

Date de dépôt : 10 avril 2018

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 3 741 200 F destiné à la modernisation des équipements de contrôle automatique du trafic de la police cantonale

Rapport de M. Christian Flury

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous la présidence de M. Guy Mettan, la Commission des travaux a examiné ce projet de loi lors de sa séance du 27 mars 2018.

M. Alan Rosset, responsable budget investissements du département des finances, et M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique auprès du Secrétariat général du Grand Conseil, ont assisté aux travaux de la commission. Qu'ils soient remerciés pour leur précieuse contribution.

Nous remercions également M. Sébastien Pasche pour son méticuleux et précis travail de procès-verbaliste.

En préambule

La surveillance du trafic et le contrôle du respect des règles de la circulation font partie des missions sécuritaires assurées par la police genevoise. Beaucoup de ces contrôles, qu'il s'agisse de la vitesse des véhicules ou du respect de la signalisation lumineuse, se font automatiquement au moyen de radars dont certains sont surannés et ne disposent parfois même plus de pièces de rechange.

La technologie a beaucoup évolué au fil des ans, le numérique a remplacé les images argentiques, le transfert de données par réseau 4G ou 5G, voire directement par fibre optique, permet une efficacité des flux de données et évite le déplacement de collaborateurs sur place pour les recueillir.

a) Présentation par MM. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du département de la sécurité et de l'emploi, et Patrick Puhl, major de police responsable de l'unité de police de la circulation (PolCirc)

M. Maudet remercie la commission et indique en premier lieu que ce PL est le dernier d'une série de 4 PL successifs concernant la police et visant à optimiser ou réajuster son équipement. Il souligne que c'est le PL qui leur a pris le plus de temps, car c'est celui qui est lié à l'entrée en vigueur de la police routière comme identité spécifique. Il répond à la volonté commune du Conseil d'Etat et du MP, dans laquelle ils ont inscrit dans les priorités la lutte contre les infractions à la circulation routière et contre toutes les formes de criminalité liées à la mobilité. La volonté de faire en sorte que l'on retrouve une certaine aisance et une fluidité dans la circulation genevoise, non seulement à travers les crédits appelés à être votés, mais également dans les comportements de celles et ceux qui empruntent la chaussée.

Il relève que pour cela il faut des efforts dans le domaine de la prévention, mais aussi une capacité d'être crédible sur des éléments de répression, à plus forte raison, dans le domaine des radars. Il observe que le crédit précédent sur les radars avait été fusillé par M. Weiss, qui avait obtenu une majorité pour renvoyer ce PL d'adaptation du parc de radars au Conseil d'Etat. Il relève qu'aujourd'hui cela coûte moins cher, que les choses ont beaucoup évolué et que le rythme d'obsolescence du matériel fait que, entre le moment où le PL est voté, le moment où l'on émet l'offre et celui où l'offre rentre, les choses peuvent beaucoup changer. Il indique ensuite qu'en 8 ans les choses ont beaucoup évolué, mais il ajoute que l'on a aussi retrouvé une volonté politique partagée entre le MP et le Conseil d'Etat de mettre de l'ordre sur la chaussée et d'accompagner le mouvement de diminution des infractions de la circulation routière.

Il précise que, depuis le début des années 2000 jusqu'à aujourd'hui, l'on a vu diminuer les accidents mortels de plus de 50%, notamment grâce à « VIA SICURA », mesure qui avait pourtant été contestée. Il souligne qu'il y a cependant des infractions graves qui les préoccupent beaucoup, notamment des typologies d'accidents liées à la vitesse. Il souligne qu'il y a des infractions graves comme brûler un feu rouge, avec parfois des lourdes conséquences (p. ex. piétons fauchés) qui se sont produites de façon répétée à certains carrefours.

Il ajoute que des mesures d'aménagement peuvent être prises pour rendre ces carrefours moins accidentogènes, mais il souligne que l'on doit pouvoir aussi ajouter le bâton et l'agiter de façon crédible en le rendant à la pointe. Il explique qu'actuellement, ils ont 158 boîtiers radars qui peuvent être équipés, mais que moins de 10% de ces boîtiers sont utilisés. Ils ne disposent en tout et

pour tout que d'une quinzaine d'appareils d'une génération ancienne, qui ne permettent pas à la police routière de faire son travail comme il faut. Il estime que le PL est proportionné, et observe qu'il ne prévoit pas d'équiper chaque boîtier d'un appareil de mesure, mais qu'il permet de faire jouer la prévention et la dissuasion, de manière à ce que la police routière et ses nouvelles attributions puissent fonctionner pleinement.

M. Puhl propose de faire une brève introduction sur la police routière, en particulier sur la brigade judiciaire et radar (*BRJ dans le PL*), laquelle gère 6000 procédures liées à la vitesse et aux délits routiers par année ; il souligne que l'année dernière, ils ont traité 3300 accidents de la circulation tout compris, dont 11 mortels. Il observe que la route tue et que les radars sont donc un bel et bien un instrument de la sécurité routière. Il explique qu'ils font partie de l'axe n° 3 de la politique criminelle commune qui a pour but d'améliorer la sécurité et surtout de réduire les infractions. Il explique qu'ils ont tendu à faire cela notamment sur les infractions de vitesse et de feux rouges. Il souligne qu'ils ont adapté leur tactique de gestion des radars et des opérations de sécurité routière en lien avec les lieux accidentogènes.

Il précise que les contrôles radar ont augmenté de 9% par rapport à l'année d'avant pour arriver à un total de plus de 67 millions de véhicules contrôlés. Il se réjouit du fait qu'il y ait une diminution des infractions graves et explique qu'il n'y a donc pas de radars « porte-monnaie », mais des radars vraiment liés à des zones accidentogènes ou de sécurité. Il évoque les dépassements de vitesse les plus conséquents constatés, notamment un motard qui a dépassé de 92 km/h une zone à 50 km/h. Il indique que les objectifs du PL sont vraiment de développer une stratégie de sécurité routière. Il évoque deux images avec les points noirs accidentogènes et la cartographie actuelle des lieux d'implantation des radars fixes. Il précise que, sur les 158 radars à disposition, ils sont à moins de 12% de taux de chargement, ce qui ne répond ni aux exigences de l'OFROU ni aux attentes des communes en matière de sécurité routière. Il ajoute en outre qu'il y a un vieillissement du parc de radars et qu'ils ont besoin d'accroître la qualité du traitement des données de ces radars.

M. Maudet ajoute que des radars ont en outre été détruits par des voitures qui les ont percutés.

M. Puhl souligne qu'il y a une baisse de 14% de contrôles sur les radars fixes, notamment car le radar du Vengeron a été explosé en avril 2017 et qu'il ne sera remis en activité qu'en avril 2018. Ce contretemps entraîne donc une perte d'une année de contrôle sur un radar fixe. Il explique ensuite qu'il y a 3 catégories de radars sur lesquelles ils veulent travailler : les radars fixes, les mobiles et un semi-stationnaire qu'ils souhaitent pouvoir acquérir. Ce dernier sera un appareil mobile qui ne nécessitera pas la présence constante d'un

opérateur sur place. Il relève que ce besoin est réel, car il permet de répondre aux exigences de sécurisation de l'OFROU sur l'autoroute, notamment en tenant compte des travaux à venir autour de l'aéroport.

Il évoque en outre les lecteurs automatiques de plaques d'immatriculation (LAPI) qui seront au nombre de deux et qui permettront d'effectuer en temps réel une recherche sur la base de données RIPOL.

M. Maudet observe que les défauts d'assurance sont un délit fréquent et que, lorsque l'on circule à bord d'un véhicule équipé à Genève, le LAPI sonne énormément lorsqu'il s'agit de ce type de délits.

M. Puhl explique que, au niveau de la transmission des données, ils travaillent actuellement avec des clés USB qui sont insérées (« pluggées ») dans les radars et relevées tous les trois jours. Il précise que chaque clé peut contenir environ 5000 relevés de flash qui seront traités par un opérateur. Il souligne qu'il y a donc une grande perte de temps à cause de ces traitements. Il ajoute que les opérateurs doivent actuellement se déplacer sur chaque cabine, que nous ne sommes donc pas encore en phase avec l'automatisation que vise justement ce PL. Il relève par ailleurs qu'ils ont besoin d'augmenter la qualité des images, ce qui permettra de limiter les durées de traitements et le nombre d'enquêtes.

M. Maudet estime qu'il y a encore trop d'impunité générée par le fait que l'on n'arrive pas à identifier systématiquement la personne qui est au volant.

M. Puhl ajoute que l'on n'est notamment pas tenu de dénoncer un membre de sa famille, ce qui obstrue non seulement la qualité de la sécurité routière, mais aussi le MP et les poursuites pénales. Il explique qu'ils ont 19 appareils fixes qu'ils peuvent installer dans les 158 cabines et 5 appareils mobiles. Il relève que la durée de vie moyenne d'un radar est de 5 ans. Il souligne que 12 radars arriveront en fin de vie en 2020 et que 14 sont actuellement en zone de risque de panne, alors même qu'il n'y a plus de pièces sur le marché pour les réparer. Il considère que nous avons donc en tous cas 12 appareils à remplacer.

Il explique qu'ils aimeraient également pouvoir développer ce parc de radars grâce à 11 appareils supplémentaires et acquérir un radar semi-stationnaire que l'on peut laisser une semaine à un endroit et utiliser sans avoir recours à un opérateur sur place. Il estime que cela pourrait par exemple être utile à Verbois ou dans d'autres lieux de courses estivales. Il souligne en outre qu'ils acquerront deux systèmes de lecture automatique de plaques d'immatriculation, de manière à pouvoir répondre à leurs missions de sécurité routière et surtout judiciaire.

M. Puhl en vient ensuite aux coûts et explique qu'ils devraient pouvoir, avec ce PL, en 2018, renouveler deux appareils qui sont vraiment obsolètes et acquérir un semi-stationnaire. Il ajoute que, en 2019, ils en auront 8 autres à renouveler, 4 supplémentaires à acquérir, puis enfin qu'ils auront à compléter leurs parc en 2020 et 2021, cela pour un coût de 2 160 000 F. Il ajoute que, en ajoutant les deux lecteurs automatiques de plaques d'immatriculation – ci-après « LAPI » – (1 en 2018 et 1 en 2019), l'on arrive à un coût de 2 260 000 F.

Il évoque ensuite la transmission automatique des données et explique que cela permettra de relier 77 cabines avec la fibre optique, laquelle est déjà présente, ainsi que 81 boîtiers connectés par des routeurs. Il souligne que cela permettra d'avoir une automatisation des flux en continu et une gestion à distance des radars, ce qui coûterait donc 1 230 000 F. Il indique que l'on doit prendre en compte la TVA et que l'on arriverait ainsi à un coût total de 3 741 200 F, ce qu'il juge peu par rapport à la problématique de la sécurité routière.

Il ajoute que la route tue et que ces drames touchent tout le monde. Il précise que, au niveau des recettes, en 2017, la police a dégagé un chiffre d'affaires de plus de 30 millions et il estime que, avec l'augmentation des revenus attendue, il serait plausible d'arriver à 10 millions de chiffre d'affaires supplémentaires par an.

M. Maudet ajoute que si, à terme, les recettes peuvent baisser, ils en seraient les premiers contents. Il observe que cela signifierait que leurs efforts portent leurs fruits. Il souligne qu'il existe le débat consistant à savoir s'il faut budgéter les recettes des amendes ou pas. Il ajoute que l'on peut partir de l'idée que, dans un monde idéal, il y aurait 0 F d'amendes, mais que c'est néanmoins peu probable. Il explique qu'ils communiquent donc ce soir des montants qui seraient potentiellement plausibles, compte tenu de la situation actuelle. Il ajoute qu'il y a en outre un impact sur les coûts dus à l'automatisation.

M. Puhl explique par ailleurs qu'il faut prendre en compte les coûts de fonctionnement, qui se chiffrent à environ 500 000 F par année, et que cela se traduira par de nouveaux ETP : 6 ETP à la police routière, 3 ETP au service des contraventions et 5 ETP au niveau du PJ.

b) Questions des commissaires

A un député (Ve) qui demande combien d'infractions représentent les défauts d'assurance, M. Pulh indique qu'il ne s'agit aujourd'hui plus de contraventions mais de délits ; il précise que cela fait donc partie des milliers de procédures traitées par la brigade judiciaire et radars.

A ce même député (Ve) qui demande si 2 « LAPIs » sont suffisants pour Genève, M. Puhl répond que c'est le cas, du moins dans un premier temps, car cela permettra de répondre à la demande judiciaire, ainsi qu'aux retours qu'ils ont par rapport aux enquêtes.

M. Maudet est d'avis que l'on doit essayer d'évaluer les besoins et il estime que, avec 2 « LAPIs », c'est bien suffisant, car il y a quand même de l'autocontrôle qui va se mettre en place et donc, au bout d'un moment, l'on verra une diminution des infractions. Il pense que, si l'on mettait par exemple 4 LAPI, au bout de quelques mois, l'on pourrait réduire leur nombre à 2.

Le même député (Ve) demande si les « LAPIs » ne lisent que les plaques suisses. M. Puhl lui répond que les « LAPIs » lisent l'ensemble des plaques qui sont inscrites sur la base de données RIPOL, y compris les plaques étrangères.

A un député (MCG) qui demande quel est le délai entre le constat d'une infraction par un radar et la réception de l'amende, M. Puhl indique qu'il faut compter au maximum entre 5 et 6 mois. Il souligne que l'on perd pour le moment beaucoup de temps dans le traitement de l'information, notamment en traitant les images présentes dans la clé USB.

M. Maudet relève que c'est désagréable de s'adresser des mois après à la personne, d'autant plus si l'on compare cela avec le traitement qui s'effectue en quelques semaines dans le canton de Vaud. Il observe que, en début de législature, ils ont dû rattraper des amendes qui avaient plusieurs années de retard. Il estime que cela est principalement dû au fait que le Grand Conseil a refusé, en 2011, un crédit sur l'automatisation des données.

Ce député (MCG) estime que l'augmentation d'ETP devrait de compenser avec le flux d'amendes qui arrivera en plus.

M. Maudet précise que des économies sont faites et donc que des ETP seront redéployés ailleurs ; il observe qu'ils comptent donc quand même sur un redéploiement du personnel à la faveur de l'automatisation.

Au même député (MCG) qui demande si, à terme, il y aurait une possibilité de jonction entre les « scancars » de la fondation des parkings, qui n'a pas accès aux données RIPOL, et les LAPI.

M. Maudet indique qu'il est exclu pour eux que la FDP ait ces compétences, car il ne s'agit pas de personnel qui est formé, compétent et assermenté pour ces tâches-là. Il pense en outre que les syndicats de police seraient très rétifs à discuter de cela.

M. Puhl estime que l'on ne peut donc pas ouvrir RIPOL à la FDP.

M. Maudet ajoute que la question peut être pertinente, mais il estime qu'il conviendrait préalablement de clarifier les procédures avec la FDP.

Ndr : Les « scancars » de la FDP sont équipées de lecteurs automatiques de plaques d'immatriculation de véhicules, mais ne ciblent que les véhicules en stationnement. Ces informations sont automatiquement comparées à celles de bases de données (macarons dématérialisés, état de paiement des places, etc.) Par hypothèse, il devrait être possible d'utiliser ces relevés pour localiser des véhicules volés, en défaut d'immatriculation ou d'assurance RC. Si la FDP ne peut pas obtenir cette compétence, il devrait pouvoir être possible dans le futur de rapatrier les relevés des « scancars » vers les services de police afin dégager des synergies.

A un député (UDC) qui se demande s'ils font une AIMP pour les nouveaux radars et s'il s'agit d'une entreprise suisse qui est visée, M. Maudet répond que c'est une AIMP et donc qu'ils ne peuvent pas limiter l'offre aux entreprises suisses.

A ce même député (UDC) qui demande la provenance des anciens radars, M. Puhl indique qu'il y a deux entreprises (une genevoise et une internationale) et il relève que l'on va cette fois travailler surtout avec les nouvelles technologies.

M. Maudet précise que soit les offres sont dans les clous, soit ce n'est pas le cas et ils les éjectent.

Une députée (S) relève que, lorsque l'on voit les mobiliers urbains, il ne semble pas qu'il y ait une réflexion sur leur intégration dans l'espace public ; elle se demande comment se passe le traitement de ce volet par rapport à cette problématique.

M. Maudet relève qu'une réflexion a été faite, mais par le biais d'un autre canal que la police routière, et qui consiste à dire qu'aujourd'hui, avec les risques d'attentats au véhicule-bélier, l'on doit penser à des systèmes et des aménagements durables qui s'intègrent dans l'espace public et qui n'enlaidissent pas. Il observe que l'on voit des plots de béton devant certaines ambassades ou dans certaines zones piétonnes. Il explique qu'il y a donc une réflexion qui a été initiée en partant de là, mais qui intègre aussi d'autres éléments du mobilier urbain permanent consacré à la sécurité. Il précise que la réflexion a essentiellement été initiée avec la Ville de Genève (les départements de M. Paganì et de M. Barazzone), mais il ajoute que, pour le moment, cette réflexion n'en est qu'aux balbutiements.

Une députée (S) indique que la commission a voté 50 millions pour le renouvellement des feux et elle se demande s'ils ont, à cette occasion, discuté avec le DETA par rapport à la problématique que l'on a aujourd'hui.

M. Maudet souligne qu'il existe un comité au niveau départemental et que M. Barthassat et lui-même siègent quatre fois par année dans le Copil de gestion du crédit. Il souligne que la police ne donne par exemple pas son accord systématiquement pour le passage aux clignotants de certains carrefours, compte tenu des accidents constatés. Il explique que cela est donc passé au crible de la police. Il précise qu'il y a une part de 50 millions qui est consacrée à la centrale régionale de trafic à Plan-les-Ouates. Il souligne qu'une partie des 50 millions est donc dévolue à un pilotage intégré DGT, TPG, police. Il relève néanmoins que, dès le départ, les radars avaient été retirés de ce crédit.

A la même députée (S) qui demande s'il y a des liens, en termes de travail, avec cette centrale, M. Puhl indique que, dans cette centrale conduite par la police, il y a aussi un représentant de la DGT et un autre des TPG. Il ajoute que l'idée est de travailler sur les points noirs et savoir comment on va les améliorer. Il précise en outre qu'ils veulent se coordonner dans leurs actions, raison pour laquelle ils doivent également améliorer la technologie et la qualité du parc radars car ils ne sont plus en lien avec la technologie de cette centrale.

La même députée (S) observe que, à la page 6 du PL, il y a des graphiques qui montrent l'arrivée de VIA SICURA, mais que, dans leur présentation, il y a une diminution des accidents en 2017 ; elle se demande comment cette dernière s'explique.

M. Maudet précise que, dans la présentation, ce sont de nouveaux chiffres sortis en mars et qui reflètent une volonté d'aller cibler où il y a des accidents. Il ajoute que le placement des radars et même les placements des policiers se font donc en fonction et que cela génère une diminution. Il précise en outre que cela relève donc de la politique commune avec le procureur général, lequel exigeait de la police routière des plans, des annonces de positionnement et des résultats en matière de sécurité.

M. Puhl ajoute que le radar est une manière de conscientiser le chauffeur.

M. Maudet indique qu'ils reçoivent des demandes croissantes de la part des communes frontalières (Jussy et Soral, p. ex.) de pouvoir disposer d'éléments de contrôle. Il explique qu'ils comptent sur les communes pour faire de la prévention, mais il ajoute que, si elle n'est pas suivie par le déploiement de vrais radars, alors cela ne porte pas ses fruits. Il relève enfin qu'ils ont fait un premier contrat local de sécurité pendant deux mois à Carouge, en 2013, et que cela a eu énormément de succès.

c) Procédure de vote

Vote en premier débat :

Entrée en matière :

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12240.

Pour :	13 (1 EAG ; 2 S ; 1 Ve ; 1 PDC ; 4 PLR ; 1 UDC ; 3 MCG)
Contre :	–
Abstention :	–

L'entrée en matière est **acceptée** à l'unanimité des présents.

Vote en deuxième débat :

Titre et préambule :

Pas d'opposition, adopté

Art. 1 Crédit d'investissement :

Pas d'opposition, adopté

Art. 2 Planification financière :

Pas d'opposition, adopté

Art. 3 Amortissement :

Pas d'opposition, adopté

Art. 4 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat :

Pas d'opposition, adopté

Vote en troisième débat :

Le président soumet au vote l'ensemble du PL 12240 :

Pour :	13 (1 EAG ; 2 S ; 1 Ve ; 1 PDC ; 4 PLR ; 1 UDC ; 3 MCG)
Contre :	–
Abstention :	–

Ce projet de loi est **accepté** à l'unanimité des présents, son traitement en catégorie 3 est préavisé.

En conclusion

Ce projet de loi ouvre un crédit d'investissement de 3 741 200 F qui permettra à la police genevoise de renouveler, de moderniser et d'étendre son parc de radars et les systèmes de traitement des images de constatation d'infractions.

Les incivilités commises sur la route comptant au nombre des fléaux de notre génération, il est primordial de donner à notre police les moyens nécessaires à l'exercice de ses missions, notamment au niveau du contrôle de la vitesse des véhicules ou celui du respect de la signalisation lumineuse.

La Commission des travaux vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à suivre ses conclusions et à accepter ce projet de loi 12240.

Projet de loi (12240-A)

ouvrant un crédit d'investissement de 3 741 200 F destiné à la modernisation des équipements de contrôle automatique du trafic de la police cantonale

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

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit global de 3 741 200 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de la modernisation des équipements de contrôle automatique du trafic de la police cantonale.

² Le montant indiqué à l'alinéa 1 se décompose de la manière suivante :

– Ameublement, équipement	2 261 000 F
– Equipement informatique	187 500 F
– Logiciel	308 600 F
– Raccordements	385 000 F
– Activation des charges salariales	344 800 F
– TVA (7,7%)	254 300 F
Total	3 741 200 F

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2018. Il est inscrit sous la politique publique H – Sécurité publique.

² Il se décompose de la manière suivante :

– Ameublement, équipement (04042900 506000)	2 435 145 F
– Equipement informatique (04110000 506001)	276 930 F
– Logiciel (04110000 520000)	457 350 F
– Raccordements (04110000 506001)	571 775 F
Total	3 741 200 F

³ L'exécution budgétaire de ce crédit est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 3 Amortissement

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

Art. 4 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, du 4 octobre 2013.



PL 12240

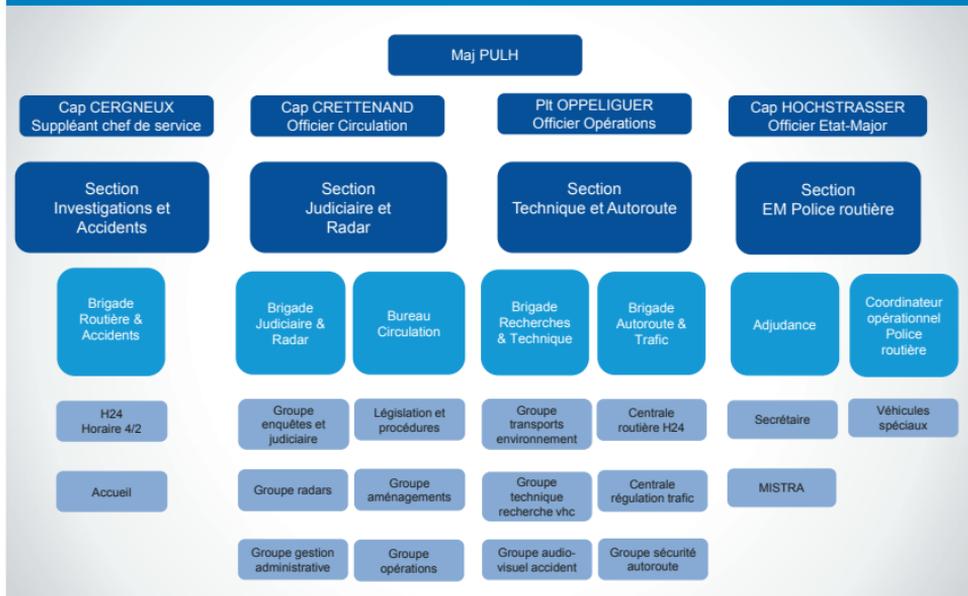
Projet de loi radars

Crédit d'investissement pour optimiser le parc radar

- **Introduction**
- **Objectifs**
- **Moyens demandés**
- **Coûts**
- **Retour sur investissement**
- **Questions**

Introduction

Organigramme PoIRout



Mission

LPol

- Dans la loi sur la police (Lpol), les missions de la police routière définies à son art 13 sont :

d'assurer la sécurité des usages des voies de circulation, de surveiller le trafic et de contribuer à la fluidité de celui-ci, ainsi que de mener des actions de prévention et de dissuasion.

Axe N°3 PCC

- L'axe N° 3 de la troisième édition de politique criminelle commune (PCC), pour la période 2016 - 2018, a pour objectif :

d'améliorer la sécurité routière et de réduire les infractions.

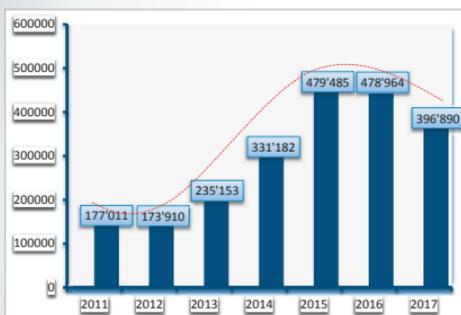


11.04.2018

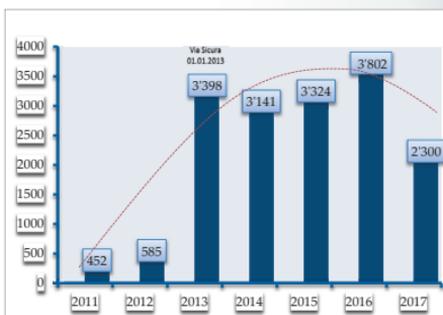
Département de la sécurité et de l'économie

5

Mission



Evolution infractions vitesse et feux rouges



Evolution volumes délits de vitesse



11.04.2018

Département de la sécurité et de l'économie

6

Actions de la Police routière

Contrôles de la vitesse

	2015	2016	2017	Variation
Contrôles radar sites fixes	2'343	2'632	2'270	-14%
Contrôles radar mobiles	548	597	620	+4%
Total des contrôles	2'891	3'229	2'890	-10%
Nombre de véhicules contrôlés	54 Mio	61 Mio	67 Mio	+9%
Infractions relevées	476'161	478'964	396'890	-17%

Vitesse la plus élevée zone de travaux (40 km/h)

23 mars 2017 – route de Lausanne automobiliste :
114 km/h, soit un dépassement de **68 km/h**

Vitesse la plus élevée en localité (50 km/h)

2 février 2017 – route de Saint-Julien motocycliste :
148 km/h, soit un dépassement de **92 km/h**

Vitesse la plus élevée hors localité (80 km/h)

12 mars 2017 – autoroute A1 automobiliste :
188 km/h, soit un dépassement de **101 km/h**



11.04.2018

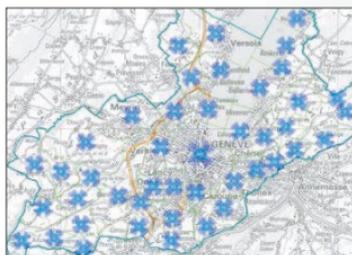
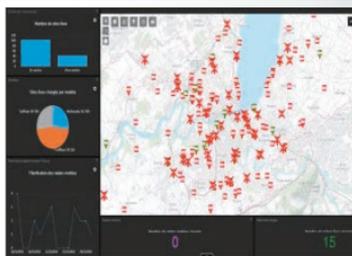
Département de la sécurité et de l'économie

7

Objectifs

Objectifs du PL

- Développer une stratégie de sécurité routière;
- Réduire les accidents et les incivilités routières;
- Répondre aux attentes des communes genevoises;
- Répondre aux exigences de l'OFROU;
- Remplacer les appareils obsolètes;
- Accroître la qualité du traitement des données (temps, identification, contestations, recours);
- Développer le rapatriement automatique et continu des données;
- Répondre aux exigences de poursuites pénales et administratives
- Etre en adéquation avec la loi PARR 11868, modernisation du système de régulation du trafic (Centrale routière).



Radars

3 catégories de radar

- **Fixe.**
Installé plusieurs jours, voire semaines, dans des cabines ou des boîtiers sur mâts.
- **Mobile.**
Positionné (courte durée) au bord de la route. Nécessite la présence d'opérateurs.
- **Semi-stationnaire.**
Positionner (longue durée), maximum 5 jours. Ne nécessite pas la présence d'opérateur pendant son fonctionnement.



LAPI

LAPI : Lecteur automatique de plaques d'immatriculation

- Permet la comparaison, dans la base de données RIPOL, en temps réel, des plaques relevées;
- Permet à la police d'assurer ses missions, notamment en matière de poursuites pénales et administratives.
 - Plaques et/ou véhicules volés;
 - Interdiction de circuler;
 - Défaut d'assurance;
 - Véhicules recherchés.



Transmission des données

- Lorsqu'un radar mesure un excès de vitesse, les informations concernant l'infraction (photos, date, heure, lieu, etc.), sont stockées sur le disque dur de l'appareil.
- Ces données doivent être relevées par un opérateur de la BJR, au moyen de clés USB.
- Dans le cadre du développement souhaité par le PL 12240,
 - De manière automatique
 - Au moyen de fibres optiques ou de routeurs



Analyse des besoins

- Optimisation de la qualité d'image (médiocre).



Analyse des besoins

- Nouvelle génération de radar

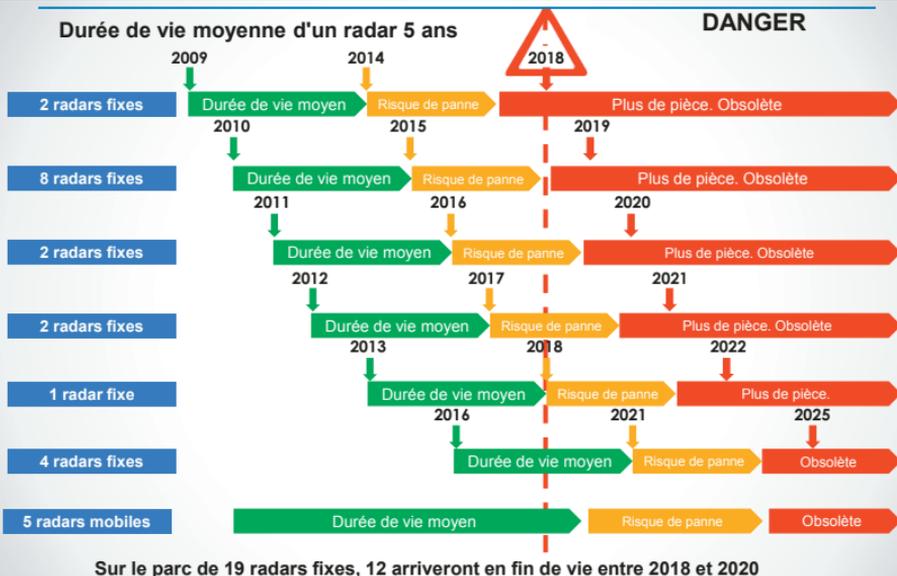


Moyens demandés

Etat actuel

- **19 appareils fixes**, qui peuvent être installés dans l'une des 158 cabines ou boîtiers répartis sur le territoire genevois;
- **5 appareils mobiles** de technologies différentes pour s'adapter aux contraintes topographiques;
- Technologie d'ancienne génération, qualité d'image médiocre, occasionnant des problèmes d'identification, des contestations et des oppositions;
- Récupération manuel des données enregistrées sur les radars;
- Pas de LAPI fonctionnel.

Etat actuel



Analyse des besoins

- **12 appareils à remplacer** obsolètes et en fin de vie, à renouveler dans les 3 prochaines années.
 - 6 Traffistar
 - 6 Multiradar



Développement du parc radars et des moyens de contrôle

- **11 appareils supplémentaires pour cabine/boitier**
 - Appliquer la stratégie de sécurité routière;
 - Répondre aux attentes des communes genevoises équipées de cabines ou de boitiers;
 - Augmentation du taux de remplissages des cabines et des boitiers sur mâts.
- **1 radar semi-stationnaire**
 - Sécuriser les zones de chantiers (autoroute);
 - Répondre aux directives de l'OFROU;
 - Répondre aux attentes des communes qui ne sont pas équipées d'une cabine ou d'un mât.
- **2 systèmes de lecture automatique des plaques d'immatriculation**
 - Assurer de manière efficace les missions de sécurité routière et judiciaire;
 - Comparaison instantanée avec le fichier RIPOL.

Coûts

Planification renouvellement / acquisition

RADARS			
Année	Renouvellement	Acquisition	Coût
2018	2	1 (semi-sta.)	CHF 0.43 mio
2019	8	4	CHF 0.99 mio
2020	2	5	CHF 0.58 mio
2021		2	CHF 0.16 mio
COÛT RADAR			CHF 2.16 MIO
LAPI			
2018		1	CHF 0.05 mio
2019		1	CHF 0.05 mio
COÛT LAPI			CHF 0.1 mio
COÛT TOTAL			CHF 2.26 mio

Transmission automatique des données

- Connecter les 158 cabines et boîtiers;
 - 77 au réseau de fibre optique;
 - 81 connectés par routeur;
- Automatisation des flux de données en continu;
- Gestion à distance des radars.

Matériel	Coût
Routeurs / antennes / Serveurs	CHF 0.19 mio
Raccordement fibre	CHF 0.39 mio
Logiciel	CHF 0.31 mio
Ressources humaines	CHF 0.34 mio
TOTAL	CHF 1.23 mio

Coût du PL 12240

Domaine	Coût
Renouvellement / acquisition	CHF 2'261'000
Transmission de données	CHF 1'225'900
TVA	CHF 254'300
TOTAL	CHF 3'741'200

Retour sur investissement

Retour sur investissement

- **L'augmentation du parc radars aura un effet sur le nombre des infractions**

Il devrait évoluer de la manière suivante :

Taux de chargement	2016 12%	2019 20%	Augmentation
Amendes d'ordre	465'000	658'000	+42%
Ordonnances pénales	10'000	15'000	+50%
Délits	3'800	5'700	+50%

Retour sur investissement

- **Le calcul du retour sur investissement est basé sur des estimations faites :**
 - à partir de chiffres statistiques actuelles de la BJR;
 - à partir des données du SDC concernant le montant moyen d'encaissement annuel relatif à l'exécution des peines pécuniaires de type radar.

Domaine	Estimation
Chiffres d'affaires en 2017 (AO & OP)	CHF 30'552'450 *
Augmentation des revenus attendue pour l'ensemble des typologies de radar	CHF >10'000'000 / an

* Montant global des dénonciations vitesse hors condamnations MP

Coûts de fonctionnement induits

Domaine	Coût
Homologation/entretien nouveaux radars	CHF 50'000
Frais d'affranchissement des AO supplémentaires et demandes d'identification des détenteurs	CHF 250'000
Cotisation annuelle pour le système LAPI	CHF 4'000
DGSI : maintenance réseau/routeurs/licences	CHF 225'000
TOTAL	CHF 529'000 / an

Service	Libellé	ETP supplémentaire
BJR	Augmentation du volume de données, renforcer les contrôles mobiles	6
SDC	Traitement de l'augmentation du volume des AO et OP	3
PJ	Traitement de l'augmentation des oppositions, crimes et délits	5



Questions