Rencontre **DOUANES** suisses et françaises – **CICLABLE\*\*\***

**Cointrin (Grand Genève**), mardi **8 septembre 2020**, 10h-12h

**A.) Participant-e-s**

*Au nom des* ***DOUANES*** *suisses et françaises* ***en charge du Grand Genève****:*

* Colonel **Jean-Luc BOILLAT**, chef de la DOUANE Ouest (Genève, Vaud & Valais), Administration fédérale des douanes suisses (AFD), rattachée au Département fédéral des Finances (DFF, Berne), **en poste à Cointrin** (Canton de Genève)
* M. **Hugues-Lionel GALY,** administrateur d’Etat, Direction régionale des Douanes et droits indirects du Léman (DRDDI, Ain & Haute-Savoie), rattachée au Ministère de l’Economie, des Finances et de la Relance («Bercy», Paris), **en poste à Annecy** (Haute-Savoie)

*Au nom du collectif cycliste interassociatif franco-suisse* ***CICLABLE*** *:*

* **Vjollca AHMETI,** représentante de **PRO VELO Genève,** périmètre intercommunal des Trois-Chêne – Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg & (Chêne-)Thônex (Canton de Genève)
* **Fernande CATTET,** membre du collège de direction **En Ville à Vélo (EVAV)**, **Annemasse** (Haute-Savoie)
* **Matthieu JOTTERAND**, président de la section genevoise du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive (VSLF), conseiller municipal de la Commune de **Lancy** (Canton de Genève), représentant **ATE Genève**
* **Isabelle HOCHSTAETTER**, représentant l’initiative citoyenne **Salève Vivant**, **Collonges-sous-Salève** (Communauté de communes du Genevois)
* **Philippe LEMOINE,** coresponsable **AERE–**Association Environnement **Reignier-Esery** (Communauté de communes Arve et Salève)
* **Claude FARINE,** conseiller intercommunal de la Région de **Nyon** (Canton de Vaud), **membre du Forum d’agglomération du Grand Genève,** représentant **ATE Vaud**
* **Peter LOOSLI,** **Ferney-Voltaire (Ain),** président sort. du CLD du Genevois (adossé au Pôle métropolitain du Genevois français), représentant l’**Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex (APiCy)**

\*\*\***C**ollectif des **I**ntérêts des **C**ycl**L**istes de l’**A**rve et du **B**assin **LE**manique **(CICLABLE)**

Plateforme interassociative franco-suisse regroupant ATE Vaud et Genève, En Ville à Vélo (EVAV)–Annemasse, Pro Vélo Genève, APiCy du Pays de Gex, AERE–Reignier-Esery, Salève Vivant–Collonges-sous-Salève, L’Abeille–Contamine-sur-Arve, Vivre en Vallée Verte (VVV), Nature & Environnement en Pays Rochois, Chloro’Fill–Fillinges, Becyclable–Passy et LAC-Chablais–Thonon-les-Bains

**ANNEXES**

1. Cahier de revendications et argumentaire du collectif **CICLABLE,** transmis au préalable aux autorités douanières suisses et françaises **>** **pages 5 & 6**
2. Photos prises mardi 8 septembre 2020 à Cointrin, pendant la rencontre **> page 7**

**B.) Exposé succinct des échanges**

1. Mise en oeuvre dans les locaux genevois de l’Administration fédérale des douanes (AFD, DFF), situés à proximité immédiate de Genève Aéroport, la rencontre du 8 septembre 2020 est insolite, sortant des sentiers battus.
2. Elle réunit la plateforme interassociative grand-genevoise CICLABLE – connue jusqu’à présent à travers ses comptages réguliers des flux des modes doux à la frontière franco-suisse, représentée par les membres de sept associations du collectif – et les deux responsables des autorités douanières suisses et françaises affectés au Grand Genève resp. à l’Arc lémanique.
3. La réunion a lieu à la demande du collectif franco-valdo-genevois, acceptée avec diligence et bienveillance par le Colonel Jean-Luc BOILLAT, chef de la DOUANE Ouest (Genève, Vaud, Valais), ainsi que par l’administrateur d’Etat français Hugues-Lionel GALY (Douanes du Léman, Annecy), présent à Cointrin par l’estimable entremise de M. BOILLAT.
4. Cette forme de dialogue direct de décideurs nationaux des deux pays en simultané avec les acteurs de la société civile locale est inusitée. A constellation exceptionnelle, démarches exceptionnelles, sachant que la Confédération suisse et la République française ne sont dotées, à ce stade, que de strapontins dans les structures officielles de l’agglomération binationale du bout du lac, en tant que «membres associés» (cf. art. 10 des statuts du GLCT/Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève).
5. Impulsée du fait du risque de recrudescence du coronavirus («deuxième vague» du Covid-19), de voir Genève à nouveau mise sous cloche par des contrôles systématiques (non aléatoires) à un nombre restreint de postes-frontières (avec déploiement de gardes-frontière, de policiers militaires et cantonaux, etc.), la réunion traite du cahier de requêtes et argumentaire du collectif soumis au préalable à MM. GALY et BOILLAT (cf. ANNEXES au présent compte rendu).
6. Les représentants des douanes rappellent d’entrée de jeu la nature de leurs missions régaliennes aux frontières, spécialement en situation de crise majeure (menaces terroristes et autres). Côté suisse, la République et canton de Genève constituant une quasi-enclave en territoire français, voire européen (au sens de l’espace Schengen), l’entièreté du territoire cantonal est classée en région frontalière, exposée de ce fait à divers risques spécifiques. Côté français, l’approche de l’Etat central découle de considérations similaires. Le Pays de Gex, le Genevois et le Chablais sont des marches : provinces frontalières particulièrement exposées en temps de menaces.
7. Par conséquent, les marges de manœuvre des douanes pour favoriser la mobilité douce transfrontalière sont a priori limitées, même en périodes où tout semble aller pour le mieux : leurs responsables doivent en effet être fin prêts, à chaque instant, pour affronter l’éclatement d’une crise majeure. Les demandes du collectif CICLABLE pour aménager, de manière ciblée, les réseaux notamment secondaires vers les points de passages frontaliers de campagne sont de la sorte accueillies d’abord avec les réticences d’usage de la part du monde douanier. Néanmoins, du côté suisse, le franchissement de la frontière à vélo ou à pied est d’emblée, en dehors d’une situation d’exception, possible par tous les points de franchissement de la frontière (lorsque les personnes sont titulaires d’une pièce d’identité valable et qu’elles transportent des marchandises dans le cadre des tolérances). Pour de nouveaux projets d’aménagement de voies cyclables ou routières traversant la frontière, une coordination entre les autorités politiques et douanières, françaises et suisses, est nécessaire par principe.
8. De plus, la pandémie a mis les douaniers sous pression. De chaque côté de la frontière, les autorités se sont rendu compte que, avec un «bouclage total», le système de santé suisse ne tiendrait pas. Il a donc fallu mettre en place des passages «sous haute surveillance». La partie suisse a ainsi dû faire appel à un soutien conséquent de la Police cantonale genevoise et de l’Armée pour assurer sa mission. Coté français, les douaniers ont été impactés pas des cas de coronavirus et des quatorzaines. Dans ce contexte, les déplacements cyclo-pédestres, notamment par la Voie Verte d’agglomération, ne sont pas apparus comme une préoccupation majeure, d’autant que le détour par la douane de Moëllesulaz (F) – Moillesulaz (CH) leur semblait possible. Après les demandes réitérées des associations cyclistes, les douanes ont admis qu’une ouverture était envisageable. Et avec le recul, elles reconnaissent que les cyclistes ont été les parents pauvres du confinement. D’où l’intérêt de réfléchir à une traversée facilitée par les modes doux pour le futur. Et à un aménagement de de la Voie Verte du point de vue douanier.
9. Compte tenu de ces constats, les relations de travail initiées avec les douanes aboutissent d’un seul coup, par le truchement de cette rencontre, à des pistes opérationnelles (3e volet du dispositif revendicatif), tournées vers l’amélioration, voire la sécurisation de la circulation douce aux abords des frontières, avec le carnet d’adresses qui s’y associe (personnes de contact). Côté suisse, à la faveur de la réforme de l’AFD – sur le point d’être transformée en Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF, opérationnel en principe dès le 1er janvier 2023, après l’entrée en vigueur de la nouvelle loi fédérale sur les douanes) –, l’organigramme de la DOUANE Ouest (Genève, Vaud, Valais) doit comprendre sous peu une fonction administrative dédiée aux aménagements infrastructurels dans les périmètres douaniers (Centre d’infrastructure III, sous la conduite de M. Stéphane KOLB) ; dans cette attente, l’interlocuteur pour les questions d’infrastructure resp. leur validation eu égard au cœur des missions douanières (décisions de principe et/ou de faisabilité) n’est autre que le Colonel Jean-Luc BOILLAT. Côté français, l’interlocuteur compétent est également tout trouvé : c’est M. Hugues-Lionel GALY qui pourra donner un avis technique aux autorités préfectorales françaises sur les nouveaux aménagements, par principe toujours soumis à des modularités permettant de fermer la frontière au besoin sur-le-champ. Le collectif CICLABLE fait ainsi carton plein, quant au dernier volet de son dispositif revendicatif (aménagements et sécurisations pour modes doux encore à venir). La proposition de former un binôme douanier mixte (franco-suisse), affecté à chaque poste-frontière où le passage des flux cyclistes est à reconfigurer de fond en comble (exemples imminents: douane de Meyrin–Prévessin-Moëns avec le futur passage de la Voie Verte d’agglomération Annemasse–Pays de Gex, douane de Ferney-Voltaire–Grand-Saconnex avec le passage prochain du tram des Nations de Genève–Cornavin vers la cité de Voltaire), devrait en conséquence se concrétiser sans encombre, en comprenant une prise en compte complète des modes doux.
10. En cas de reconfinement (général, sectoriel, différencié ou autre), la requête-clé de ne plus couper la Voie Verte d’agglomération (liaison cyclable entre Annemasse et Genève–Eaux-Vives), suite aux expériences grandeur nature faites entre la mi-mars et la mi-mai/mi-juin 2020, a fait son chemin. Si elle se situe dans le domaine du possible, elle se heurte encore à divers contre-arguments, dont la proximité relative (600 m) de la douane principale de Moillesulaz (Thônex, Canton de Genève) – Moëllesulaz (Gaillard, Annemasse Agglo), à propos de laquelle la fermeture est en principe à exclure. Après avoir fait l’objet d’intenses échanges en haut lieu durant le confinement (en avril-mai 2020), allant jusqu’à impliquer l’échelon bruxellois, cette revendication portée par le collectif CICLABLE (1er volet de son dispositif) demeure entre autres conditionnée à l’installation de guérites à la frontière entre Gaillard–Ambilly (France) et Thônex (Suisse), dans les deux sens de circulation, aux alentours du pont pour modes actifs qui enjambe le Foron dans cette contrée limitrophe.
11. Reste enfin la question de l’ouverture illimitée (24h/24) et permanente (365 jours par an) du nombre jugé adéquat de «petites douanes» (2e volet du dispositif revendicatif), en cas de reconfinement, par respect pour les personnels essentiels travaillant souvent le week-end et la nuit (à qui imposer, depuis certains confins, jusqu’à 10 ou 20 kilomètres de détours à vélo semblait difficilement acceptable, sachant que ces personnels dits essentiels sont actifs dans les secteurs-clés comme la santé, la sécurité, l’agro-alimentaire, les médias ou les énergies). Sans compter que la fermeture des postes-frontières avec arrêts de bus a pénalisé des centaines d’usagers réguliers des transports en commun (tout le monde n’est pas motorisé). Sur ce chapitre, les échanges ont laissé transparaître quelques ouvertures, bien minces il est vrai, quant aux postes-frontières de (I) Croix-de-Rozon entre Bardonnex (Canton de Genève) et Collonges-sous-Salève (CC du Genevois, Haute-Savoie), (II) Monniaz (Suisse) – Moniaz (France) entre Saint-Cergues (Annemasse Agglo, Haute-Savoie) et Jussy (Canton de Genève), (III) Chens-sur-Léman (Chablais haut-savoyard, Thonon Agglomération) et Hermance (Canton de Genève), (IV) Mategnin entre Meyrin (Canton de Genève) et Ferney-Voltaire–Prévessin-Moëns (Pays de Gex, dans l’Ain) et (V) Crassy (F) – Crassier (CH) entre Divonne-les-Bains (Pays de Gex, dans l’Ain) et le District de Nyon (Canton de Vaud). Cet inventaire ne se veut pas exhaustif, d’autant que les modes doux (sous surveillance des douanes volantes) sont en mesure de franchir la limite franco-suisse hors périmètres douaniers *stricto sensu*, ce qui leur évite notamment de rouler sur les grands axes par trop fréquentés par le trafic motorisé. A vues humaines, les parties suisse et française étant placées pareillement dans un contexte pesant de crise sanitaire, le libre passage des cyclistes frontaliers appartenant aux corps médical et soignant (toujours munis de laissez-passer valides), dans les deux sens de circulation, est susceptible de faire l’objet d’arrangements particuliers.

L’idée de consigner les résultats des échanges dans un document de référence pérenne, conjointement, est simplement effleurée en passant, de même que la suggestion de se revoir, dans le cas où des besoins précis se feraient sentir dans la suite (courant 2021 et ultérieurement), du côté de la plateforme interassociative CICLABLE et/ou des services des douanes. Leurs portes sont en tout état de cause susceptibles de se réouvrir, dans le but de continuer à «parler vélo» dans le contexte transfrontalier grand-genevois.

***Peter LOOSLI*** *(Ferney-Voltaire),* ***Vjollca AHMETI*** *(Genève–Les Trois-Chêne)*

*&* ***Claude FARINE*** *(Nyon), pour le compte du collectif franco-suisse* ***CICLABLE***

*Compte rendu relu et amendé par le*

*Colonel* ***Jean-Luc BOILLAT*** *(AFD, Cointrin) et le Directeur* ***Hugues-Lionel GALY*** *(DRDDI, Annecy)*

**ANNEXES**

1. Cahier de revendications et argumentaire du collectif **CICLABLE** transmis au préalable aux autorités douanières suisses et françaises
2. Photos prises mardi 8 septembre 2020 à Cointrin (pendant la rencontre)

**CICLABLE**

*Plateforme interassociative lémanique regroupant*

 *ATE Vaud & Genève, En Ville à Vélo (EVAV)–Annemasse, Pro Vélo Genève,*

*APiCy du Pays de Gex, AERE–Reignier-Esery, Salève Vivant–Collonges-sous-Salève,*

*L’Abeille–Contamine-sur-Arve, Vivre en Vallée Verte, Nature & Environnement en Pays*

*Rochois, Chloro’Fill–Fillinges, Becyclable–Passy et LAC-Chablais–Thonon-les-Bains*

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*Texte finalisé le 5 septembre 2020*

***CAHIER DE REVENDICATIONS***

*du collectif interasssociatif franco-suisse* ***CICLABLE***

*en vue de sa rencontre avec les* ***chefs*** *des* ***DOUANES*** *suisses et françaises*

*en charge du Grand Genève, fixée au* ***8 septembre 2020, à 10h,*** *à Genève-Cointrin*

*Considérants :*

1. Face au risque de rebond de l’épidémie du Covid-19 et/ou de surgissement d’une autre crise de cet ordre,
2. devant les incohérences et discriminations subies par la mobilité douce transfrontalière lors du confinement (entre la mi-mars et la mi-juin 2020),
3. devant la nécessité manifeste de prévoir dès aujourd’hui – en cas de situation aigüe provoquant à nouveau des restrictions quant aux flux de trafic franco-suisses – la fixation de règles spécifiques tenant compte de la circulation douce, valables dans toute l’agglomération binationale, voire le bassin lémanique,

*Dispositif revendicatif :*

1. le collectif **CICLABLE** interpelle les autorités compétentes suisses et françaises pour qu’elles prévoient, de concert et sans délai, l’ouverture bidirectionnelle illimitée (24h/24) et permanente (365 jours/an) de la Voie Verte d’agglomération, infrastructure désormais emblématique car interconnectant Genève, le Genevois haut-savoyard et sous peu le Pays de Gex (selon le schéma de libre circulation des modes doux du GLCT Grand Genève), vu que l’organisation des missions sécuritaires usuelles des DOUANES (contrôle des flux frontaliers de personnes, marchandises, services & capitaux) est d’ores et déjà assurée, en France comme en Suisse, au travers d’équipes douanières VOLANTES (concept du contrôle aléatoire, selon la réaffectation dynamique des effectifs mise en branle) ;
2. le collectif **CICLABLE** demande concomitamment l’ouverture illimitée (24h/24) et permanente (365 jours/an) du nombre jugé adéquat de points de passage frontaliers de campagne (un multiple de neuf, par rapport au nombre de postes resté ouvert au printemps, lors du confinement, moins que durant l’Occupation allemande et italienne entre 1940 et 1944…), autant sur les grands axes que sur les réseaux secondaires tels que Mategnin (entre Meyrin et le Pays de Gex) et Croix-de-Rozon (entre Bardonnex et Collonges-sous-Salève/Genevois haut-savoyard), y compris sur les points de passage ouverts uniquement à la mobilité douce ;
3. le collectif **CICLABLE** demande par ailleurs instamment aux décideurs suisses et français d’apporter dorénavant, conjointement, une attention accrue à l’aménagement spécifique des périmètres douaniers : premièrement, les 34 points de passage frontaliers (PPF, code frontières Schengen relatif aux limites extérieures de l’Union européenne) principaux et secondaires en région genevoise – *no man’s land* où les balisages et autres sécurisations pour les itinéraires alternatifs au trafic individuel motorisé (TIM) tardent à se concrétiser (p. ex. solutions en attente pour modes doux à la douane de Thônex-Vallard – à travers le rétablissement de la continuité entre le chemin du Bois-des-Arts/Thônex du côté suisse et la rue du Jura/Gaillard du côté français –, nouvelle plateforme douanière franco-suisse entre Le Grand-Saconnex et Ferney-Voltaire en prévision du passage prochain du tram des Nations avec 15'000 voyageurs attendus/jour) – et, deuxièmement, les points de passage utilisables actuellement par les piétons et cycles hors PPF (p. ex. pont de Sous-Ville à Fossard, davantage fréquenté par les cycles que le PPF de Fossard).

***ARGUMENTAIRE***

*demeurant à développer oralement**lors de nos échanges du 8 septembre 2020*

*avec les* ***chefs*** *des* ***DOUANES*** *suisses et françaises, en charge du Grand Genève*

1. A travers les détours inconsidérés imposés pendant le confinement aux cyclistes frontaliers, les décideurs ont fort inopportunément découragé, désavantagé, voire discriminé la mobilité douce transfrontalière. Le signal ainsi donné fut des plus discutables – dans le contexte de la lutte des autorités contre le coronavirus – vu que le corps médical et soignant compte un important pourcentage de cyclistes dans ses rangs et que les Hôpitaux universitaires de Genève (HUG) constituent le 1er employeur du Département de la Haute-Savoie…
2. Au-delà de ses bénéfices toujours plus admis et reconnus, y compris sur le plan sanitaire, la pratique du vélo induit pourtant le respect aisé de la distanciation sociale, règle absolument incontournable pour enrayer la pandémie.
3. Partant de ces constats, prévoir un schéma cyclable frontalier relève à vrai dire de l’intérêt général, aussi bien en couronne française de la région de Genève que dans le cœur d’agglomération suisse.
4. Le nombre de postes-frontières franco-genevois restés ouverts durant l’Occupation allemande et italienne, au cours de la Seconde Guerre mondiale, était supérieur au nombre de postes laissés ouverts pendant le confinement, distorsion donnant sincèrement à réfléchir.
5. Le maintien des blocs de béton sur la Voie Verte d’agglomération du Grand Genève, entre Annemasse et la gare Léman Express des Eaux-Vives – malgré l’insistance du Président du Conseil d’Etat de Genève Antonio HODGERS pour que la Berne fédérale concède à ce sujet l’exception qui confirme la règle, parce que cette voie est située dans des zones urbanisées tout le long de son itinéraire transfrontalier – a même fini par provoquer jusqu’à la désapprobation publique du Préfet de la Haute-Savoie Pierre LAMBERT, plus haut représentant de l’Etat central à Annecy (remplacé depuis le 24 août par le Préfet Alain ESPINASSE).
6. A cet égard, les décideurs à Berne auraient été bien inspirés de prendre par exemple appui sur l’article 88 de la Constitution fédérale, accepté il y a peu (le 23 septembre 2018) par une large part de la population (73,6%) ainsi que l’ensemble des cantons, mettant la mobilité douce sur un pied d’égalité, au plan national, et de faire rouvrir donc la Voie Verte dès avril ou mai (au lieu d’attendre le 15 juin).
7. Sans surprise, la promotion de la mobilité douce – transfrontalière en l’espèce – n’a jusqu’à présent pas été une préoccupation des services des douanes. Le collectif **CICLABLE** espère vivement que ses démarches de sensibilisation en leur direction aboutisse à changer ici la donne: le fait inédit d’être reçu par les responsables de ces services, suisse et français, ce mardi 8 septembre 2020, est plutôt de bon augure.



Devant le grand écran, dans les locaux genevois de l’Administration fédérale des douanes (AFD) : le Directeur régional Hugues-Lionel GALY (à gauche) et le Colonel Jean-Luc BOILLAT (à droite)



Les membres du collectif interassociatif franco-suisse CICLABLE (sans le photographe en faisant partie)