

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 21 décembre 2010

Projet de loi

ouvrant un crédit de 2 055 400 F destiné à financer la mise en réseau des équipements de contrôles et le traitement des images numériques liées aux infractions de la circulation routière

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

Art. 1 Crédit d'investissement

Un crédit global de 2 055 400 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour financer la mise en réseau des équipements de contrôles et le traitement des images numériques liées aux infractions de la circulation routière.

Art. 2 Budget d'investissement

¹ Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2010 sous les rubriques 05.08.00.00 5062 et 05.08.00.00 5201.

² L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

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'investissements « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissement 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 Suivi périodique

¹ Une fois l'an, les bénéficiaires du crédit d'investissement rendent compte à la commission des finances du Grand Conseil de son utilisation, en particulier sur l'état de réalisation des projets, la consommation des ressources accordées et la planification retenue pour l'année suivante.

² Ce bilan conditionne la libération de la tranche prévue pour l'année suivante, selon la planification retenue.

Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève

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.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Généralités

De manière synthétique, le présent projet vise à relier au travers d'un réseau les radars et permettre le traitement de manière quasi automatique des images numériques.

Il concerne plusieurs brigades et services de la police qui interviennent dans le cadre du contrôle et du traitement des images numériques liées aux infractions de la circulation routière. Il s'agit de la brigade du trafic (BTR), la brigade de la sécurité routière (BSR) et le service des contraventions.

La BTR est composée de 31 personnes réparties en trois groupes d'activités :

- le groupe radar : chargé de contrôler le respect des signalisations lumineuses, des limitations de vitesses et du visionnage des films comprenant 8 personnes (3 gendarmes et 5 administratifs) ;
- le groupe circulation : chargé du contrôle du trafic (au sens large du terme, y compris le stationnement), de la délivrance d'amendes d'ordres et de la recherche de véhicules signalés au Registre fédéral Informatisé de Police (RIPOL) lequel est composé de 12 collaborateurs (contractuels) ;
- le groupe administratif : composé de 11 personnes (7 gendarmes et 4 administratifs) qui est en charge des tâches de direction, des procédures pénales et du courrier des réclamations.

Le groupe radar de la BTR, le plus directement concerné par ce projet, est responsable de la gestion des infractions du trafic routier. Il a pour missions :

- le contrôle du respect de la signalisation lumineuse ;
- le contrôle de la vitesse sur les axes routiers ;
- la gestion des cabines radars (changement des supports photo, réglages, entretien des appareils de mesures et des cabines, etc.) ;
- la saisie des infractions dans le système informatique.

Sur le territoire genevois, il y a aujourd'hui 168 emplacements radars dont 69 cabines (y compris les 12 de l'autoroute), 61 mâts destinés au contrôle de la signalisation lumineuse (feux) et à la mesure de la vitesse, ainsi que 38 mâts réservés au contrôle des feux uniquement.

Quant aux appareils de mesure, il y a 8 radars feux et feux/vitesse (Traffifot) et 9 radars de cabine (Multafot mesurant uniquement la vitesse). Le budget nécessaire à la maintenance / évolution de ces radars est inclus dans le budget police.

La BTR possède aussi 3 radars mobiles et pratique environ 15 contrôles hebdomadaires.

Concernant la BSR, elle comprend douze chefs de groupe et trois brigadiers qui sont notamment en charge du travail administratif lié aux contrôles effectués au moyen des radars mobiles. Dans ce cadre, les missions se décomposent comme suit :

- le contrôle de la vitesse sur les axes routiers au moyen de radars laser mobiles, assuré par un groupe de gendarmes ;
- l'interception du contrevenant à des fins d'identification et de notification de l'infraction ;
- la saisie des infractions dans le système informatique ;
- l'audition de l'automobiliste, lors d'infraction grave et rapport au Parquet.

Sur le plan des équipements, la BSR possède également 3 radars laser, du même fournisseur que ceux utilisés par la BTR. Les formats des images sont donc les mêmes.

Quant au service des contraventions (SdC), il est en charge de la gestion administrative et financière découlant d'un constat d'infraction, de l'édition de l'avis de contravention au contrevenant, jusqu'à son encaissement ou à sa mise au contentieux.

Il se charge d'intégrer les fichiers de données (en l'état des feuilles Excel) fournis par la BTR et la BSR, dans le système centralisé de gestion des amendes d'ordre et contraventions.

Situation actuelle

A la Brigade du trafic

Les sept préposés aux contrôles automatiques du trafic s'occupent de la gestion des différents appareils radars et des dispositifs des feux rouges. Ils déplacent les appareils d'un point à un autre sur l'ensemble du territoire genevois. Ils relèvent sur un support numérique amovible, les lots de photos des infractions commises.

De retour à la BTR, les photos sont transférées sur un ordinateur. Les préposés les visualisent une à une, lisent le numéro de plaque et transcrivent manuellement les informations concernant les véhicules incriminés et les vitesses constatées sur un protocole d'infractions (feuille Excel).

A la fin du traitement d'un lot de photos, les préposés transfèrent le protocole d'infractions au service des contraventions par courrier électronique. La BTR établit ensuite manuellement des statistiques sur le nombre de véhicules contrôlés, le genre d'infractions constatées, etc.

Les lots de photos et les protocoles sont gravés sur CD-ROM. Ils sont stockés dans les armoires de la BTR et référencés par le numéro du lot.

Lors de contestations, à la demande du SdC, les préposés de la BTR doivent faire une recherche parmi les photos archivées, avec toutefois peu de critères de sélection. Ils doivent donc visualiser des dizaines de photos, avant de trouver la photo du véhicule concerné. Cette image est ensuite décryptée et transmise par courrier électronique au SdC. Quant au contrevenant, il est obligé de revenir quelques jours plus tard au guichet du SdC pour voir la photo.

Vu les méthodes de travail actuelles, le respect des délais légaux devient de plus en plus difficile à garantir.

Chaque année, de nouveaux points de contrôle sont installés et mis en service, ce qui provoque une augmentation régulière des infractions et du volume de travail administratif.

L'acquisition de nouveaux radars feux/vitesse et le remplacement des radars actuels nécessitent de repenser l'ensemble des moyens à disposition pour permettre une rationalisation du travail de la BTR.

A la Brigade de sécurité routière

Le chef de poste organise des contrôles de vitesse à des endroits sensibles du canton. Le but est d'intercepter physiquement les contrevenants, pour avoir un impact plus fort sur les conducteurs en infraction.

Suite à un contrôle de vitesse, les photos sont transférées sur un ordinateur de la BSR, au moyen d'un support amovible (clé USB).

Le traitement des infractions est similaire à celui de la BTR. Il s'agit de visualiser les photos une à une, lire le numéro de plaque et transcrire manuellement les informations sur le protocole d'infraction (feuille Excel). Ce fichier est également envoyé au SdC pour la suite de la procédure.

La BSR traite actuellement une vingtaine de photos par mois, prises lors de trois ou quatre sorties mensuelles. Avec ce projet, elle aura vraisemblablement les moyens techniques d'assurer un contrôle journalier.

La BSR possède également des véhicules suiveurs équipés d'une caméra et d'un appareil de contrôle de la vitesse. Toute la procédure se fait à la BSR et vu le nombre limité d'affaires, le traitement ne sera pas inclus dans le périmètre du projet.

En résumé, la BTR et la BSR utilisent actuellement des méthodes de travail archaïques et hétéroclites (Excel, Outlook, convertisseur d'images). De plus, un nombre trop élevé de manipulations, de transcriptions et de saisies multiples sont effectuées. Ceci présente un risque d'erreurs important et génère de lourdes charges administratives à des fins de contrôles des données et de corrections.

Au Service des contraventions

La transmission des données de la BTR et de la BSR se fait via la messagerie électronique vers le SdC. Depuis 3 ans, l'intégration se fait de manière automatisée au moyen d'une solution « artisanale » interne.

Ce service reçoit les fichiers Excel de la BTR et de la BSR, à raison de 2 à 3 fois par semaine. Ces fichiers contiennent la liste des véhicules en infraction, laquelle est importée via une procédure automatique dans le système centralisé de gestion des amendes d'ordre et contraventions, en vue de la suite de la procédure.

En outre, ce service doit répondre aux contrevenants qui désirent voir ou obtenir la photo radar de leur infraction. Une application permet de traiter ce genre de demande, via la BTR, au moyen de recherches manuelles, de conversions de fichiers et de transmission de photos par messagerie.

Objectifs visés par le projet

Le traitement des images numériques demande l'acquisition de matériels et une solution logicielle adaptées au volume d'infractions et aux nouvelles technologies.

Les objectifs visés par ce projet sont les suivants :

- mettre en place un système de téléchargement fiable et sécurisé pour récupérer, de manière dynamique, les infractions relevées par les différents radars fixes ;
- stocker et archiver les images sur un serveur centralisé accessible par les différents intervenants ;
- traiter les infractions dans une base de données structurée, à l'aide d'un progiciel permettant la reconnaissance automatique du numéro de plaque et la gestion électronique des documents (GED);
- doter les services concernés d'un outil de recherche et de visualisation des images radars ;
- permettre des analyses de données et l'établissement de statistiques, aussi bien dans un but de sécurité que de conduite opérationnelle.

A noter que différents systèmes permettant d'atteindre les objectifs susmentionnés sont d'ores et déjà en exploitation dans un grand nombre de polices cantonales ou municipales.

Rationalisation de la gestion et du traitement des procédures

En termes de rationalisation, le futur système permettra :

- d'absorber le flux croissant des procédures par un processus informatisé;
- de réduire les déplacements des préposés au contrôle automatique pour le relevé des infractions (lots de photos) ou le réglage des radars;
- de réduire les délais entre le constat de l'infraction et le traitement par le SdC;
- de supprimer les multiples saisies et les erreurs de saisie;
- d'automatiser l'édition des protocoles;
- de traiter les contestations dans les délais légaux;
- de mieux exploiter les images avec la possibilité de contrôler précisément la distance parcourue entre les deux prises de vues;
- d'établir automatiquement les statistiques.

Le système envisagé respecte le droit sur la circulation routière (DCR), la loi fédérale sur la métrologie (RS CH 941.20), ainsi que l'ordonnance et les directives en vigueur, notamment celles du METAS (Office fédéral de métrologie).

La conservation des données sera conforme aux dispositions de la législation sur la protection des données (LITAO et future LIPAD).

Description de la solution

Le futur système informatique nécessite la mise en place d'une architecture technique intégrée comprenant :

- la mise en réseau de 57 cabines ou boîtiers de mesure de la vitesse et du contrôle de la signalisation lumineuse. Le choix des sites à relier a fait l'objet d'une analyse du rapport gain/coût. La technologie retenue est celle qui est actuellement en service sur le site pilote situé quai Gustave-Ador / rue du XXXI-Décembre. Par ce réseau, le téléchargement des photos se fera de manière automatique et sûre. Le réglage des appareils pourra se faire à distance (qualité de l'image, contraste et vitesse d'obturation, réinitialisation des compteurs, etc.);
- la mise à disposition d'un environnement de stockage centralisé pour l'exploitation des images numériques (recherches, visualisation, etc.) et accessibles par les services concernés (BTR, BSR, SdC);
- l'acquisition d'un progiciel de traitement des images numériques existant et éprouvé.

A noter que les caméras numériques de nouvelle génération ont la capacité, en cas d'interruption de la connexion, de mémoriser jusqu'à 10 000 images. Ces dernières seront automatiquement transférées dès le rétablissement de la connexion. Au cas où la perturbation devait perdurer, les images seront récoltées sur un ordinateur portable, comme cela se fait actuellement.

De même, pour les radars mobiles, les infractions sont mémorisées sur un support amovible numérique (type clé USB). Elles seront déchargées sur le système central et traitées comme les autres infractions radar.

Planification

En 2007, le projet a dû être reporté pour des raisons budgétaires. Cependant, l'installation radar qui sert de pilote, est restée reliée en fibre optique et donne entière satisfaction à ce jour.

La phase de réalisation, dès la disponibilité du crédit, pourra se dérouler dès 2010, selon la manière suivante :

- mise en place du système central et du logiciel de traitement des infractions;
- mise en réseau progressive des sites.

Le projet sera conduit par la police, le service des systèmes d'information, logistique et organisation du département des institutions (SILO), le centre des technologies de l'information (CTI), et sera supervisé par le comité stratégique des systèmes d'information de la police, déjà en place.

Coûts du projet

Coûts d'investissement

Les coûts d'investissement se décomposent comme suit :

Détail des coûts	
Infrastructure et logiciels	
– Serveurs + PC (pilotage caméra) + stockage	132 000 F
– Réseau : câblage	878 550 F
– Réseau : équipements actifs	292 850 F
– Coût du logiciel (progiciel + extensions spécifiques)	295 000 F
Réalisation	
– Coût du personnel interne CTI	257 000 F
– Coût du personnel externe spécialisé (réseau, architecture, etc.)	200 000 F
Total charges activables	2 055 400 F
<i>Charges de gestion de projet CTI (non activables)</i>	45 000 F
<i>Personnel de la police</i>	110 000 F
Total général	2 210 400 F

Les charges activables sont réparties sur trois années, en tranches annuelles de :

2010	1 149 000 F
2011	611 000 F
2012	295 400 F

Coûts de fonctionnement

Dès 2011 la partie « informatique » du système sera opérationnelle, soit les logiciels et l'infrastructure applicative. Le nombre de radars connectés au système augmentera progressivement. La cible des 57 cabines radar reliées au réseau sera atteinte après trois ans.

Les frais de fonctionnement, y compris les coûts du personnel interne, sont prévus de la manière suivante :

- 2011, une prévision de 65 840 F / an;
- 2012, une prévision de 70 840 F / an;
- et dès 2013 une prévision de 145 840 F / an.

Ces coûts de fonctionnement correspondent principalement à la redevance de location de fibres optiques (tous les sites ne seront pas reliés par des fibres propriété de l'Etat), à la maintenance annuelle du logiciel de traitement des images et de reconnaissance des plaques, ainsi qu'à la maintenance de l'infrastructure matérielle associée.

Retour sur investissement

En 2008, près de 33 millions de véhicules ont été contrôlés au radar dont 183 170 ont fait l'objet d'une procédure de contravention, totalisant une recette de 23 783 150 F.

Sur le plan qualitatif

Actuellement, la BTR effectue le relevé des images quotidiennement. Au terme du projet, grâce au téléchargement automatique, les trajets seront limités aux seuls déplacements des caméras et aux contrôles des sites, d'où un apport sécuritaire pour les préposés engagés sur les routes et une contribution écologique. Cela représente un trajet hebdomadaire au lieu de cinq, soit plusieurs tonnes de CO₂ en moins par année.

En outre, il faut relever une meilleure fiabilité des données qui ne transiteront plus de support en support.

On relèvera la suppression du transfert par messagerie électronique entre la BTR et le SdC, au profit d'un enregistrement sur un système dédié et sécurisé.

Sur le plan financier

Ce projet permet une rationalisation du travail à la BTR et une suppression de saisies redondantes par deux personnes. Ces collaborateurs seront réaffectés à des contrôles supplémentaires de circulation (actuellement en sous-effectif).

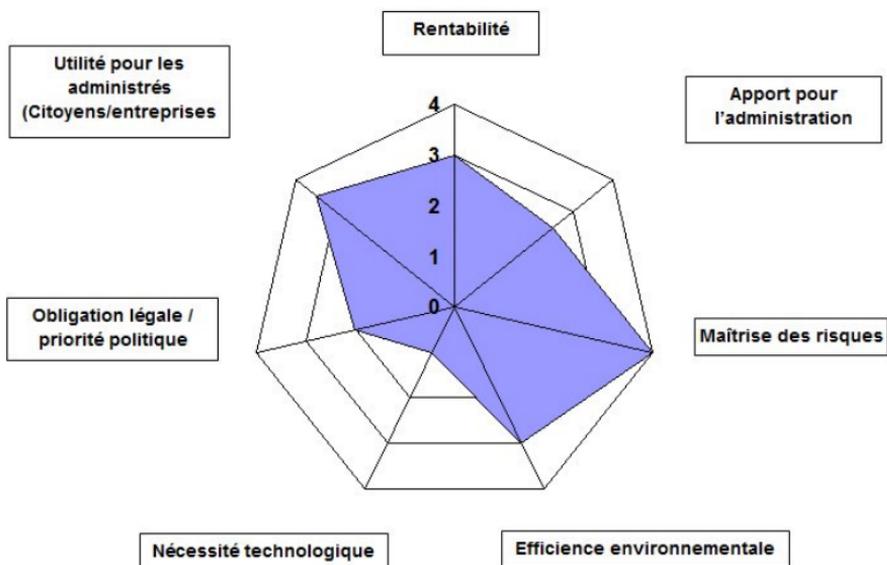
Ces contrôles supplémentaires auront un effet préventif et permettront la poursuite des infractions additionnelles constatées ce qui représente une recette estimée à 600 000 F par an.

Les kilomètres parcourus avec les véhicules de service, pour les tâches de maintenance et d'exploitation des radars, vont diminuer de 500 km par semaine. L'économie représente un total annuel de 26 000 km, soit, à un tarif de 70 cts/km, un gain évalué à 18 200 F.

Sur un plan strictement financier, le retour sur investissement s'élève à 618 200 F dès l'année 2012 (total des économies et recettes supplémentaires).

Selon le Bureau de Prévention des Accidents (BPA), le respect des limitations de vitesse par tous les usagers de la route en Suisse permettrait de faire reculer annuellement le nombre de tués de 60 victimes. Au-delà de cette vision théorique s'ajoutent d'autres éléments concrets comme les coûts occasionnés par les décès, les blessés et les dégâts matériels. La totalité des frais consécutifs aux accidents liés à un excès de vitesse représente une facture sociale importante. Le contrôle du respect des limitations de vitesse fait partie des moyens à mettre en œuvre pour lutter contre ce fléau et diminuer les coûts y relatifs. Le projet permettra de mieux exploiter les chiffres se rapportant aux infractions. Il sera possible de procéder à des analyses et de disposer d'indicateurs significatifs pour mieux connaître et agir dans ce domaine.

Dès lors, le résultat de l'évaluation par la CGPP selon les 7 axes retenus par le Conseil d'Etat et présentés à la commission des finances est le suivant :



Risques

Sans ce projet, la BTR ne pourra plus faire face à l'augmentation croissante du nombre d'infractions, avec les conséquences mentionnées précédemment. Par ailleurs, le non-respect des délais aura pour conséquence des pertes financières importantes.

Conclusion

Le crédit permettra de doter la police genevoise et plus particulièrement la BTR, d'un système informatique assurant le traitement de l'ensemble des infractions relatif au trafic dans le respect des dispositions légales en la matière.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) Préavis technique financier*
- 2) Planification des charges financières (amortissements et intérêts) en fonction des décaissements prévus*
- 3) Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant de la dépense nouvelle*
- 4) Fiche technique du CTI*
- 5) Fiche CCA*



RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE GENÈVE

PREAVIS TECHNIQUE FINANCIER

Ce préavis technique ne préjuge en rien des décisions qui seront prises en matière de politique budgétaire.

1. Attestation de contrôle par le département présentant le projet de loi

- Projet de loi présenté par le Département des constructions et des technologies de l'information.

- **Objet :**

Crédit de 2 055 400 F destiné à financer la mise en réseau des équipements de contrôles et le traitement des images numériques liées aux infractions de la circulation routière

- **Rubrique concernée :**

05.08.00.00 50620000

05.08.00.00 52010000

- **Planification des charges et revenus de fonctionnement induits par le projet :**

- Les tableaux financiers annexés au projet de loi intègrent la totalité des impacts financiers découlant du projet.

(en millions de francs)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Résultat récurrent
Charges en personnel [30]	0.11	0.04	0.05	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04
Dépenses générales [31]	-	0.05	0.05	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11
Charges financières [32+33]	0.05	0.08	0.22	0.36	0.36	0.34	0.33	0.22
Charges particulières [30 à 36]	-	-	-	-	-	-	-	-
Octroi de subvention ou prestations [36]	-	-	-	-	-	-	-	-
Total des charges de fonctionnement	0.15	0.17	0.32	0.50	0.50	0.49	0.48	0.37
Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46]	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus [42]	-	-	-	-	-	-	-	-
Total des revenus de fonctionnement	-	-	-	-	-	-	-	-
Retour sur Investissement		0.31	0.62	0.62	0.62	0.62	0.62	0.62
Résultat net de fonctionnement	0.15	(0.14)	(0.30)	(0.12)	(0.12)	(0.13)	(0.14)	(0.25)

- **Inscription budgétaire et financement**

- Ce crédit d'investissement, réparti en tranches annuelles, est inscrit au budget d'investissement dès 2010.

- Il entre dans le cadre du volume d'investissements "nets-nets" admis par le Conseil d'Etat pour 2010, 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.

- **Annexes au projet de loi :**

Tableaux financiers

Fiche technique CTI

Le département atteste que le présent projet de loi est conforme à la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF), à la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF), au manuel de comptabilité publique édité par la conférence des directeurs cantonaux des finances et aux procédures internes adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : 25 novembre 2009

Visa du département des finances : Sophie Heurtault Malherbe

3. Approbation / Avis du département des finances

Genève, le : 24 novembre 2009

Visa du département des finances : Eve Vaissade

N.B. : Le présent préavis technique est basé sur le PL, son exposé des motifs, les tableaux financiers et ses annexes transmis le 23 novembre 2009.

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

Credit de 2 055 400 F destiné à financer la mise en réseau des équipements de contrôles et le traitement des images numériques liées aux infractions de la circulation routière

Projet présenté par le DCTI

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Investissement brut	Durée Taux	1'149'000	611'000	295'400	0	0	0	0	2'055'400
- Recette d'investissement		0	0	0	0	0	0	0	0
Investissement net		1'149'000	611'000	295'400	0	0	0	0	2'055'400
Informatique (CTI) - Serveurs	5 ans 20,0%	132'000	0	0	0	0	0	0	132'000
Recettes		0	0	0	0	0	0	0	0
Télécom* (CTI) - Câblage extérieur aux bâtiments	15 ans 6,7%	337'500	375'000	166'050	0	0	0	0	878'550
Recettes		0	0	0	0	0	0	0	0
Télécom* (CTI) - Eqpmts actifs réseau / téléphonie	5 ans 20,0%	112'500	125'000	55'350	0	0	0	0	292'850
Recettes		0	0	0	0	0	0	0	0
Informatique (CTI) - Applications 5 ans	5 ans 20,0%	567'000	111'000	74'000	0	0	0	0	752'000
Recettes		0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières		47'670	79'200	221'832	355'602	355'602	342'402	329'202	2247'17
Intérêts	3,000%	34'470	52'800	61'662	61'662	61'662	61'662	61'662	616'62
Amortissements		13'200	26'400	160'170	293'940	293'940	280'740	267'540	163'055

Signature du responsable financier :

Date : 25 novembre 2010



Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle
PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DE LA DÉPENSE NOUVELLE

Crédit de 2 055 400 F destiné à financer la mise en réseau des équipements de contrôles et le traitement des images numériques liées aux infractions de la circulation routière

Projet présenté par le DCTI

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Résultat récurrent
TOTAL des chargés de fonctionnement induites	154'670	169'040	316'672	501'442	501'442	488'242	475'042	370'557
Charges en personnel [30] <small>(augmentation des charges de personnel, formation, etc.)</small>	107'000	44'000	49'000	35'000	35'000	35'000	35'000	35'000
Dépenses générales [31] <small>(meuble, fournitures, matériel classique et/ou spécifique, véhicule, entretien, etc.)</small>	0	45'840	45'840	110'840	110'840	110'840	110'840	110'840
Charges de bâtiment <small>(fluides (eau, énergie, combustibles), conciergerie, entretien, location, assurances, etc.)</small>	0	45'840	45'840	110'840	110'840	110'840	110'840	110'840
Charges financières [32-33] <small>Intérêts (report tableau) Amortissements (report tableau)</small>	47'670	79'200	221'832	355'602	355'602	342'402	329'202	224'717
Charges particulières [30 à 36] <small>Dédommagement collectivité publique (352) Provision [339] (préciser la nature)</small>	34'470	52'800	61'662	61'662	61'662	61'662	61'662	61'662
Octroi de subvention ou de prestations [36] <small>(subvention accordée à des tiers, prestations en nature)</small>	15'200	26'400	160'770	293'940	293'940	260'740	267'540	163'055
TOTAL des revenus de fonctionnement induits	0	0	0	0	0	0	0	0
Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46] <small>(augmentation de revenus (impôts, emplacements, taxes), subventions reçues, dons ou legs)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres revenus [42] <small>(revenus de placements, de prêts ou de participations, gain comptable, loyers)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Retour sur investissement (pour les projets informatiques)	0	308'100	618'200	618'200	618'200	618'200	618'200	618'200
RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT (charges - revenus)	154'670	-140'060	-301'528	-116'758	-116'758	-129'958	-143'158	-247'643
Remarques :								
A partir de 2011, le retour sur investissement se décompose comme suit : - recettes supplémentaires de 300'000 Frs en 2011 et de 600'000 Frs à partir de 2012. - économies sur les charges de maintenance et d'exploitation des radars estimées à 91'000 Frs en 2011 et à 18'200 Frs à partir de 2012								
Signature du responsable financier :  Date : 25 novembre 2010								



République et Canton de Genève
Département des constructions et de technologies de l'information
Centre des technologies de l'information

FICHE TECHNIQUE CTI

Investissement

Projet de loi ouvrant un crédit de 2 055 400 F destiné à financer la mise en réseau des équipements de contrôles et le traitement des images numériques liées aux infractions de la circulation routière.

1. Système d'information

Ce projet concerne le système d'information des amendes d'ordre et des contraventions dont il constitue un sous-ensemble en amont du traitement.

2. Développement

Il n'est pas prévu de développement spécifique mais au contraire d'acquérir des logiciels du marché.

3. Architecture technique

Ce projet est essentiellement un projet d'infrastructure dont plus de la moitié des coûts porte sur l'extension du réseau. Il n'y a aucun problème d'architecture technique ; le site pilote ayant démontré la faisabilité de la solution retenue.

4. Organisation de projet

La conduite du projet est sous la responsabilité de la police en étroite collaboration avec le CTI et le service des systèmes d'information, logistique et organisation du département des institutions (SILO). Toutes les ressources nécessaires ont été prévues dans le cadre du projet. Les rôles et responsabilités de même que toute l'organisation du projet seront conforme à la méthode Hermès.

5. Financement

Tous les coûts d'investissement sont prévus dans le cadre du projet ; le crédit demandé correspond aux coûts externes. Les coûts de fonctionnement induits sont également précisés.

6. Évolution et maintenance du système

La maintenance des programmes est prévue de même que l'entretien du matériel. Ces coûts augmenteront dès 2011 pour atteindre 145 840 F par an dès 2013.

7. Priorité

Ce projet a été mis en priorité par la commission de gestion du portefeuille des projets (CGPP).

8. Formation

La mise en place des outils techniques prévus ne nécessite pas une formation très importante, néanmoins celle-ci est prévue dans le cadre du projet.

9. Sécurité

L'architecture retenue prend en compte la sécurité nécessaire à ce projet.

En conclusion, nous validons ce projet de loi.



Jean-Claude Mercier
Directeur général adjoint



Jean-Marie Leclerc
Directeur général

Genève, le 16 novembre 2009



REPUBLIQUE ET
CANTON DE GENEVE

DEPARTEMENT DES FINANCES
Centrale Commune d'Achats (CCA)

FICHE TECHNIQUE CCA
(VALIDATION PROJET
D'INVESTISSEMENT)

investissement

Cette fiche technique s'inscrit dans la mesure 26 du premier plan de mesures (P1).

Elle a pour but de valider, sous l'angle technique, le projet d'investissement mentionné ci-dessous. Cette validation ne préjuge en rien des décisions qui seront prises en matière de politique budgétaire.

1. Objet

Projet de loi ouvrant un crédit de 2 055 400 F destiné à financer la mise en réseau des équipements de contrôles et le traitement des images numériques liées aux infractions de la circulation routière.

2. Planification des acquisitions et coûts

Descriptif	Valeur unitaire TTC
Serveur	10'000.--
Serveur virtuel 1 partition	2'000.--
Serveur 1 processeur IBM	32'000.--
Licence Oracle Entreprise Edition	42'000.--
Licence Cognos Professional author	3'000.--
Solution Software dédiée	250'000.--
16 to espace disque	5'313.--
PC + écran + logiciel standard	3'000.--



REPUBLIQUE ET
CANTON DE GENEVE

DEPARTEMENT DES FINANCES
Centrale Commune d'Achats (CCA)

3. Procédure Marchés publics

A réaliser

- Soumis à l'AIMP
- Procédure ouverte (Solution Software dédiée)
 - Procédure sélective
 - Procédure de gré à gré (Serveurs)
 - Procédure sur invitation
 - Cas d'exception (motifs :

Remarques :

Réalisé

- Soumis à l'AIMP
- Procédure ouverte (PC + écran)
 - Procédure sélective
 - Procédure de gré à gré
 - Procédure sur invitation
 - Cas d'exception (motifs :

Remarques :

4. Chiffrage (estimation)

Le chiffrage de ce projet de loi est réalisé en date du 25 novembre 2009, sur la base de métriques et correspond aux prix actuels du marché.

Le chiffrage de la solution Software dédiée a été réalisé par le CTI suite à une étude.

5. Validation par la CCA

La CCA valide ce projet à hauteur des informations contenues dans la présente fiche technique.

Claire-Anne Wenger
Responsable de l'Unité juridique

Alicia Calpe
Directrice de la CCA

Genève, le 25 novembre 2009

Pris connaissance le :

Signature du responsable financier :