

Date de dépôt: 15 août 2005

Messagerie

Rapport

**de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi
du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de
5 956 000 F pour le projet « Refonte du système d'information du
service des automobiles et de la navigation »**

Rapport de M. Alberto Velasco

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des finances, sous la présidence de M. Jean-Marc Odier (Rempl. David Hiler), s'est réunie le 8 et 22 juin 2005 pour examiner le projet de loi 9573 renvoyé à notre commission par le Grand Conseil.

M^{me} Martine Brunschwig Graf, présidente du département des finances a participé aux travaux de la commission, assistée de :

M. Jean-Paul Pangallo, directeur du budget (DF)

Pour le département de justice et police:

M^{me} Bérengère Rosset, directrice administrative,

M. Vincent Moreno, directeur du SAN,

Pour le CTI

M. Jean-Claude Mercier, directeur opérationnel,

M. Jean Marie Leclerc, directeur général,

Procès-verbaliste: MM. Yves Piccino, Gérard Riedi

Exposé des motifs présenté par le Conseil d'Etat

1. Généralités

L'actuel système informatique du service des automobiles et de la navigation (SAN) a été mis en production en 1988. Les modifications légales du droit sur la circulation routière se succèdent à un rythme de plus en plus soutenu. Alors que cette évolution exige des mises en lien avec des systèmes extérieurs, par exemple de la Confédération, il devient de plus en plus difficile de maintenir ce système informatique suranné et de procéder aux retouches indispensables.

Son adaptation aux technologies modernes et éprouvées permettrait d'obtenir un gain de productivité des diverses activités du SAN et faciliterait son intégration dans d'autres systèmes de l'Etat et de la Confédération.

Dans l'intérêt d'une optimisation des performances de gestion du SAN et de son haut degré de la qualité des prestations, il est impératif de remplacer l'actuelle application.

2. Situation actuelle

Les programmes ont été écrits dans un langage (IDEAL) qui n'a plus cours, d'où une difficulté croissante de trouver les ressources en mesure de procéder à la maintenance et de faire évoluer les programmes, alors même que les besoins d'adaptation de l'application augmentent et le rythme d'intervention s'accélère.

L'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée à la prestation, le nouveau système d'imposition des véhicules à moteur et la récente introduction des permis de conduire en format de carte de crédit en sont l'illustration la plus parlante.

L'actuel système de base de données DATACOM est un système fermé alors que les obligations d'interconnexion avec d'autres systèmes et registres, notamment de la Confédération, se multiplient : conducteurs (FABER), mesures administratives (ADMAS), véhicules (MOFIS), attestations d'assurance électroniques, système de maîtrise de qualité, etc.

Pour le surplus et malgré des efforts constants, il n'a pas été possible d'éradiquer certaines anomalies de l'application, d'où une privation, en plus du surcroît de travail, de la souplesse recherchée pour optimiser les procédures de travail et les prestations de service.

3. Objectifs visés par le projet

Les objectifs de ce projet visent plus particulièrement à surseoir aux limites actuelles du système informatique en optant pour une architecture ouverte et flexible, conforme aux standards de l'Etat de Genève.

La maintenance et l'évolution du système s'en trouveraient facilitées et les frais de fonctionnement réduits. Le nouveau système favorisera l'échange de données et une meilleure ouverture sur le monde Internet.

La mise en place d'une technologie moderne permettrait aussi de répondre aux exigences liées à l'implémentation à l'échelle nationale de nouvelles procédures, tout en évitant de procéder à des adaptations coûteuses d'un système informatique obsolète.

Le nouveau système informatique offrira une meilleure accessibilité aux employé-es du point de vue ergonomique, des performances accrues et, par conséquent, une optimisation de la productivité et de la qualité des prestations de service.

Le traitement des dossiers s'en verrait fortement accéléré grâce au déploiement d'un système de gestion électronique des documents. La convivialité de la nouvelle application permettra aussi d'optimiser la formation des nouvelles collaboratrices et nouveaux collaborateurs.

La mise en production de la solution informatique est prévue à l'horizon 2007. Ce délai permet de répondre aux besoins des techniciens, mais également de l'utilisateur (adaptation de certains processus de travail et formation du personnel).

Par ailleurs, il sera ainsi possible d'intégrer directement dans la nouvelle plate-forme les grands projets à réaliser, à savoir une banque de données fédérale pour les véhicules (MOFIS), un système national d'attestations d'assurances électroniques et un système supra-cantonal d'assurance qualité pour les contrôles techniques.

La solution faisant l'objet de ce projet de loi de crédit d'investissement s'articule autour d'une approche et d'un développement commun entre neuf cantons (v. chiffres 6 ss ci-après). Elle permettra d'harmoniser dans ces cantons les procédures et pratiques de travail, dans l'intérêt des usagers et des finances cantonales.

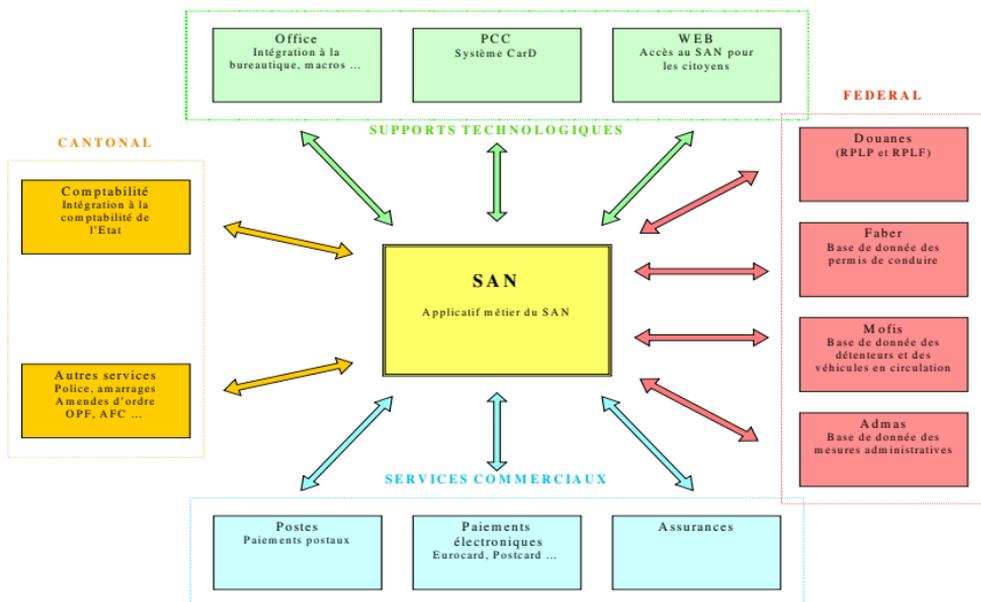
4. Exigences de couverture « métier » de la solution informatique

La nouvelle solution couvrira principalement les modules suivants :

- délivrance de permis de conduire et de permis d'élève conducteurs,
- gestion des examens de conduite,
- mesures administratives pour infractions au droit sur la circulation routière et pour autres raisons (défaut d'assurances RC, etc.),
- immatriculations (permis de circulation et plaques),
- gestion du stock des plaques d'immatriculation,
- contrôle technique et périodique de véhicules et de bateaux (planification, convocations, système d'assurance qualité),
- délivrance de permis de conduire bateaux et de permis de navigation,
- gestion des encaissements et des débiteurs, y compris recouvrement.

Il convient de rappeler que le SAN est en contact avec de nombreux partenaires et que l'architecture à mettre en place est complexe :

Les principales interfaces de l'applicatif métier du SAN



5. Description de la solution

A la fin 2001, le SAN avait mandaté une société externe, spécialisée dans les solutions informatiques du secteur public, pour procéder à l'étude de solutions et de leurs coûts. Elle a mis en exergue trois axes possibles :

1. le « hosting » pur dans un autre canton ;
2. l'achat d'un logiciel « prêt-à-porter » sur le marché ;
3. le développement d'un logiciel « sur mesure ».

Cette analyse démontre que les deux dernières solutions offrent le plus de garanties quant à la couverture des besoins et à la gestion du risque. De surcroît, elles assurent au mieux :

- les besoins « métier » spécifiques,
- la souplesse dans la mise en œuvre (implémentation par modules),
- la possibilité d'une participation d'autres cantons,
- la gestion et la pérennité de la maintenance évolutive et corrective,
- la mise en lien avec d'autres systèmes de l'Etat (p. ex. comptabilité).

Il est à souligner que ces solutions permettent plus particulièrement de pallier les inconvénients majeurs de la solution « hosting » pur dans un autre canton, à savoir le risque lié au manque de disponibilités des ressources, à l'inadéquation de la solution par rapport aux spécificités locales et à la perte de maîtrise liée à la délocalisation.

6. Appel d'offre intercantonal

Au courant de l'été 2003, le SAN a intégré un groupement, jusqu'alors composé des cantons d'Appenzell Rhodes-Intérieures et Rhodes-Extérieures, Fribourg, Valais, Glaris, Grisons, Saint-Gall, Thurgovie, Uri, Obwald et Nidwald, qui s'apprêtait à ouvrir une procédure commune d'appel d'offre pour remplacer leurs systèmes informatiques.

Dans le cadre de cette procédure d'appel d'offre, les analyses furent menées pour le canton de Genève conjointement par le SAN, le service de l'organisation et de la planification du DJPS (OPSI) et le Centre des technologies de l'information du canton de Genève (CTI). Le groupement représente environ 25 % de parc de véhicules en Suisse. La mise en commun de moyens a permis de diminuer sensiblement les coûts de l'appel d'offre.

Dans le cadre d'une procédure de soumission selon les accords internationaux en matière de marchés publics (AIMP), publiée dans la FAO le 1^{er} décembre 2003, six entreprises ont soumis un dossier de réalisation. Au

terme de l'évaluation commune très approfondie, à laquelle avaient été associés pour Genève le SAN, l'OPSI et le CTI, le projet a été adjugé le 1^{er} juin 2004 à NetWorkers SA, domiciliée à Prévêrenges (VD).

Cette offre répondait le mieux aux critères d'adjudication fixés dans l'appel d'offre, notamment par le fait d'être en partie déjà exploitée et éprouvée dans divers cantons, et aux objectifs et exigences fixées par le SAN, l'OPSI et le CTI.

Il est à relever que le fournisseur VIACAR, dont le canton de Vaud a décidé en 2003 de l'acquisition de l'application, ne figurait pas parmi les offrants, invoquant des difficultés de disponibilité de ressources pour réaliser un projet d'une telle envergure.

7. Organisation du projet

Lors de l'assemblée du 2 novembre 2004, les cantons de Genève, Fribourg, Valais, Saint-Gall, Thurgovie, Grisons, Obwald, Nidwald et Uri se sont constitués en association, sous la désignation de KISTRA. Ses objectifs principaux consistent en la réalisation d'un système d'information « métier », en l'uniformisation des procédures de travail, en la création de synergies, en la mise à disposition de prestations et en la gestion parcimonieuse des deniers publics.

Pour le surplus, la gestion du projet intracantonale est prévue selon le schéma suivant, dûment éprouvé dans le cadre de divers autres projets informatiques (FABER, FAK, ETAO, rendez-vous sur Internet) :

Cette structure d'organisation prévoit d'ores et déjà des contributions aux travaux de l'association KISTRA, indispensables notamment dans le cadre de l'harmonisation des procédures « métier » et des conditions de technique informatique.

8. Solution technique

L'offre de Networkers SA s'articule autour d'une solution technique moderne, qui correspond aux standards du CTI. Elle repose notamment sur les techniques suivantes : architecture 3/3 Java, client exclusivement Web et base de données Oracle.

Pour l'exploitation du système informatique prévu, le fournisseur préconise une infrastructure avec 4 serveurs d'applications (2 pour la production et 2 pour les tests et la formation) et 3 serveurs de données (un

pour la production, un pour les systèmes d'aide à la décision, « datawarehouse » et un pour les tests et la formation).

9. Coûts du projet

Le coût de ce projet comprend la consolidation des processus « métier », les investissements et les frais de fonctionnement de la solution retenue.

Coûts d'investissement

Ils se décomposent comme suit :

Application commune y compris interfaces applications existantes	2 976 000 F
Licences (dont Oracle)	359 000 F
Matériel (serveurs et postes de travail)	786 960 F
Prestations de tiers	<u>1 834 040 F</u>
Total	5 956 000 F

Ils sont répartis sur trois années, en trois tranches annuelles de :

2005	250 000 F
2006	4 750 000 F
2007	956 000 F

Coûts de fonctionnement

Ces coûts se décomposent comme suit :

2005	30 116 F
2006	83 566 F
Dès 2007 (par année)	638 927 F

Dès 2007, ils correspondent principalement à la maintenance annuelle de l'application retenue. Selon l'offre du fournisseur, ces coûts de fonctionnement annuels feront l'objet d'une adaptation au renchérissement, calculée à raison d'une moyenne de 3 % par année, sur la base des coûts indiqués pour 2007.

10. Synergies

Les cantons constitutifs de l'association KISTRA sont particulièrement sensibles à la coopération intercantonale. Il est à relever que, dans sa composition actuelle, elle regroupe trois cantons latins.

KISTRA permettra de représenter les cantons auprès du fournisseur désigné et ainsi de défendre une position forte dans le cadre des négociations contractuelles. Pour Genève, cette démarche a été approuvée par un arrêté du Conseil d'Etat du 6 décembre 2004. Cette approche permettra en particulier d'uniformiser les procédures de travail existantes dans les cantons concernés et de baisser les coûts fixes pour chaque partenaire cantonal.

L'option proposée, notamment de par sa modularité, facilitera à l'avenir l'intégration d'autres cantons sur la même plate-forme, étant entendu que leurs choix stratégiques seront déterminés par leurs besoins, la diversité et l'état des systèmes informatiques qu'ils exploitent. KISTRA a pris les dispositions utiles pour assurer l'éventuel accueil d'autres cantons intéressés.

11. Planification

Pour la solution proposée, le planning suivant est retenu :

- Appel d'offre public : réalisé entre 2003 et 2004,
- Adjudication du projet : 1^{er} juin 2004,
- Harmonisation des procédures cantonales : dès 2005,
- Programmation : dès 2005,
- Mise en production : 1^{er} janvier 2007.

12. Conclusion

Le crédit permettra de doter le SAN d'un système informatique ouvert, flexible et performant, afin de continuer à offrir des services de qualité aux citoyens et citoyennes de notre canton.

La démarche originale d'une solution commune de plusieurs cantons répond à la volonté de l'Etat de gérer de manière parcimonieuse les deniers publics et d'adopter une stratégie de développement et de travail résolument orientée « long terme ». Pour le surplus, ce projet, notamment de par sa modularité, facilitera l'intégration future d'autres cantons sur la même plate-forme.

Il convient aujourd'hui de se donner les moyens pour une refonte du système d'information résolument tourné vers l'avenir et dont la mise en production complète est prévue à l'horizon 2007, faute de quoi le SAN

pourrait à terme être confronté à de sérieux problèmes informatiques et, par conséquent, ne plus être en mesure d'assumer sa mission dans le domaine de la sécurité routière et de prêter sérieusement les prestations de service au profit de ses usagers.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

Audition de M. Moreno à la sous-commission des finances

M. Moreno explique que le but du projet de loi est de pallier aux limites du système actuel grâce à une technologie d'avenir en permettant une amélioration des performances technologiques et de l'ergonomie. L'interconnexion, qui serait complexe à intégrer au système actuel sera également facilitée. Par ailleurs il indique qu'il est également souhaitable d'augmenter la productivité et le niveau des prestations tout en visant une diminution des coûts de fonctionnement et de ceux qui sont dus à une technologie obsolète. Il informe qu'actuellement les résultats des visites techniques sont saisis à la main dans la base de données et que le nouveau système permettra d'utiliser des codes-barres. Il sera également possible d'intégrer les interfaces existantes et futures. De plus, le projet assurera un respect des impératifs de sécurité tant financière que technique. Enfin, il faut se rendre compte que les nouveautés qu'il faudra intégrer dans quatre années ne sont pas encore connues. Le système prévu permettra donc d'assurer le potentiel évolutif dans des domaines tels qu'Internet, la lecture de codes-barres, les permis de circulation (il pourrait également passer au format carte de crédit).

Ensuite, M. Moreno nous indique les raisons qui ont conduit au dépôt de ce projet de loi. Premièrement, le système d'information actuel a tout d'abord atteint ses limites. Deuxièmement, l'intégration obligatoire à des projets nationaux comme MOFIS, l'attestation d'assurance électronique (cela limite le nombre de documents que les usages doivent apporter) ou le système maîtrise qualité est amélioré avec le nouveau système, sinon cela nécessiterait de mettre en place des projets parallèles au système actuel. Dans ce contexte, il signale que trois solutions ont été retenues par une étude indépendante de 2001. Il s'agit d'un hosting externe, du développement d'un logiciel sur mesure, par le CTI, par exemple, et d'un logiciel « prêt-à-porter ». L'avantage de la troisième solution est de tenir compte des besoins spécifiques du SAN, de pouvoir être introduite progressivement, d'être intercantonale et de présenter un meilleur rapport qualité-prix, notamment par rapport à une solution développée par le CTI. Il rappelle que la solution

retenue est basée sur un appel d'offre fait par les cantons de Genève, Fribourg, Valais, Glaris, Grisons, Saint-Gall, Thurgovie, Uri, Obwald et Nidwald, qui gèrent vingt-cinq pourcents des véhicules en Suisse. M. Moreno précise que cet appel d'offre a été entériné par un arrêté du Conseil d'État du 29 octobre 2003. L'adjudication a ensuite eu lieu le premier juin 2004 et que cet appel d'offre a coûté à Genève 2800 francs au lieu de 128 000 francs. L'offre retenue est celle de Networkers SA à Prévèrènges avec le produit Cari. Ses qualités sont, tout d'abord, d'être partiellement en exploitation à Fribourg, en Valais, à Bâlle-Ville/Bâle-Campagne, aux Grisons, à Appenzell Rhodes-Intérieures/Appenzell Rhodes-Extérieures. Deuxièmement, ce système offre un meilleur rapport entre ses prestations et son coût. Enfin, il a été l'objet d'une adjudication unanime de neufs cantons et est le seul produit à avoir un développement trilingue.

Au sujet des conditions de travail, M. Moreno indique qu'aujourd'hui les collaborateurs du SAN travaillent sur des écrans statiques et doivent ainsi connaître un grand nombre de codes pour toutes les opérations qu'ils souhaitent effectuer, ce qui demande par ailleurs beaucoup de manipulation avec le clavier. Le produit Cari propose en revanche un écran dynamique basé sur de nouvelles technologies et qui affiche plusieurs données et choix simultanément. Cari offre ainsi toutes les informations sur un usager dans un même écran et permet de s'affranchir de la limite de trente caractères du système actuel.

Association intercantonale

M. Moreno fait savoir qu'une association intercantonale, nommée KISTRA (Verein für Koordination von Informatikaufgaben der Strassenverkehrsämter), a été créée pour la coordination des tâches informatiques des offices de la circulation qui est entériné à Genève par l'arrêté du Conseil d'État du 6 décembre 2004. Il signale également que les cantons de Fribourg et de Thurgovie ont été désignés cantons-pilotes dès 2006, ce qui permettra ensuite aux autres cantons de récupérer un outil sans maladies d'enfance. KISTRA permet également d'avoir une direction de projet et un accompagnement juridique professionnalisés, avec un avocat spécialisé dans les affaires informatiques. Il ajoute que la procédure adoptée par tous les cantons est une modélisation UML des tâches informatiques. Cette standardisation est ainsi déjà adoptée par Genève et tout le monde parle donc le même langage. M. Moreno tient à préciser que, dès le début, Genève a clairement participé aux discussions et indiquant que c'était sous réserve d'acceptation du projet de loi par le Grand Conseil. Il a ainsi veillé à ce que la souveraineté du Grand Conseil soit sauvegardée.

Comité de pilotage

M. Moreno explique que le comité de pilotage (composé du directeur du SAN, du directeur de l'OPSI, le responsable de domaine du CTI et les représentants de la direction du projet cantonal) traite en bilatérale avec le comité KISTRA, dont le directeur du SAN est membre. Il indique également que la solution technique est une architecture 3/3 Java et une base de données Oracle. Quant au coût du projet, il s'élève au total à 5 956 000 francs, dont 2 976 000 francs pour l'application commune et 1 834 040 francs pour les prestations de tiers.

Impact sur les émoluments

Ensuite, M. Moreno aborde la question de l'impact du projet sur les émoluments au SAN. Il indique qu'il n'y aura pas d'augmentation des tarifs grâce aux gains de productivité, tout en respectant la planification financière du projet de loi et le plan de projet KISTRA. Par ailleurs, des synergies seront possibles avec un premier projet intercantonal permettant d'avoir une position forte auprès du fournisseur, avec une standardisation des procédures (quatre-vingts pourcents des procédures sont uniformes dans les cantons), avec une baisse des coûts par canton et, enfin, avec une intégration facilitée d'autres cantons (le Tessin et Bâle y pensent).

Etat d'avancement du projet

M. Moreno présente l'état actuel du projet où seuls l'appel d'offre et l'adjudication sont terminés. Quant aux éléments en cours, il s'agit de l'harmonisation des procédures, de la modélisation des procédures, de l'harmonisation des règles de gestion et de la programmation. Le démarrage du projet pilote est enfin prévu en automne 2005 et la mise en production à Genève en 2007.

PLANIFICATION		
Objet	État.	Objectif
Appel d'offre	Réalisé	01.12.2003
Adjudication	Réalisé	01.06.2004
Harmonisation procédures	<i>En cours</i>	04.07.2005
Modélisation procédures	<i>En cours</i>	04.07.2005
Harmonisation règles de gestion	<i>En cours</i>	Aut. 2005
Programmation	<i>En cours</i>	2005/2006
Démarrage cantons-pilotes	Aut. 2005	01.01.2006
Mise en production GE		01.01.2007

M. Moreno précise à l'encontre de la commission qu'un projet de loi aurait, certes, pu être présenté en 2003, mais seulement sur la base d'une évaluation du CTI, mais qu'il était important de présenter des données consolidées. Pour ce faire, le marché a donc été prospecté. A cet effet, il souligne que la procédure a toujours été transparente avec les deux arrêtés pris par le Conseil d'Etat et que le travail a été réalisé en étroite collaboration avec le CTI et l'OPSI.

Conclusion

M. Moreno conclut que le projet de loi propose une application-métier moderne et ouverte, dans le cadre d'une réalisation intercantonale, ce qui permet de baisser les coûts, et de mettre en place une stratégie de développement à long terme. Il permet également d'augmenter la productivité et d'obtenir une gestion financière parcimonieuse. Enfin, l'ergonomie pour le personnel ainsi que pour les usagers est améliorée et a été déjà mesurée dans d'autres cantons avec par exemple un progrès au niveau du temps de réaction.

A la suite de quoi, le président donne la parole aux commissaires pour les questions.

Questions des commissaires

En réponse à des questions sur le coût du projet, M. Moreno explique que le développement intercantonal permet d'acquérir la licence Cari pour un coût de 5,9 millions, alors qu'un développement au CTI aurait sûrement coûté 7,5 millions. Il ajoute que le coût des évolutions que le SAN doit mener représente 800 000 francs par année. Avec le système Cari cela revient entre 200 000 et 300 000 francs par an.

M. Mercier précise que le coût d'un développement interne, soit 7,5 millions de F, doit plutôt être comparé avec le coût de l'application commune qui revient à 2,9 millions de F. La différence est donc de 4,6 millions de F. Quant à l'équipe travaillant au SAN, il s'agit de deux collaborateurs qui ne font que de la maintenance à plein temps. La stratégie, avec le nouveau système, est donc de se débarrasser de machines qui coûtent actuellement plus d'un million par an. Il indique que les deux analystes développeurs s'occupent des anciennes applications. De plus, il faut noter que ce système fonctionne également sur des machines obsolètes avec un IBM qui se trouve au nouvel hôtel de police (NHP), mais il faudra tout de même attendre quelque temps pour se débarrasser du coût que représente l'IBM.

Quant à la question de savoir si le degré de couverture va être amélioré avec le nouveau système, M^{me} Rosset fait remarquer que les prestations actuelles du SAN sont déjà couvertes.

Les commissaires insistent sur la question ayant trait au coût du projet et ses retombées et demandent des garanties sur le maintien des prestations, les coûts de l'ancien système ainsi que le retour sur investissement du nouveau système et si le nouveau système est à même d'absorber les futures évolutions ?

M. Moreno pense que, si rien n'est fait, l'intégration en 2008 de la base de données fédérale des détenteurs coûtera 1,6 million de F, alors que cet élément est compris dans le projet de loi 9573. De plus, la mise en place d'une technologie moderne permettra d'intégrer d'autres projets qui sont aujourd'hui mis en veille en raison de l'obsolescence du système. Enfin, il précise, à l'encontre du président qui aurait voulu que ces informations soient à la disposition des députés que celles-ci figurent dans l'exposé des motifs.

Interrogé sur le fait que le canton de Vaud ne fait pas partie du consortium en raison de ressources limitées, M. Moreno fait remarquer qu'à la fin des années quatre-vingt les cantons de Genève et de Vaud se sont rapprochés pour choisir un système commun. Toutefois, deux jours avant la signature de ce projet, en 1999, le canton de Vaud y a renoncé. Il faut également savoir que celui-ci avait un projet d'investissement depuis 2001-2002 et qu'il devait donc utiliser cet argent, il a donc choisi la solution du hosting. Toutefois, il faut se rendre compte qu'il a obtenu un produit obsolète et a dû payer un million et demi de F pour la traduction du système. Ainsi, il a dépassé l'investissement prévu. Comme anecdote, M. Moreno ajoute que, à ce moment, le canton de Vaud est venu demander à Genève de partager les coûts. Par ailleurs, le coût de cette solution du hosting doit se situer au même niveau que le développement en interne.

Sur l'amélioration concrète des prestations M. Moreno explique que le nouveau système permet de réduire les venues aux guichets et de raccourcir les temps d'attente. En outre, il permettra un développement des procédures sur Internet avec l'acceptation des signatures électroniques. M. Leclerc souligne que les systèmes actuellement utilisés sont obsolètes.

Au sujet des activités déléguées aux garages privés et aux relations informatiques qu'ils peuvent avoir avec le SAN, M. Moreno indique que 10% des visites techniques sont effectivement déléguées à des garages, mais il n'est pas prévu de mettre à leur disposition des informations du SAN. Si cela s'avère nécessaire, il n'y aurait aucun problème technique pour le faire,

mais cela poserait d'autres questions. M^{me} Rosset précise qu'une relation informatique avec ces garages n'est pas nécessaire aujourd'hui.

Sur la saisie des données des garages, M. Moreno explique que c'est le personnel du SAN qui est chargé de la saisie du rapport signé par le garage. Il n'est toutefois pas prévu de développer une saisie de ces informations directement par les garages, mais fait remarquer que la mise en place d'un système de codes-barres est envisageable et pourrait être rapidement réalisée.

Au sujet de la structure de l'association et de son coût, M. Moreno fait savoir que la structure est pour l'instant ouverte. La structure associative devrait toutefois pouvoir être maintenue avec 10 000 francs par an. Il indique que cette structure devra évaluer la maintenance nécessaire ainsi que toute évolution qui est imposée aux cantons, notamment par les impératifs fédéraux qui représentent 90% du travail des SAN. Il signale que les statuts ont été signés, même si la situation reste ouverte par rapport aux évolutions. Mme Rosset ajoute que cette association est en quelque sorte une émanation de rencontres qui ont lieu de manière régulière entre les chefs de SAN. Il est surtout question d'éléments techniques.

En réponse à la question de savoir si le coût du système Cari augmentera au cas où le nombre de cantons partenaires viendrait à diminuer et, inversement, s'il diminuera en cas d'augmentation du nombre de cantons, M. Moreno estime que, en cas de venue de nouveaux cantons, la question reste à négocier. En revanche, s'il devait y avoir une diminution du nombre de cantons partenaires, le coût d'exploitation ne changera pas. M. Leclerc précise que Genève a en effet voulu être maître de l'exploitation et que la reprise des données ne posera pas de problèmes. Le CTI maîtrise bien cette technique.

A la suite de cette audition, les commissaires s'accordent pour considérer l'excellence du projet, la qualité de la présentation. et du travail fourni. Il est ainsi positif de répartir les charges entre les cantons, développe la collaboration entre eux et surtout, il facilite la vie des utilisateurs et des usagers et s'appuie sur la collaboration intercantonale. Néanmoins ils souhaiteraient qu'à l'avenir les projets du CTI doivent être complétés par des informations concernant le retour sur investissement. En d'autres termes, il faut que les projets soient plus complets sur le plan financier.

Le groupe Libéral, Radical, Socialiste, Alliance de Gauche et Verts sont unanimes pour donner un préavis favorable à l'acceptation de ce projet.

Cette audition ayant eu lieu devant la sous-commission des finances, un deuxième débat s'est tenu de la plénière de la commission des finances dont il vous est fait part des débats et vote .

Audition du rapporteur de sous-commission informatique M. Velasco

Reprenant en synthèse le contenu qui vous a été exposé ci-dessus, le rapporteur explique que le projet de loi a convaincu l'ensemble des commissaires, car le système va rationaliser de manière concluante le travail du SAN. Il souligne le côté intercantonal du projet en relevant les différents aspects positifs notamment un retour sur investissement très intéressant. Il indique que c'est le canton d'Argovie qui a été choisi comme le pilote du projet et celui de Fribourg pour le test. Il conclut en indiquant que la sous-commission des finances, à l'unanimité, a émis un préavis favorable à la réalisation de ce projet et au vote du crédit qui nous est demandé

Débat

Un commissaire complète l'exposé en soulignant l'intérêt de cette collaboration intercantonale car tous les cantons signataires se partagent les frais de la mise en place du projet et obtiennent les garanties ensemble tout en ayant un contrat individuel avec le provider. Cela leur permet de se retirer sans qu'il y ait de conséquences financières pour les autres et les expériences des uns vont permettre de réduire les risques des autres. Par ailleurs, il explique que le système informatique actuel est à sa limite et que, s'il fallait le modifier pour répondre à la demande, il faudrait investir une somme importante. Le retour sur investissement, dans ce cas, est l'économie des investissements nécessaires et le partage des frais entre les cantons. Il y aura également une réduction du personnel chargé de s'occuper du système informatique. Deux personnes seront transférées dans un autre service. L'ensemble de la maintenance est mis en place par le conglomérat intercantonal. Il n'y a pas une volonté de faire plus, mais de répondre aux besoins pour moins cher.

M^{me} Brunshwig Graf ajoute que le rapport de la sous-commission informatique précise que avant le programme actuel, l'intégration en 2008 dans la base de donnée fédérale aurait coûté 1,6 millions de F, et que le projet permettra de faire face à l'augmentation du nombre de voiture sans augmentation d'effectif.

Les commissaires ont insisté sur la répartition des charges financière entre les cantons et le retour sur investissement du projet. A ce sujet, il leur est expliqué que les cantons ont demandé à une entreprise de faire une offre qui fonctionne pour chaque canton. Le prix est fait pour chaque canton. Un canton peut à tout moment quitter le projet. Il est prévu dans la clause que, si d'autres cantons viennent, ils partagent le coût de maintenance et par conséquent les frais de chacun baissent. Chaque canton a cependant un contrat séparé. Si tous les autres cantons démissionnaient, le canton restant

n'aura pas à assumer tout le coût de la maintenance, mais juste la part convenue.

Sans autres commentaires de la part des commissaires, le président propose de soumettre le projet de loi 9573 au vote.

VOTE

Entrée en matière

L'entrée en matière est **acceptée à l'unanimité**

2^e débat

Soumis au vote, les articles 1 à 5, aucune opposition ne s'ayant manifestée, ils sont approuvés.

A ce niveau du débat, un commissaire rappelle que de nombreux projets informatiques ont été présentés à la sous-commission, et que ce projet, tel qu'il a été présenté par le directeur du Service des automobiles, est exemplaire de par la qualité des présentations et de l'engagement.

3^e débat

Le vote d'ensemble est accepté à l'unanimité

Conclusion

Au bénéfice de ces explications et recommandations, la commission des finances vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

Tableau d'évaluation des charges financières moyennes

Tableau d'évaluation de la dépense nouvelle et de la couverture financière

Fiche technique du CTI

Projet de loi (9573)

ouvrant un crédit d'investissement de 5 956 000 F pour le projet « Refonte du système d'information du service des automobiles et de la navigation »

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit global de 5 956 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour l'acquisition du matériel, de logiciels et de services nécessaires au projet « Refonte du système d'information du service des automobiles et de la navigation ».

² Il se décompose de la manière suivante :

Matériel et logiciels	4 121 960 F
Prestations de tiers	<u>1 834 040 F</u>
Total	<u>5 956 000 F</u>

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2005 sous la rubrique 17.00.00.506.39.

Art. 3 Financement et charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt dans le cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

Art. 4 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

Loi sur la gestion administrative et financière de l'État de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle d'investissement

PLANIFICATION DES CHARGES FINANCIÈRES (AMORTISSEMENTS ET INTÉRÊTS) EN FONCTION DES DÉCAISSEMENTS PRÉVUS

Refonte du système d'information du service des automobiles et de la navigation

Projet présenté par le DJPS et le CTI

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investissement brut	250'000	4'750'000	956'000	0	0	0	0
- Recette d'investissement	0	0	0	0	0	0	0
Investissement net	250'000	4'750'000	956'000	0	0	0	0
Mobilier, infrastructures informatiques lourdes	250'000	4'750'000	956'000	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières	6'875	137'500	256'000	625'000	1'637'900	1'637'900	1'637'900
Intérêts	6'875	137'500	163'790	163'790	163'790	163'790	163'790
Amortissements	0	0	312'500	625'000	744'500	744'500	744'500
Durée							
Taux							
2.750%							

Signature du responsable financier :

Date :

10.5.05

PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DE LA DÉPENSE NOUVELLE

Refonte du système d'information du service des automobiles et de la navigation

Projet présenté par le DJPS et le CTI

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	ANALYSE FINANCIÈRE
TOTAL des charges de fonctionnement induites	36'991	221'066	833'967	1'446'865	1'586'128	1'806'463	1'627'408	
Charges en personnel [30] (augmentation des charges de personnel, formation, etc.)	0	0	0	0	0	0	0	
Dépenses générales [31]	30'116	83'566	638'927	658'095	677'838	698'173	719'118	
Charges en matériel et véhicule (matériel, fournitures, matériel classique et/ou spécifique, véhicule, entretien, etc.)	30'116	83'566	638'927	658'095	677'838	698'173	719'118	
Charges de bâtiment (fluides (eau, énergie, combustibles), conciergerie, entretien, location, assurances, etc.)	0	0	0	0	0	0	0	
Charges financières [32+33] Intérêts (report tableau)	6'875	137'500	195'040	788'790	908'290	908'290	908'290	
Amortissements (report tableau)	6'875	137'500	163'790	163'790	163'790	163'790	163'790	
Charges particulières [30 à 36]	0	0	31'250	625'000	744'500	744'500	744'500	
Perte comptable [330]	0	0	0	0	0	0	0	
Provision [308] (préciser la nature)	0	0	0	0	0	0	0	
Octroi de subvention ou de prestations [36] (subvention accordée à des tiers, prestation en nature)	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL des revenus de fonctionnement induits	0	0	0	0	0	0	0	
Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46] (augmentation de revenus (impôts, émoulements, taxes), subventions reçues, dons ou legs)	0	0	0	0	0	0	0	
Autres revenus [42] (revenus de placements, de prêts ou de participations, gain comptable, loyers)	0	0	0	0	0	0	0	
RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT (Charges - revenus)	36'991	221'066	833'967	1'446'865	1'586'128	1'806'463	1'627'408	
Remarques :								

Ch. L...
10.5.03

Signature du responsable financier :
Date :



FICHE TECHNIQUE CTI

- Fonctionnement
 Investissement

Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 5 956 000 F pour le projet « Refonte du système d'information du service des automobiles et de la navigation ».

1. Système d'information et de communication :

Ce projet vise à remplacer entièrement le système informatique du service des automobiles et de la navigation qui repose sur des technologies obsolètes des années 80. Les liens avec d'autres systèmes d'information tant cantonaux que fédéraux sont pris en compte.

2. Développements :

Les développements seront réalisés par une société privée retenue à la suite d'un appel d'offres intercantonal. La solution choisie correspond aux standards du CTI.

3. Architecture technique :

Elle repose notamment sur les techniques suivantes : architecture 3/3 Java, client exclusivement Web et base de données Oracle. L'ensemble de l'architecture technique a été validé par le CTI.

4. Organisation de projet :

La conduite du projet sera sous la responsabilité du service des automobiles et de la navigation en étroite collaboration avec le CTI. Différents groupes de travail sont prévus de même qu'une coordination intercantonale. Toutes les ressources nécessaires ont été prévues dans le cadre du projet de loi.

5. Financement :

Tous les coûts d'investissement sont prévus et le coût de fonctionnement, important dès 2007, est mentionné. Ce montant devra être rajouté au budget du CTI.

6. Evolution et maintenance du système :

Le projet prévoit l'évolution et la maintenance de l'application par la société mandatée. Le renouvellement des équipements et logiciels de base seront prévus dans le socle.

7. Priorité :

Ce projet est prioritaire pour le département et avait déjà été retenu par la commission de gestion du portefeuille des projets (CGPP) en 2003. Il démarre en 2005 compte tenu de l'opportunité de développer un progiciel commun à 9 cantons.

8. Formation :

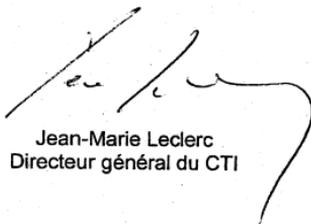
Le projet prévoit l'implication des utilisateurs dès les premières phases ainsi que leur formation avant la mise en oeuvre.

9. Sécurité et éthique :

La sécurité, en particulier pour les informations personnelles, est prise en compte dans le cahier des charges actuel.



Jean-Claude Mercier
Directeur opérationnel



Jean-Marie Leclerc
Directeur général du CTI

Genève, le 20.1.2005



Département des finances
Administration des finances de l'Etat

République et
Canton de Genève



PREAVIS TECHNIQUE

fonctionnement bouclement
 investissement autre

rubriques n° 17.00.00.506.39

1. Objet

Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 5 956 000 F pour le projet « Refonte du système d'information du service des automobiles et de la navigation ».

2. Planification des charges et revenus de fonctionnement induits par le projet

(en millions de francs)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Résultat recouvrement
Charges en personnel [30]	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses générales [31]	0.03	0.08	0.64	0.66	0.68	0.70	0.72	0.74
Charges financières [32+33]	0.01	0.14	0.20	0.79	0.91	0.91	0.91	0.91
Charges particulières [30 à 36]	-	-	-	-	-	-	-	-
Octroi de subvention ou prestations [36]	-	-	-	-	-	-	-	-
Total des charges de fonctionnement	0.04	0.22	0.83	1.45	1.59	1.61	1.63	1.69
Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46]	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus [42]	-	-	-	-	-	-	-	-
Total des revenus de fonctionnement	-	-	-	-	-	-	-	-
Résultat net de fonctionnement	0.04	0.22	0.83	1.45	1.59	1.61	1.63	1.69

3. Financement

Ce crédit d'investissement, réparti en tranches annuelles, devra être inscrit au budget d'investissement dès 2005.

Il devra entrer dans le cadre du volume d'investissements "nets-nets" admis par le Conseil d'Etat pour 2005, sous réserve de la réduction technique globale à opérer. Dans ce cadre, ce préavis ne garantit pas que les tranches annuelles du crédit d'investissement pourront être automatiquement versées.

4. Remarques

Le plan de trésorerie des grands travaux publié dans le budget 2005 ne correspond pas, au niveau des tranches d'investissement 2006 et suivantes, au tableau financier des décaissements prévus annexé. Le CTI a confirmé que le plan de trésorerie 2006 sera actualisé en fonction des données des tableaux financiers et que la tranche d'investissement 2006 sera inscrite au projet de budget 2006 pour le montant prévu (4 750 000 F).

Les coûts de fonctionnement indiqués dès 2005 devront figurer au budget 2005 et au projet de budget 2006.

Selon l'exposé des motifs, il est prévu que les coûts de fonctionnement annuels (principalement la maintenance annuelle de l'application retenue) feront l'objet d'une adaptation au renchérissement calculée à raison d'une moyenne de 3% par année. Le CTI a expliqué que "c'est pour tenir compte des éléments de l'offre retenue par les cantons participants à ce projet commun".

Dans son arrêté du 6 décembre 2004, le Conseil d'Etat a autorisé le canton de Genève à adhérer à l'association KISTRA qui a pour but de représenter les cantons auprès du fournisseur désigné pour ce projet. Le CTI a précisé que les contributions du canton de Genève au titre de participation aux frais de fonctionnement de cette association seront, pour les deux premières années (lancement du projet), financées par le présent crédit d'investissement. Dès 2007, environ 10 000 F seront intégrés dans les coûts de fonctionnement induits.

Le renouvellement des équipements et logiciels de base seront prévus dans le socle (voir fiche technique CTI en annexe du projet de loi).



Marc Brunazzi



Eve Vaissade

Genève, le 3 mai 2005

N.B. : Le présent préavis technique est basé sur le PL et son exposé des motifs transmis le 31 mars 2005, ainsi que les tableaux financiers et la fiche technique CTI transmis le 20 janvier 2005. L'Administration des Finances de l'Etat n'est plus engagée en cas de modifications ultérieures à la date du préavis technique.

Pris connaissance le :

Signature du responsable financier :

10. 5 05

