

COMITE DE DIRECTION

N° 06/11.2017

DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 199'800.00 TTC, DUQUEL SONT DÉDUITS LES FRAIS DE LOCATION DE CHF 19'264.00, SOIT UN MONTANT FINAL DE CHF 180'536.00 TTC POUR L'ACQUISITION D'UN APPAREIL CINÉMOMÉTRIQUE SEMI-STATIONNAIRE



Préavis présenté au Conseil intercommunal en séance du 28 novembre 2017.

Première séance de commission : jeudi 26 octobre 2017, à 18h30, à la salle de conférences de la Police administrative (PRM), Place Saint-Louis 2 (1^{er} étage), à Morges.

Détermination de la Commission de gestion et des finances : OUI

TABLE DES MATIERES

| | | |
|----------|------------------------------------|----------|
| 1 | RAPPEL | 3 |
| 2 | PRÉAMBULE | 4 |
| 3 | COMPARATIF TECHNIQUE :..... | 5 |
| 4 | CHOIX DU SYSTÈME | 6 |
| 5 | ASPECTS FINANCIERS | 7 |
| 6 | CONCLUSION | 7 |

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1 RAPPEL

Pour la stratégie générale, il sied de se référer au préavis N° 08/11.2016, intitulé « Demande de crédit de CHF 400'000.00 pour le remplacement des trois installations de surveillance automatique du trafic au carrefour des avenues des Pâquis et de Peyrolaz », accepté par le Conseil intercommunal en date du 29 novembre 2016.

Pour rappel ;

Les moyens de contrôle et de surveillance se déclinent comme suit :

Tableau N° 1

| | Feux | Autonome | Vitesse | Mobile | Zone résidentielle | Zone de rencontre | Routes sinueuses |
|-----------------------|------|----------|---------|--------|--------------------|-------------------|------------------|
| Radars fixes | X | X | X | | | | |
| Radars remorque | | X | X | X | X | | |
| Radars véhicule | | | X | X | X | | |
| Radars pistolet laser | | | X | X | X | X | X |

La stratégie de gestion et de surveillance du trafic proposée est le fruit d'une appréhension des enjeux et défis qui impacteront fortement le secteur d'engagement de la Police Région Morges (PRM) qui sont :

- La sécurité routière
- Les grands chantiers 2018 - 2025
- Le trafic de transit et pendulaire.

Le panel des risques est diversifié, raison pour laquelle, il appartient à la police de disposer d'outils adaptés et de répondre ainsi aux besoins. Avec l'accroissement du secteur d'engagement (6 communes), les zones à risques sont plus nombreuses et ne peuvent pas être contrôlées à satisfaction. Cela s'explique également par l'augmentation du trafic d'agglomération et en raison de la croissance du nombre d'écoliers scolarisés sur notre secteur. Ces derniers nécessitent une protection particulière, compte tenu de leur vulnérabilité.

La Ville de Morges connaît un important trafic de transit et pendulaire. Les grands chantiers, qui vont voir le jour ces prochaines années, vont fortement engorger les flux de circulation.

Les probables conséquences sont les suivantes :

- Dépassements intempestifs, avec mise en danger des autres usagers, en particulier opérés par les scooters et motos.

- Infractions à la Loi sur la circulation routière pour gagner du temps (non-respect des phases de feu, dépose de passagers sur la voie de circulation, sens interdits, zones autorisées aux riverains).
- Trajets alternatifs de contournement à vitesse excessive pour gagner du temps (danger dans les zones résidentielles, dans les centres de village des alentours, dans les zones 30 km/h).
- Augmentation du trafic motorisé à deux roues et probable mise en danger due à un usage abusif des voies de bus.
- Augmentation de la mobilité douce (piétons, cycles, trottinettes, autres), avec pour conséquence un usage accru des trottoirs, pistes cyclables et passages piétons. Risques probables de l'usage abusif des voies de bus.
- Augmentation du stationnement de pendulaires en zone périphérique.

Les communes des alentours doivent s'attendre à être fortement touchées par un transfert de charge de trafic ces prochaines années.

Le secteur de la PRM est traversé par l'autoroute A1, qui représente un trafic journalier moyen de plus de 90'000 véhicules par jour. Le trafic journalier moyen sur les routes cantonales qui desservent est estimé à quelque 60'000 véhicules/jour.

- Préverenges/Morges : 17'100/jour
- Saint-Prex/Morges : 14'600/jour
- Lully-sur-Morges/Morges : 10'500/jour
- Lonay/Morges : 7'300/jour
- Echichens/Morges : 7'300/jour
- Bremblens/Morges : 5'100/jour.

Les accidents et pannes sur ces axes routiers ont un impact considérable sur la circulation dans le secteur de la PRM. Ces événements viennent aggraver les risques évoqués précédemment et s'ajoutent aux désagréments prochainement causés par les futurs chantiers en ville de Morges.

2 PRÉAMBULE

Le présent préavis a pour objectif de permettre l'acquisition d'un appareil cinémométrique semistationnaire, dit « remorque-radar ». En prévision de cet achat, l'Unité radar en a loué et testé deux types sur une période de deux mois chacun, à savoir le LMS-14 semi-Kat de la Société CES et la remorque SR-590 de la Société Jenoptic.

Les tests n'ont pas pu être finalisés avant la fin du mois de septembre, raison pour laquelle le présent préavis n'a pas pu être soumis précédemment.

Ces appareils sont visibles, sanctionnent les excès de vitesse et ont un effet préventif important sur le comportement routier des usagers. Afin d'augmenter l'effet préventif dudit appareil, la Direction de police prévoit de le couvrir d'une couleur visible. Il est parvenu à notre connaissance

que la population locale le surnomme « la girafe ». Par conséquent, nous prévoyons de le maquiller en jaune avec des points noirs, de sorte à ce que son déguisement augmente son effet préventif et le rendre plus populaire.

Aussi, la qualité des photographies offre de plus en plus souvent des prises de vues d'infractions permettant aux enquêteurs d'identifier avec certitude ou de localiser des auteurs de délits et crimes.

Pendant les phases de test, ils ont été placés régulièrement aux mêmes endroits, afin de pouvoir comparer la mise en place, le réglage et le traitement des infractions. Les emplacements ont été choisis en fonction des types de contrôles à effectuer, de sorte à en mesurer l'efficacité dans différentes circonstances.

3 COMPARATIF TECHNIQUE :

Tableau N° 2

| | CES | Techradar |
|---|--|--|
| Fourchette de vitesse contrôlée | 10-300km/h | 20-240 Km/h |
| Image d'infraction par l'arrière | 2 photos | Video SVGA |
| Image de face | 2 photos | 2 photos |
| Image cryptée | Oui | Oui |
| Plaque de motorcycle lisible | Oui | A courte distance et de jour, sinon difficilement lisible |
| Le système fonctionne de jour comme de nuit | Oui | Oui |
| Fourchette des températures de fonctionnement | -20 C° à +60 C° | -10 C° à +60C° |
| Les installations doivent être protégées contre le vandalisme | Protection pare-balle Alarme sismique et alarme sabotage sonore et visuelle | Protection complète (blindage) Alarme sismique Système d'extinction incendie |
| Les installations doivent fonctionner avec le programme Epsipol version 6.4.2 | Passerelle déjà existante | Passerelle déjà existante |
| Prix de l'équipement total | CHF 199'800.00 | CHF 231'611.40 |
| Système de mesure | Scanner laser (-3km/h) | Antenne tracking 3D (- 5km/h) |
| Garantie | 2 ans | 1 an |
| Dimensions au sol | 1320 cm X 820 cm | 116 cm X 220 cm |
| Alimentation | Soit prise 230 V soit triphasée 400 V (charge rapide) | prise 230 V |

Lors de la période tests, des avantages et inconvénients des deux appareils ont été recensés.

Bien qu'ils soient similaires sur plusieurs points, des différences importantes ont pu être constatées. Aussi, la différence de technologie a fait apparaître des disparités dans la fiabilité des mesures, en faveur du système CES. Certaines erreurs de calculs d'incidence ont été constatées lors de la mise en service du système Techradar. Ce dernier, équipé d'une antenne de tracking, doit calculer trois fois la vitesse des véhicules, ce qui présente des risques d'erreurs avérés et

constatés lors des tests. En revanche, la méthode de mesure par laser, utilisée par le système CES est plus fiable et n'a pas présenté d'erreurs de calculs lors des tests.

Tableau N° 3

| CES | Techradar (Jenoptic) |
|--|--|
| Mobilité renforcée par le système de chenille. Se déplace à l'aide d'une télécommande. | Mobilité réduite par les roues classiques et étroites. Se déplace avec une télécommande. |
| CES considéré comme du mobilier urbain. | Reste une remorque soumise à la LCR. |
| Franchissement d'obstacles possible. | Franchissement d'obstacles compliqué. |
| Se meut aisément sur la neige | Se déplace plus difficilement sur la neige. |
| Charge sur prise 400 V d'une durée de 8 heures. Charge sur prise 220 V d'une durée de 48 heures. | Charge sur une prise 220 V d'une durée de 24 heures. |
| Durée de fonctionnement autonome de 7 jours. | Durée de fonctionnement autonome de 7 jours. |
| Réglages faciles. Peuvent être effectués malgré une circulation faible. Mise en place environ 15 minutes. | Réglages fastidieux. Nécessitent une circulation dense. Mise en place environ 45 minutes. |
| Le programme différencie et classe les différentes catégories de véhicules. | Le programme traite les images sans faire de distinction entre les types de véhicules. |
| Prise de vue d'une hauteur de 240 cm. Permet une meilleure pénétration dans l'habitacle. | Prise de vue basse. Pénétration dans l'habitacle plus difficile. |
| En cas de dommage, les pièces peuvent être changées facilement et séparément. | En cas de dommage, il faut changer tout un bloc. Les pièces ne peuvent pas être changées séparément. |
| L'appareil enregistre les circulations à contresens. | L'appareil n'enregistre pas les circulations à contresens. |
| Une seule remorque permet le transport de plusieurs systèmes radars (une à la fois). | Chaque système est fixé à demeure sur sa propre remorque. |
| En cas de pannes, un bureau de réparation est à disposition à Lausanne. Le technicien se déplace sur le site dans la semaine. Pour les gros cas, l'appareil doit être acheminé à Zürich. | En cas de pannes, un bureau de réparation est à disposition à Vich. Le technicien se déplace sur le site dans la semaine. Pour les gros cas, l'appareil doit être envoyé en usine en Suisse-allemande ou en Allemagne. |
| Peut-être mis en place et géré par un opérateur seul. | Requiert deux opérateurs pour la mise en place, selon le revêtement sur lequel il est posé. |

4 CHOIX DU SYSTÈME

Au terme des tests, sur recommandation des opérateurs radar, le choix s'est porté sur le système CES. En effet, ce système est moins cher, plus mobile, plus aisé à déplacer et à installer.

