre 2011. Fondé sur l'art. 11, les contrôles relatifs à la redevance sont exercés par l'Administration fédérale des douanes et les autorités cantonales. La nouvelle loi cantonale intègre, par conséquent, cette règle de droit fédéral. La loi d'application de la loi sur les amendes d'ordre (LALAO, RS 312.2) devra également être modifiée afin d'être conforme au droit fédéral.

La disposition est majoritairement une reprise de l'ancien droit. Une précision a été ajoutée à l'al. 3 concernant le prononcé d'une ordonnance pénale qui ne peut se faire que si l'amende d'ordre a bien été notifiée, faute de quoi cela ne sera pas possible. Cette précision découle des exigences du Code de procédure pénale en particulier de l'art. 84 al. 5 CPP ainsi que des principes généraux du droit.

##### **Art. 11** Autorité pénale

Les art. 13 et 14 ont été fusionnés par souci de simplification et de clarté. Une adaptation au droit actuel a également été effectuée. A titre d'exemple, le Juge instructeur n'existe plus actuellement. La procédure pénale a complètement été modifiée au niveau fédéral. Cette répartition de compétences tient compte également de l'art. 90 LCR et la délégation de compétences en faveur du SCN se fonde sur l'art. 17 CPP qui prévoit que la Confédération et les cantons peuvent déléguer la poursuite et le jugement de contraventions à des autorités administratives.

Pour ce qui concerne le droit de signature, le même commentaire que pour l'art. 5 s'applique.

##### **Art. 14** Sûretés

Reprise de l'art. 16

##### **Art. 15** Obligation de renseigner

Reprise de l'art. 18

## 5. Signalisation routière

### Art. 16 Plateforme numérique

L'al. 1 indique que la plateforme permet l'introduction et la gestion de toutes les demandes de signalisation routière et de marquage sur les routes ouvertes au trafic ainsi qu'à leurs abords (notamment les demandes d'approbation, les préavis, les rappels, les demandes de compléments, les notifications) prévues par la présente loi et le règlement de la CCSR. Il s'agit de la procédure d'homologation de la signalisation routière et du marquage, laquelle comprend des demandes de préavis, des demandes de compléments et au final la notification de la décision idoine. La plateforme pourrait, si nécessaire, également évoluer dans le sens que les procédures de premières instances prévues par la LPJA, notamment la révocation ou modification et la reconsidération, y soient intégrées dans une étape ultérieure.

L'al. 2 prévoit que les droits d'accès des autorités administratives devant se prononcer sur les dossiers déposés sur la plateforme sont déterminés par l'autorité compétente.

L'al. 3 comporte une terminologie afin de préciser le principe selon lequel la validation des documents déposés sur la plateforme fait office de signature manuscrite, à défaut d'exception prévue par la présente loi. Le principe de validation a pour but de déroger à l'exigence d'une signature électronique qualifiée conformément à l'art. 14 CO. Pour chaque communication et document, la plateforme assure que le contenu n'est pas modifié (intégrité) et que les données numériques déterminées existent à un moment précis (horodatage). Ainsi, il sera notamment possible de déterminer qui a consulté une communication ou procédé à une validation, et à quelle heure et quel jour.

L'al. 4 indique qu'une identité numérique vérifiée est obligatoire pour procéder à la validation. En effet, chaque requérant à une procédure d'approbation de signalisation routière et de marquage pourra accéder à la plateforme par le biais d'outils d'identification personnels après avoir été valablement authentifié par l'autorité en charge de la plateforme. L'identité numérique vérifiée est un élément électronique utilisé résultant de son processus d'établissement, en particulier pour l'identification et l'authentification du titulaire lors de l'enregistrement sur la plateforme, afin de garantir notamment la prévention de l'utilisation abusive ou de l'altération de l'identité.

Les alinéas 5 et 6 précisent que l'accès et l'utilisation de la plateforme seront régis par un règlement à édicter par le Conseil d'Etat.

### Art. 17 Engagement et poursuite de la procédure

L'al. 1 prévoit que lorsque l'utilisation de la plateforme est offerte par la CCSR, les procédures relatives à la signalisation routière et au marquage sur les routes ouvertes au trafic ainsi qu'à leurs abords sont engagées et se déroulent en format numérique ou en format papier, selon le choix des administrés opérés pour chaque procédure individuellement. Une fois le choix effectué, la procédure et toutes les communications qui lui sont liées se font conformément à ce choix, jusqu'à l'archivage du dossier. Ce procédé permet aussi aux requérants de savoir sous quel format les communications ou notifications se déroulent. Afin de permettre aux personnes empêchées de manière exceptionnelle de continuer selon le format choisi, l'autorité peut, sur demande dûment motivée, accorder un changement de celui-ci.

L'al. 2 indique que le requérant qui choisit le format numérique doit s'attendre à tout moment à ce qu'une communication lui soit notifiée sur la plateforme. Une communication peut contenir un lien que le requérant est tenu de consulter. La CCSR n'est en aucun cas responsable des conséquences découlant d'une consultation irrégulière ou tardive de la plateforme, des communications qui y sont notifiées et des liens que celles-ci contiennent. Il en va de même de l'absence de consultation de la plateforme, des communications qui y sont notifiées et des liens que celles-ci contiennent. Cet alinéa permet de régler les questions de computation des délais, étant précisé qu'il s'agit d'une *lex specialis* de la LPJA.

L'al. 3 précise que le choix du format numérique impose au requérant de consulter la plateforme afin de prendre connaissance des communications qui y sont notifiées par la CCSR d'une part et de consulter les éventuels liens que ces communications contiennent d'autre part, et ce, en temps utile.

L'al. 4 concrétise la favorisation du numérique en prévoyant que les dossiers traités en format papier sont numérisés et archivés par la CCSR.

#### **Art. 18** Communication, computation des délais, horodatage

L'al. 1 prévoit que toute communication numérique est opérée par le dépôt, sur la plateforme, d'un message à l'attention du requérant. La consultation de ce message par le requérant vaut notification dudit message. A défaut de consultation de ce message, celui-ci, de même que les éventuels liens qu'il contient, sont réputés notifiés et consultés au plus tard 7 jours après le dépôt du message.

L'al. 2 indique que toute communication numérique, de même que toute consultation d'un message, fait l'objet d'un horodatage permettant de déterminer le moment exact du dépôt d'un message à l'attention de l'administré sur la plateforme. Tout comme l'al. 2 de l'art. 17, cela permet de régler la question de la computation des délais.

L'al. 3 règle la communication numérique des requérants qui fait l'objet d'un horodatage permettant de déterminer le moment exact auquel elle est opérée. Comme l'al. 2 de l'art. 17, cela permet le contrôle du respect des délais.

L'al. 4 indique clairement le but de l'horodatage, à savoir de vérifier que les délais impartis aux administrés ont bel et bien été observés.

L'al. 5 prévoit que si la signature électronique qualifiée requise fait défaut, l'autorité impartit un délai au requérant pour corriger ce vice. Si la correction du vice est faite dans le délai impartit, celui-ci est réputé réparé. A défaut, le document pour lequel la signature électronique qualifiée est requise est irrecevable, de même que ses éventuelles annexes.

#### **Art. 19** Notification des décisions

L'al.1 reprend les exigences des procédures fédérales qui prévoient que la CCSR notifie ses décisions par le biais de la plateforme pour autant que les requérants aient expressément accepté cette forme de communication. Lors de leur première utilisation de la plateforme, l'acceptation expresse est donnée via l'insertion, par le requérant, d'une coche au lieu indiqué sur la plateforme.

L'al. 2. indique que les décisions sont munies d'une signature électronique qualifiée conformément à la législation fédérale sur la signature électronique.

L'al. 3 prévoit que les autres modalités relatives à la notification sont réglées dans le règlement de la CCSR (RS 741.100).

#### **Ancien Art 20** Interdiction de circuler le dimanche et la nuit

Cette disposition a été supprimée parce que ce point est réglé exhaustivement par le droit fédéral aux 91 à 93 de l'Ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière (RS 741.11) consacrant le principe d'interdiction et d'autorisations de circuler de nuit ou le dimanche, et aux art. 7 al. 4, 7 al. 6 et 10 al. 2 de l'Ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41) pour la définition des véhicules soumis à l'interdiction.

## **6. Dispositions complémentaires**

### **Art 20** Véhicules sans moteur

Reprise de l'ancien art. 19

### **Art. 21** Manifestations sportives

Reprise de l'ancien article

### **Art. 22** Séquestre de véhicules

Cette disposition est mise à jour pour respecter l'art. 54 LCR ainsi que le Code de procédure pénale fédéral.

### **Art. 23** Mise en fourrière des véhicules

Cette disposition reprend l'ancienne, elle a fait l'objet d'un allègement rédactionnel pour la rendre plus compréhensible.

### **Art. 24** Moniteurs et écoles de conduite

Auparavant, il s'agissait de l'art. 26. Cette disposition attribue des compétences formelles au SCN pour délivrer des autorisations dans le cadre de l'admission des moniteurs de conduite et sur l'exercice de leur profession. Actuellement c'est le cas, mais sur délégation du Département. Elle a été revue pour respecter les exigences légales de l'Ordonnance fédérale sur l'admission des moniteurs de conduite et sur l'exercice de leur profession (RS 741.522).

## **V. Incidences financières et sur le personnel**

Aucune pour le département en charge des routes, la Police cantonale et le SCN

Pour le SAJMTE :

Le développement de la plateforme SIROUT a débuté le 1er mai 2020. L'outil est désormais à bout touchant, son utilisation complète étant tributaire de l'adoption des présentes modifications légales. Les montants nécessaires à la finalisation du développement de la plate-forme estimés à environ CHF 100'000.- sont requis au travers du processus budgétaire ordinaire par le SAJMTE.

En sus des éléments développés ci-dessus, il est important de souligner que l'application SIROUT nécessitera des travaux de maintenance afin de garantir son utilisation par les requérants. Ces montants seront budgétisés annuellement par le service administratif et juridique du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement.

La mise en place de la plateforme SIROUT ne nécessitera pas de restructuration interne. Celle-ci s'effectuera avec le personnel déjà en fonction. Le support et les tâches de secrétariat seront assumées par le personnel actuel du SeCCSR.

## **VI. Entrée en vigueur**

Le Conseil d'Etat fixera par voie d'arrêté l'entrée en vigueur des adaptations de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière.

Compte tenu de ce qui précède, nous espérons que le Grand Conseil acceptera le projet de révision complète que nous lui soumettons avec le présent message.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Députés, l'assurance de notre haute considération

Sion, le 14 mars 2025

Le président du Conseil d'Etat: **Franz Ruppen**  
La chancelière d'Etat: **Monique Albrecht**