

*Date de dépôt : 27 décembre 2010*

## **Rapport**

**de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat 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**

*Rapport de majorité de M<sup>me</sup> Emilie Flamand (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Pierre Weiss (page 18)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M<sup>me</sup> Emilie Flamand**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le présent projet de loi a été étudié par la sous-commission informatique de la Commission des finances lors de ses séances du 10 février et du 28 avril 2010, sous la présidence de M. Jacques Jeannerat, puis par la plénière de la commission lors de la séance du 12 mai 2010, sous la présidence de M. Christian Bavarel. Pour les assister dans leurs travaux, les commissaires ont pu compter sur la présence de MM. Jean-Marie Leclerc, directeur général du CTI, Jean-Claude Mercier, directeur opérationnel (CTI), Gilles Barjon, responsable clientèle (CTI), Stéphane Marois, directeur des systèmes d'information (DSPE), Alain Bondet, officier de sécurité et responsable des systèmes d'information au sein du corps de police, André Dunand, premier lieutenant à la brigade de sécurité routière, navigation et prévention (ci-après, BST), Yves Escher, capitaine et chef d'unité de la BST, et Joffrey Python,

adjoint de M. Bondet. Les procès-verbaux ont été tenus par M<sup>me</sup> Marianne Cherbuliez. Que toutes ces personnes soient ici remerciées.

### **Présentation du projet par le département et le CTI en sous-commission**

M. Marois présente le projet dit Sycotrin, qui vise à relier les radars au réseau de l'Etat de Genève et à permettre ainsi le traitement de manière quasi automatique des images numériques. Le projet a été initialisé en 2005, mais repoussé jusqu'en 2007 pour des raisons budgétaires. Toutefois, un pilote a été mis en production et donne entière satisfaction à ce jour. Les services concernés par ce projet sont la brigade du trafic (ci-après BTR), la brigade de la sécurité routière (ci-après BSR) et le service des contraventions (ci-après SdC).

Actuellement, la BTR s'occupe de gérer les radars, à savoir 17 appareils circulant sur 168 sites dans le canton. Le travail des gendarmes de cette brigade consiste à relever manuellement les données enregistrées dans chacun des 17 appareils et à les transférer sur un serveur. La BSR et la BTR disposent par ailleurs de 6 radars mobiles, pour lesquels le processus de transfert des données est également manuel. Les agents doivent ensuite visualiser les photos une à une, établir un protocole d'infraction (au moyen d'une feuille Excel), élaborer des statistiques manuellement, puis envoyer le protocole précité au SdC par e-mail. On constate que la procédure actuelle donne lieu à de nombreuses manipulations, à l'origine d'erreurs, et mobilise d'importantes ressources humaines, au détriment du terrain. Le temps de récupération des images est considérable et la qualité des photos ne peut être contrôlée qu'après leur transfert sur le serveur de la BTR. Le stockage, sur CD-Rom, n'est pas sûr et rend toute recherche postérieure (liée, par exemple, à une réclamation d'un contrevenant) compliquée et chronophage. Le traitement des statistiques, établies manuellement, n'est pas satisfaisant non plus.

La mise en réseau proposée dans le PL 10619 (concernant 57 cabines de radar) permettrait de mettre en place un système de téléchargement fiable et sécurisé, de stocker et d'archiver les images sur un serveur centralisé, accessible par les différents intervenants. La reconnaissance automatique du numéro de plaque et la gestion électronique des documents permettra de rationaliser les ressources. Enfin, le projet Sycotrin permettra des analyses de données et l'établissement automatique de statistiques.

Les effets positifs à attendre en termes de rationalisation de la gestion sont les suivants : réduction des déplacements des gendarmes de la BTR pour le relevé des photos ou le réglage des radars, diminution des erreurs de saisie,

automatisation de l'édition des protocoles, traitement des contestations dans les délais légaux, etc. Ainsi, les agents en question, libérés de fastidieuses tâches administratives, pourront être réaffectés à des tâches plus opérationnelles, telles que des contrôles routiers à des fins de prévention. Un autre gain non négligeable concerne la sécurité des préposés aux radars, qui devront se rendre moins souvent dans des situations exposées, au bord de routes à fort trafic.

Un commissaire (L) aimerait connaître précisément les gains d'efficience en matière de personnel. M. Marois lui indique que sur les huit gendarmes actuellement affectés aux relevés des radars, deux pourront être réaffectés à des missions de terrain en matière de sécurité routière.

Une commissaire (Ve) s'inquiète du lien avec le Service des contraventions (ci-après, SdC) : va-t-on développer une application dernier cri pour les radars dont les données aboutiront dans les fichiers Excel du SdC ? M. Marois explique qu'un projet de loi distinct va être déposé sous peu pour la refonte de l'application « Amendes d'ordre et contraventions » du SdC (NDLR : il s'agit du projet de loi 10680, adopté par notre Conseil le 3 décembre 2010). Cette application sera compatible avec le système proposé ici pour les radars.

Un commissaire (R) constate que si seules 57 cabines radar sont équipées, le système de relève manuelle des données persistera pour plus d'une centaine de cabines. Cela lui est confirmé. Il demande ensuite comment se passe la notification d'une amende pour les véhicules étrangers, notamment français. M. Marois indique que le SdC applique depuis début 2010 les accords de Paris, qui permettent d'avoir accès aux fichiers français. Lors des derniers envois, le taux de réponse était supérieur à 95%. Cela se fera désormais automatiquement.

Le même commissaire s'interroge sur les gains attendus au niveau de l'archivage. M. Bondet explique que ce qui va changer est l'organisation de l'information sur les serveurs : l'information (numéro de plaque, numéro d'infraction, etc.) sera classée et recherchable directement sur le serveur, au lieu de devoir consulter les CDs comme c'est le cas actuellement.

Un commissaire (L) s'étonne de la modestie du projet et demande pourquoi le raccordement de l'ensemble des sites du canton n'est pas prévu. M. Bondet répond que le choix des sites s'est fait selon les priorités de la police en termes de sécurité routière, mais aussi en fonction du coût de l'installation de la fibre optique. Certains radars sont éloignés du réseau actuel de fibre optique et leur raccordement serait donc extrêmement coûteux.

Le même commissaire s'interroge sur la collaboration de l'Etat avec les SIG, qui développent un réseau de fibre optique au niveau cantonal. M. Leclerc indique que le CTI étudie la possibilité d'un partenariat avec les SIG et Swisscom, deux entités qui ont signé un accord de collaboration sur le développement du réseau de fibre optique à Genève. M. Bondet ajoute que pour l'instant, le réseau pris en compte est celui de l'Etat, mais qu'à terme, le but est évidemment de relier toutes les cabines radar.

Un commissaire (L) remet en cause les chiffres fournis dans l'exposé des motifs quant aux bénéfices attendus ; il estime en effet que les usagers de la route, prévenus d'une amélioration technologique, seront plus attentifs et plus respectueux des limitations de vitesse. Il prétend ainsi que l'Etat risque de voir une diminution des recettes liées à l'encaissement des amendes. M. Marois note que les automobilistes ne savent pas et ne sauront toujours pas quelle cabine est équipée ou non. Par ailleurs, la redistribution des ressources de personnel permettra de faire plus de contrôles mobiles, donc inattendus. Une diminution des recettes serait pour le moins surprenante. M. Bondet ajoute les vies sauvées et la diminution du nombre d'accidents, qui ne peuvent être chiffrées (bien qu'on retrouve leurs coûts dans les politiques de la santé), mais qui correspondent à une importante mission de l'Etat.

### *Prises de position des groupes*

Un commissaire (UDC) annonce qu'il s'abstiendra, car le système actuel ne semble pas trop mal fonctionner et qu'au vu de la dette de l'Etat, il ne juge pas cette dépense nécessaire.

Une commissaire (PDC) déclare au contraire son soutien au projet, pour soutenir la prévention routière et sauver des vies, mais aussi car cette nouvelle installation permettra d'obtenir de nouvelles recettes pour l'Etat.

Un commissaire (R) n'est pas convaincu que le projet Sycotrin améliore quoi que ce soit en matière de sécurité routière, du moment où ce seront toujours dix-sept radars qui circuleront à travers les cabines du canton. Par ailleurs, il est réticent à voter un tel projet alors que l'application du SdC n'est pas fiable. Augmenter le flux des amendes, c'est une chose, encore faut-il être en mesure de les traiter.

Une commissaire (Ve) partage les interrogations sur l'application du SdC, mais estime avoir obtenu du département l'assurance qu'un nouveau système serait mis en place sous peu. Elle soutient donc le PL 10619 en soulignant les gains d'efficacité et les bénéfices en matière de sécurité, pour les gendarmes de la BTR et pour l'ensemble de la population. Elle note par ailleurs avoir

apprécié le chiffrage clair du retour sur investissement dans l'exposé des motifs.

Un commissaire (L) doute du caractère prioritaire de ce projet et de sa rentabilité. Il considère en outre que le CTI doit à la commission des explications sur le phasage des différents projets dont il a la charge.

Une commissaire (S) pense que le gain de rentabilité est important, puisque deux personnes pourront être réaffectées, sur une équipe de 8, soit 25%. Elle rappelle ensuite que la route a fait 22 morts à Genève en 2009 et qu'en ce sens, tout investissement pour améliorer la sécurité routière doit être considéré comme prioritaire. Elle soutiendra donc ce projet.

Un commissaire (MCG) pense que tant qu'on n'augmentera pas le nombre de radars circulant dans les cabines, le système ne sera pas amélioré.

Un commissaire (L) dépose alors une motion d'ordre visant à procéder au report de tout projet informatique tant que le CTI n'aura pas fourni les indications demandées par la commission, notamment sur le degré de réalisation des projets de lois votés.

Mise aux voix par le président, cette motion d'ordre est acceptée par :

Pour : 4 (1 R, 1 L, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : 3 (1 S, 1 Ve, 1 PDC)

Abst. : –

### **Poursuite des débats en sous-commission**

De nombreux points sont abordés à nouveau, sans que des éléments nouveaux n'apparaissent.

Un commissaire (L) s'interroge sur la nécessité d'employer des gendarmes pour la relève des radars fixes, estimant qu'une main-d'œuvre administrative serait suffisante. Les représentants du département confirment que lorsque c'est possible, ce sont des administratifs qui s'en chargent, mais que la présence d'un gendarme est nécessaire pour les tâches de planification – qui pourraient, à terme, être confiées à des administratifs – et pour le traitement des procédures judiciaires dans les cas graves.

Après que les uns et les autres (surtout les uns) ont posé des questions sur l'opportunité de la localisation du radar qui se trouve près de chez eux, une commissaire (S) rappelle les enjeux liés à ce projet de loi, à savoir une amélioration de la prévention et un gain d'efficacité. Elle estime qu'il ne faut pas se perdre dans les détails et voter ce projet de loi.

Cette remarque est partagée par les commissaires PDC et Ve. La seconde note que la sous-commission, par son avalanche de questions, mobilise de façon abusive un grand nombre de fonctionnaires, ce qui a également un coût. Elle souscrit aux points évoqués par sa collègue socialiste et insiste encore sur un autre point : le bénéfice pour l'utilisateur qui, contestant une contravention, aura directement accès aux images et ne devra pas revenir trois fois au SdC en raison d'un archivage archaïque.

### *Prises de position des groupes (bis)*

Un commissaire (L) ne souhaite pas donner un préavis favorable. Si le projet améliore le fonctionnement du service, il n'est pas convaincu des gains en matière de sécurité routière. Il trouve qu'il manque plusieurs éléments pour avoir un projet convaincant.

Un commissaire (PDC) maintient sa position de soutien, considérant que le projet constitue une mise à niveau indispensable et permettra, outre l'amélioration de la prévention, un gain de temps pour la police.

Un commissaire (R) indique qu'il aurait souhaité avoir un projet plus ambitieux, mais que dans la mesure où celui-ci représente tout de même une avancée, il le soutiendra.

Un commissaire (S) réitère son soutien en insistant sur les enjeux de sécurité routière et sur la nécessité technologique.

Un commissaire (Ve) renouvelle également son soutien et note que les questions d'organisation interne de la police et de répartition entre les gendarmes et les administratifs ne relèvent pas de ce projet d'investissement, mais plutôt des travaux de la Commission judiciaire, qui du reste s'en préoccupe.

Le président fait voter les sous-commissaires, qui préavisent favorablement le PL 10619 par :

Pour : 4 (1 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 R)

Contre : 1 (1 L)

Abst. : 1 (1 MCG)

## **Débats en plénière de la Commission des finances**

Après un rappel des faits par les rapporteurs oraux de majorité et de minorité, les autres commissaires interviennent.

Un commissaire (L) rappelle que l'ICF, dans son rapport sur le DSPE, émet de sérieux doutes quant à la comptabilité du SdC. Depuis 5 ans, l'Etat a

des problèmes dans ce domaine : le SdC n'est pas capable de donner le nombre d'amendes émises et n'en découvre l'existence que lorsqu'elles sont payées. Il ne voit pas l'intérêt de se doter d'un système sophistiqué pour relever les infractions, alors que l'on n'a aucune garantie que ces infractions seront poursuivies et les amendes encaissées. M. Marois explique que les démarches sont en cours pour doter le SdC d'une application performante : un AIMP a été lancé et un progiciel a été trouvé, déjà utilisé dans de nombreux cantons. Un projet de loi va donc être déposé sous peu. Il souligne par ailleurs les avantages du projet SYCOTRIN, notamment en matière de sécurité des policiers chargés de la relève des données, et en matière de qualité des images.

Un autre commissaire (L) souhaite connaître le nombre d'accidents survenus impliquant des véhicules ou des personnes allant contrôler les radars. MM. Escher et Marois n'ont pas connaissance de morts ou de blessés ces dernières années. Le commissaire en question déduit de cette réponse que le danger est inexistant.

Une commissaire (Ve) dénonce les tactiques de blocage exercées par certains commissaires à l'encontre de ce projet et pense que cela n'est pas étranger au fait qu'il concerne des radars et que personne n'aime se faire amender. Au-delà de la question du suivi apporté au relevé des infractions par le SdC, sur laquelle elle estime avoir obtenu des garanties suffisantes de la part du département, elle insiste sur les autres aspects du projet de loi, à savoir l'augmentation de l'efficacité au sein de la BTR et l'amélioration du service aux usagers.

Il est à nouveau débattu des rôles respectifs des gendarmes et des administratifs et de l'utilité des radars dans le dispositif de prévention routière.

Un commissaire (L) fait la proposition de geler les travaux sur le projet SYCOTRIN dans l'attente du dépôt de celui relatif au traitement des amendes.

La proposition de gel du PL 10619 est refusée par :

Pour : 6 (2 R, 3 L, 1 UDC)

Contre : 8 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 2 MCG)

Abst. : 1 (1 PDC)

Le Président met alors aux voix l'entrée en matière sur le PL 10619, qui est acceptée par :

Pour : 11 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 MCG)

Contre : 4 (3 L, 1 UDC)

Abst. : –

Les articles 1 à 4 sont adoptés sans opposition.

L'article 5 « Suivi périodique » est amendé en accord avec l'aide-mémoire relatif au suivi des projets informatiques par :

Pour : 11 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 MCG)

Contre : 4 (3 L, 1 UDC)

Abst. : –

L'article 6 est adopté sans opposition.

Le Président met aux voix le PL 10619 dans son ensemble. Il est adopté par :

Pour : 11 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 MCG)

Contre : 4 (3 L, 1 UDC)

Abst. : –

Au vu des arguments longuement développés pendant les travaux de la sous-commission puis de la commission, mais aussi au vu du vote en décembre 2010 du PL 10680 sur les amendes d'ordre et contraventions, la rapporteure de majorité vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter le présent projet de loi.

## **Projet de loi**

**(10619)**

**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**

### **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**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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**

<sup>1</sup> Une fois l'an, les responsables du département en charge des technologies de l'information, ainsi que ceux du département représentant le bénéficiaire final du crédit d'investissement, rendent compte à la Commission des finances du Grand Conseil de son utilisation, en particulier en ce qui concerne l'état de réalisation du projet, la variation du nombre de postes de travail, la consommation des ressources accordées et la planification retenue pour l'année suivante.

<sup>2</sup> Ces informations sont présentées aux commissaires rapporteurs respectifs de ces départements, au moment de l'examen de leurs comptes et de leur rapport de gestion.

<sup>3</sup> Ce bilan conditionne, au moment du vote du budget, la libération de la tranche prévue pour l'année suivante, selon la planification retenue.

<sup>4</sup> La Commission peut en outre en tout temps demander des informations sur l'état d'avancement des dépenses et des travaux.

**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.

# SYCOTRIN

## Système de **contrôle** et de **traitement** des infractions découlant du trafic routier, basé sur l'**i**magerie **n**umérique

Sous-commission informatique des finances  
10 février 2010



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

Département de la sécurité, de la police et de l'environnement

15.02.2010 - Page 1

## Généralités

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



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

Département de la sécurité, de la police et de l'environnement

15.02.2010 - Page 2

# Historique du projet

Ce projet a été initialisé en 2005.

Pour des raisons budgétaires, il a dû être reporté en 2007.

Toutefois, un pilote a été mis en production cette année-là. Ce pilote a été maintenu en production et donne entière satisfaction à ce jour.

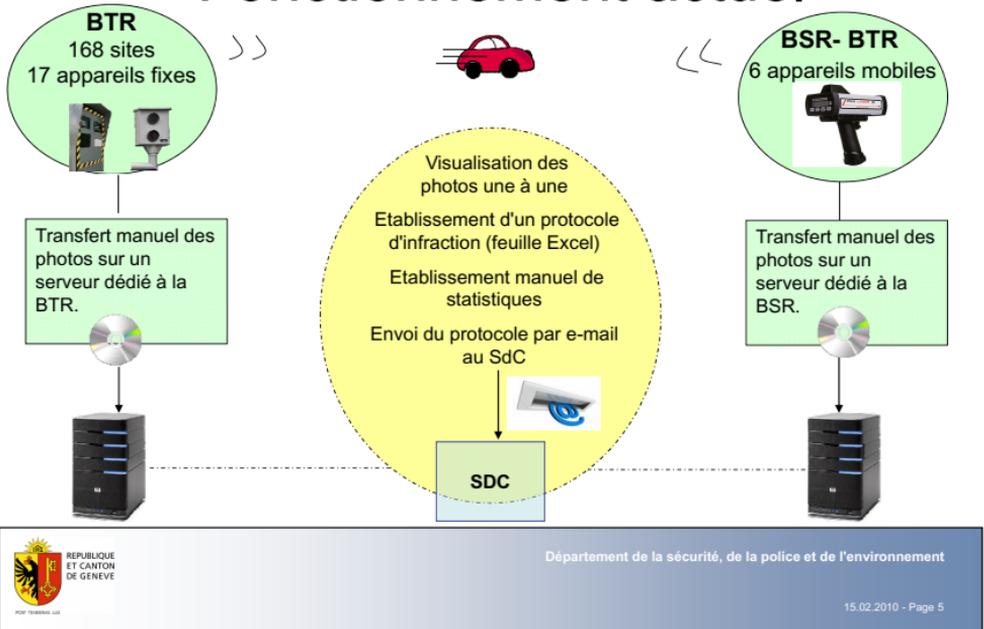


## Brigades et services concernés

- Brigade du Trafic (BTR)
- Brigade de la Sécurité Routière (BSR)
- Service des Contraventions (SdC)



# Fonctionnement actuel



## Situation actuelle

- Trop de manipulations sont à l'origine d'erreurs et provoquent de lourdes charges administratives.
- Trop de ressources humaines sont mobilisées par cette méthode de travail, au détriment de tâches plus opérationnelles dans le terrain.
- Le temps de récupération des images est trop important (déplacements, etc.).
- La qualité de l'image ne peut être contrôlée qu'à l'arrivée à la BTR.

## Situation actuelle (suite)

- Il n'y pas de critère de sélection pour retrouver une image avec le numéro de plaque par exemple. Le temps de recherche d'une image est long.
- La sauvegarde des images sur support CD-ROM (technologie obsolète) demande un surcroît de travail.
- Les statistiques sont générées manuellement à partir d'un fichier Excel. Les risques d'erreurs sont possibles.



## Objectifs visés

- Mettre en place un système de téléchargement fiable et sécurisé pour récupérer, de manière dynamique et automatique, les infractions relevées par les 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 automatique de statistiques, aussi bien dans un but de sécurité que de conduite opérationnelle.



# Rationalisation de la gestion et du traitement des procédures

- Réduire les déplacements des préposés au contrôle automatique pour le relevé des photos des infractions ou le réglage des radars (amélioration du bilan écologique).
- Réduire les délais entre le constat de l'infraction et le traitement par le Service des Contraventions.
- Supprimer les multiples saisies et les erreurs de saisie.
- Automatiser l'édition des protocoles.
- Favoriser le traitement des contestations dans les délais légaux.
- Exploiter les images avec la possibilité de contrôler précisément la distance parcourue entre les deux prises de vues.

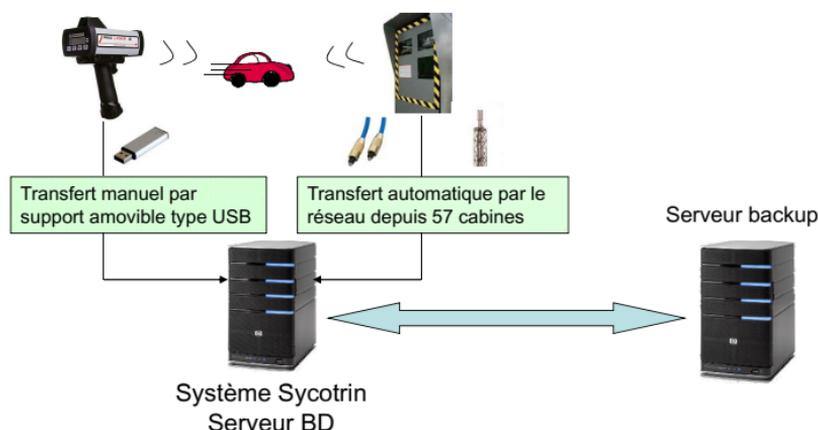


REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

Département de la sécurité, de la police et de l'environnement

15.02.2010 - Page 9

## Flux de l'information



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

Département de la sécurité, de la police et de l'environnement

15.02.2010 - Page 10

# Résultats attendus

- Une désaffectation d'une partie des tâches administratives au bénéfice de tâches plus opérationnelles (multiplication des contrôles routiers à des fins de prévention).
- Un maintien de l'effectif actuel malgré l'acquisition régulière d'appareils de contrôle du trafic et donc l'augmentation du nombre d'infractions.
- L'utilisateur ne s'adresse qu'à un seul service (le SdC), car ce dernier pourra accéder au serveur central de données.
- Une réduction du temps de travail, des risques corporels et du nombre de déplacements pour les préposés.



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

1007 TORRONS 100

Département de la sécurité, de la police et de l'environnement

15.02.2010 - Page 11

## Récapitulatif des gains et coûts

Indicateur de retour financier	3	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Valeur actuelle nette	293041									
<b>Gains</b>			-	359'100	718'200	718'200	718'200	718'200	718'200	718'200
Revenus				250'000	500'000	500'000	500'000	500'000	500'000	500'000
Economie de charges				109'100	218'200	218'200	218'200	218'200	218'200	218'200
Subventions				-	-	-	-	-	-	-
<b>Coûts</b>			-1'228'000	-784'840	-767'088	-255'840	-255'840	-255'840	-255'840	-255'840
Coûts de personnel			-349'000	-189'000	-294'000	-120'000	-120'000	-120'000	-120'000	-120'000
Coûts de logiciel			-295'000	-89'240	-138'480	-89'240	-89'240	-89'240	-89'240	-89'240
Coûts de matériel			-582'000	-526'600	-334'600	-86'600	-86'600	-86'600	-86'600	-86'600
Coûts divers			-	-	-	-	-	-	-	-
Résultat net de trésorerie			-1'228'000	-425'740	-48'888	462'360	462'360	462'360	462'360	462'360
ROI			1.89%							
<b>Scénario NEUTRE</b>										
<b> Fonctionnement</b>										
A Gains				359'100	718'200	718'200	718'200	718'200	718'200	718'200
B Charges				-244'000	-239'840	-61'688	-259'840	-259'840	-259'840	-259'840
A - B Résultat net				-244'000	119'260	202'520	462'360	462'360	462'360	462'360
<b> Investissement</b>										
A Crédit				-	-	-	-	-	-	-
B Subventions				-	-	-	-	-	-	-
C Projet de loi				982'000	545'000	251'400	-	-	-	-
D Hors projet de loi				-	-	-	-	-	-	-
A+B+C-D Résultat net				982'000	545'000	251'400	-	-	-	-



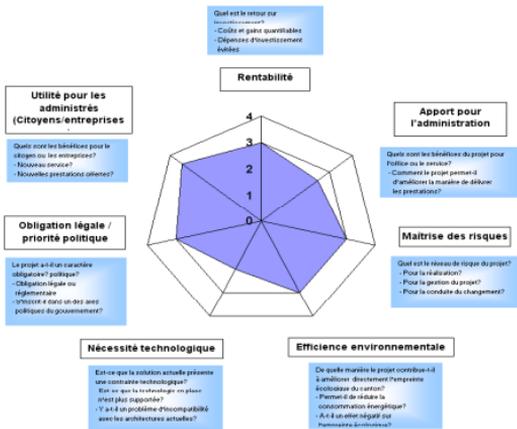
REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

1007 TORRONS 100

Département de la sécurité, de la police et de l'environnement

15.02.2010 - Page 12

# Radar du projet



Merci de votre attention  
des questions



*Date de dépôt : 30 juillet 2010*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### Rapport de M. Pierre Weiss

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Il ne suffit pas qu'un projet de loi concernant des investissements informatiques soit, à tout le moins en apparence, bien conçu techniquement, ce qui n'est pas contesté, s'agissant du PL 10619. Il faut encore qu'il soit nécessaire, sinon indispensable, en clair qu'il s'inscrive dans le haut de la liste des priorités du Conseil d'Etat ; qu'il se caractérise par sa cohérence tant interne qu'externe ; qu'il contribue à l'efficacité de l'action de l'Etat et à l'usage efficient des deniers des contribuables. Or, ledit projet de loi ne répond pas à ces exigences.

Une première preuve en est le fait qu'« en 2007, le projet (initialisé en 2005 !) a dû être reporté pour des raisons budgétaires »<sup>1</sup>, déclassé par rapport à d'autres projets se caractérisant par une position plus élevée sur la liste des priorités du Conseil d'Etat. A telle enseigne d'ailleurs qu'il n'obtient pas une note supérieure à 2/4 dans le graphique<sup>2</sup> qui en résume les dimensions.

Une deuxième, qu'il n'a pas pu être établi, au fil des auditions en commission des finances et en sa sous-commission informatique, qu'il en résulterait une amélioration de la sécurité – puisqu'il n'y aurait pas d'augmentation du nombre de radars équipés. En effet, le PL 10619, ce sont les mêmes contrôles, dans 17 (dont les 12 cabines de l'autoroute) des 168 installations fixes et 6 radars mobiles du canton, mais ce sont deux millions de francs supplémentaires à la charge des contribuables servant notamment à équiper 40 installations de plus qui seront laissées vides ! C'est dire aussi si le système futur sera, et pour longtemps, technologiquement hybride<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Pl 10619, Exposé des motifs, p. 9.*

<sup>2</sup> *Voir Exposé des motifs, p. 12.*

<sup>3</sup> *On notera ici que la non-généralisation de ce système de liaison des sites par fibre optique en est le coût. Les sites les plus dangereux et/ou les plus rentables ont donc été retenus. Ce qui porte le président (R) de la sous-commission à imaginer qu'un*

Comme le relève en sous-commission un commissaire (MCG), le contrôle n'est pas augmenté, seul est amélioré (dans une mesure réduite) le traitement de l'information. « C'est un leurre de dire que le nombre de tués sur la route va être diminué et que la sécurité va être augmentée », ajoute-t-il. On peut d'ailleurs s'étonner du recours non fondé à cet argument émotionnel dans la présentation officielle de ce projet de loi.

Une troisième, qu'il ne se traduirait pas par une efficacité majeure, au contraire, compte tenu du retour sur investissement, discuté infra.

Seul avantage réel du dispositif proposé : un confort majeur (mais partiel) des équipes affectées au relevé des radars reliés par la fibre optique du réseau étatique ; cela se traduit par « une diminution des manipulations fastidieuses », pour reprendre les termes de la présentation du PL 10619 par le rapporteur de majorité en commission. Des équipes dont les commissaires ont découvert, avec surprise, qu'elles étaient composées, pour les 6 radars mobiles, de deux policiers, alors qu'une seule personne assermentée, assistée d'un collaborateur administratif, pourrait fort bien effectuer ce travail. A noter, à la grande surprise de certains commissaires, que cette diminution des coûts n'a été ni imaginée ni a fortiori chiffrée par le PL 10619 !

Certes, avec le système actuel, il y a quotidiennement une tournée des radars avec transfert sur une clé USB des photos prises transférées sur un CD-rom « ce qui pose des problèmes au niveau des contestations<sup>4</sup>, car il est difficile de retrouver rapidement les données », indique le rapporteur de majorité aux commissaires, en ajoutant un autre argument de confort. Puis, les données sont transmises par fichier Excel au service des contraventions « ce qui implique des risques considérables de pertes de données ».

Le tout donne une impression artisanale, il est vrai, pour autant pas moyenâgeuse. Mais la pointe de la technique en l'espèce est-elle indispensable ? Le cas échéant, l'exemple des autres cantons qui auraient devancé Genève dans un renouvellement de leurs technologies de répression des excès de vitesse devrait-il être suivi ? Est-ce bien dans ce projet qu'il convient d'investir deux millions ? Les coûts du réseau en fibre optique pourraient-ils être diminués en profitant des projets de Swisscom et de SIG, s'ajoutant au réseau de l'Etat, d'autant que le responsable SIDLO du DSPE, en sous-commission, indique l'intention du DSPE d'étendre le nombre

---

*projet d'investissement complémentaire risque d'être par la suite soumis au parlement. Et de considérer le PL 10619 comme « inachevé ».*

<sup>4</sup> *Sans apporter pour autant le moindre élément chiffré, précisant par exemple le nombre de contestations en général ou pour ce motif, ainsi que leur importance relative.*

d'installations connectées ? A ces questions, le rapporteur de minorité répond par la négative, l'ignorance dans laquelle sont laissés les commissaires et le scepticisme réunis. Ce dernier sentiment est partagé par un commissaire (UDC) qui ne voit nulle part la démonstration que la technologie proposée permettra de faire diminuer le nombre de photos annulées.

Le retour sur investissement constitue d'habitude le cheval de bataille des projets informatiques. Un retour souvent théorique, voire parfois totalement absent (par exemple du projet Micado), alors que les dépenses d'investissement sont, elles, bien réelles et se chiffrent en dizaines de millions de francs. Un argument aussi relevé en séance de sous-commission par un commissaire (UDC).

Dans le cas présent, il se décompose en retour qualitatif et en retour quantitatif sur investissement.

S'agissant d'abord du retour qualitatif sur investissement, l'exposé des motifs fait état de l'« apport sécuritaire pour les préposés engagés sur les routes ». Questionné sur ce point en commission comme en sous-commission, le responsable SIDLO du DSPE n'a pu faire état d'aucun accident ayant touché lesdits préposés, sinon d'évoquer leur stress. Exit l'argument sécuritaire humain.

La diminution des trajets, passant de quotidiens à hebdomadaires, aux fins de relever les radars, est ensuite invoquée. Or, rien n'est avancé pour garantir qu'il n'y aura pas compensation de la diminution par une augmentation d'autres déplacements concernant les véhicules de la brigade de la police concernée. Exit l'argument écologique.

La meilleure fiabilité des données « qui ne transiteront plus de support en support » est aussi invoquée. Mais aucune information n'a été fournie quant à l'incidence de la prétendue dégradation de la qualité des photos. Enfin, le remplacement du transfert par messagerie électronique « au profit d'un enregistrement sur un système dédié et sécurisé » est mentionné. Sauf que là aussi l'avantage d'une mutation technologique n'est pas prouvé, sinon pour laisser entendre que la messagerie électronique de l'Etat, singulièrement entre la brigade du trafic et le service des contraventions, n'est pas sûre, sans offrir une réflexion sur l'ensemble du transfert de données intra-étatiques. Au surplus, le graphique susmentionné attribue à la nécessité technologique la pire note (1/4). Exeunt donc les arguments de technologie sécuritaire.

Sur le plan financier, la justification du retour sur investissement n'est pas plus solide. En effet, il est allégué que le PL 10619 permettra la « suppression de saisies redondantes par deux personnes. Ces collaborateurs seront affectés à des contrôles supplémentaires de circulation (actuellement en sous-

effectif) ». Cette phrase vaut son pesant d'amendes. Comment est-il possible qu'après toutes les déclarations concernant l'affectation des policiers à des tâches sur le terrain, il s'en trouve encore deux effectuant des saisies de données, qui plus est à double ? Une simple réorganisation du travail devrait permettre primo une affectation sur le terrain de ces policiers, une vraie priorité pour les Libéraux, secundo leur remplacement par du personnel administratif pour un moindre coût salarial. A noter que cet aspect relatif à l'organisation du travail s'ajoute à celui concernant le relevé des données. A noter aussi qu'en sous-commission, le responsable SIDLO du DSPE a admis que le PL 10619 ne précise pas les gains en personnel.

Quant à savoir si les contrôles supplémentaires annoncés se traduiront en recettes de l'ordre de 600 000 F, il y a là une pétition de principe qui fait fi de l'effet dissuasif des diverses campagnes et dispositifs aptes à modérer la vitesse des véhicules. A moins qu'elle ne corresponde à la reconnaissance de la faible élasticité des sanctions pour excès de vitesse, en clair, à leur dimension purement fiscale.

Qui plus est, en sous-commission, le responsable SIDLO du DSPE reconnaît qu'« il n'y aura pas de gain sur le terrain. Le gain est du côté de la mobilité (des brigades) et éventuellement des quelques cas de photographies jusqu'alors pas exploitables ». Une déclaration qui infirme bonne part de la justification technologique du nouveau dispositif.

Tout au plus peut-on reconnaître une économie en kilomètres parcourus pour les véhicules affectés au contrôle des radars de l'ordre de 18 200 F par an, un montant présenté comme « le total des économies ». Rapporté à l'investissement informatique, ce montant est pour le moins modeste.

On ajoutera encore, comme l'a relevé avec pertinence un commissaire (L), qu'une meilleure organisation du service des contraventions semble prioritaire. Avant de contrôler les automobilistes, il convient de s'assurer que l'on est en mesure de procéder à l'envoi des amendes et surtout au contrôle de leur paiement. Or, un rapport de l'ICF met fortement en cause le fonctionnement de la comptabilité dudit service. Ce qui démontre de façon cette fois-ci exogène le caractère non-prioritaire du PL 10619. Cette perception logique est de facto confirmée par M. Marois, responsable SIDLO au DSPE, qui annonce qu'un projet de loi concernant l'informatisation du service des contraventions est en préparation et que « le service des contravention est hors la loi, du point de vue de la LGAF ». Il est piquant de voir que le Conseil d'Etat préfère déposer un projet de loi visant à améliorer des aspects de confort plutôt qu'un autre ayant pour préoccupation de respecter la législation. Pour ces raisons, un autre commissaire (L) propose de geler ce projet de loi en attendant le dépôt d'un texte légal concernant le

service des contraventions. Il est rejoint en sous-commission par un autre commissaire (MCG) qui critique l'inflation desancements de projets et le peu de suivi de ceux qui sont déjà en cours.

On ne résiste pas, au passage, au plaisir de relever la remarque d'un commissaire (MCG). Il trouve une réelle incohérence dans le soutien des Verts à la surveillance par radar des conducteurs de voitures et à leur refus de la vidéosurveillance des piétons et autres manifestants potentiels...

Enfin, on notera qu'une installation pilote a été mise sur pied en 2007. Le commissaire de minorité s'intéresse à connaître la ligne budgétaire qui a permis ce développement anticipant la décision du pouvoir législatif sur l'ensemble du projet.

Pour les diverses raisons développées ci-dessus et rappelées ci-dessous, Mesdames et Messieurs les députés, le rapporteur de minorité vous prie de refuser ce projet de loi :

- projet non prioritaire, à la nécessité technologique particulièrement faible et débouchant qui pis est sur une situation hybride ;
- sécurité de la circulation non améliorée ;
- efficacité particulièrement faible ;
- retour sur investissement pas démontré ni d'un point de vue qualitatif, ni d'un point de vue quantitatif ;
- absence de réflexion sur la réorganisation du travail interne à la police, qui aurait dû déboucher sur de réelles économies en coûts de personnel et permettre une présence de la police sur le terrain et non occupée à faire des saisies de données à double !
- absence de réflexion globale sur l'amélioration de la sécurité par le biais des radars ;
- absence de synchronisation avec un projet concernant le service des contraventions.