

**Message
concernant la construction d'un bureau de douane
autoroutier à Bardonnex GE**

du 26 août 1987

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons le projet d'arrêté fédéral concernant la construction d'un bureau de douane autoroutier à Bardonnex, que nous vous proposons d'adopter.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

26 août 1987

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Aubert

Le chancelier de la Confédération, Buser

Condensé

La construction de la route de contournement genevoise N 1a et de l'autoroute française A 401, fera que les réseaux autoroutiers suisse et français seront raccordés dans la région de Bardonnex (Genève) et de Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie). L'accord y relatif conclu avec la France a été approuvé par l'arrêté fédéral du 4 octobre 1985 (RO 1986 451). La nouvelle liaison routière servira au transit régional et international. Elle devrait être mise en service le 1^{er} janvier 1991.

Jusque-là, les constructions et installations nécessaires au dédouanement à la frontière devront être érigées. La plate-forme douanière proposée dans le présent message jouxtera directement le bureau de douane français envisagé. Elle servira au dédouanement des voyageurs et des marchandises de commerce. Le secteur «dédouanement des marchandises» est conçu comme installation à contrôles nationaux juxtaposés. Le nouveau passage frontalier allégera sensiblement le trafic entre le canton de Genève et la France.

Les coûts de construction sont devisés à 23,8 millions de francs. Ce montant ne couvre pas les investissements nécessaires pour l'acquisition des terrains et pour les équipements extérieurs (routes, aires d'attente, cour douanière) qui, conformément à une pratique constante, sont portés à charge du compte des routes nationales; aucun crédit d'engagement spécial ne sera donc demandé aux Chambres fédérales.

Le projet est compris dans le plan des investissements de la Confédération, du 29 septembre 1986, concernant les constructions de caractère civil.

Message

1 Partie générale

11 Situation initiale

Le Conseil fédéral a approuvé le 26 août 1981 le projet général de l'autoroute de contournement genevoise N 1a. Celle-ci relie le réseau suisse des routes nationales au réseau autoroutier français. Vous avez approuvé le 4 octobre 1985 (RO 1986 451; RS 0.725.141) l'accord franco-suisse y relatif. Cet accord a été ratifié le 29 janvier 1986.

La construction de la N 1a a débuté en 1982. Le dernier tronçon, long de 10 km environ jusqu'à la frontière nationale, devrait être achevé pour la fin de 1990. Du côté français, on construira pour la même échéance l'autoroute A 401 qui fera la jonction entre le passage frontalier et l'autoroute A 40, au pied du Salève. Cela implique que les bâtiments et les installations nécessaires au dédouanement soient prêts à temps.

12 Nécessité de nouvelles installations douanières autoroutières à Bardonnex (GE)

121 Tâches de l'administration des douanes

Nonobstant l'élimination partielle des droits de douane et la simplification constante des formalités, les contrôles à la frontière n'ont guère perdu de leur importance. L'éventail des tâches assumées par les organes douaniers est à la mesure de cette importance; en voici les principales composantes:

- Perception des droits de douane, surtaxes et autres redevances, dont les redevances sur le trafic routier (redevance sur le trafic des poids lourds et vignette autoroutière) et l'impôt sur le chiffre d'affaires (imposition à l'importation, dégrèvement fiscal à l'exportation). Les droits de douane ou autres redevances sont, actuellement encore, perçus sur 44 pour cent des entrées de marchandises de commerce. En 1986, les recettes totales de l'administration des douanes ont atteint presque 6 milliards de francs.
- Exécution des accords douaniers et des conventions de politique commerciale, tels que les accords conclus dans le cadre du GATT, de la CE, de l'AELE et avec les pays en développement.
- Contrôle du trafic des marchandises, par exemple sous l'angle de la police des denrées alimentaires, de la lutte contre la contrebande de stupéfiants, de la protection des animaux, de la conservation des espèces et des plantes, etc. L'administration des douanes applique à la frontière plus de 140 lois et ordonnances relevant des domaines d'activité de tous les départements.
- Surveillance de la frontière. Aux points de passage routiers de la frontière, la douane doit assumer d'importantes tâches générales de police (contrôle des passeports et contrôles d'identité, application de la loi sur la circulation routière, etc.). En 1986, elle a dû notamment refouler plus de 126 000 personnes à la fron-

tière et en remettre 6600 à la police. Globalement, le corps des gardes-frontière est intervenu dans plus de 300 000 cas.

Toutes ces tâches imposées par la loi ne peuvent être accomplies de manière efficace que si l'on dispose de bâtiments appropriés et autres équipements nécessaires au dédouanement.

122 Le futur passage frontalier de Bardonnex (GE)

Avec la construction de la N 1a et la jonction au réseau autoroutier français, c'est l'une des dernières brèches des 2500 km de l'axe nord-sud européen qui sera comblée. Il faudra s'attendre ici à un très important trafic transfrontière de véhicules, tant dans le trafic des voyageurs que dans celui des marchandises commerciales (prévisions de trafic, voir ch. 213), ce qui implique la construction d'installations douanières qui satisfassent aux exigences actuelles et futures. Au nombre de ces installations figurent également des locaux pour le service vétérinaire de frontière, pour le service phytosanitaire, pour la police ainsi que des bureaux pour les transitaires.

123 Besoins de locaux supplémentaires pour la formation et le perfectionnement professionnel du personnel des douanes

La résistance physique et la sûreté absolue dans le maniement des armes contribuent sensiblement à la sécurité personnelle du fonctionnaire garde-frontière. L'autodéfense sans arme et le tir forment dès lors une importante composante de la formation de base et du perfectionnement professionnel des fonctionnaires gardes-frontière. L'administration stimule l'entraînement à ces disciplines, qui sont aussi exercées hors service.

Pour le tir sur courtes distances de 6 à 25 m, le canton de Genève ne dispose que d'un seul stand, qui est au demeurant très fréquenté et réservé avant tout aux besoins de la troupe. Il est douteux qu'il puisse être agrandi, en raison des oppositions croissantes qui se manifestent à l'endroit de telles installations.

Il est dès lors prévu d'équiper la plate-forme douanière d'une salle souterraine de tir et d'une salle de judo. Si elles ne sont pas entièrement utilisées pour les propres besoins de la douane, ces deux salles pourront être louées à des intéressés aux fins de co-utilisation. Les investissements et les coûts d'exploitation pourront ainsi être partiellement répercutés sur des tiers.

124 Urgence

Selon la planification des autorités suisses et françaises en matière d'autoroutes, les tronçons en question devraient être ouverts à la circulation le 1^{er} janvier 1991. La nouvelle plate-forme douanière devra également être achevée pour cette échéance.

2 **Partie spéciale**
21 **Bases de planification**
211 **Implantation de la nouvelle plate-forme douanière**
 (voir annexe 1)

Le point d'intersection de la N 1a et de l'autoroute française A 401 est exactement désigné dans l'accord du 20 février 1985 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relatif au raccordement des autoroutes entre Bardonnex (Genève) et Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie). C'est également l'endroit où se situera la plate-forme douanière.

Pour des raisons topographiques, la construction des installations douanières de chaque côté de la frontière s'est avérée comme étant la solution la plus appropriée. La séparation des secteurs suisse et français par la frontière présente des avantages notamment sur les plans de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des installations.

Pour la partie suisse, une surface d'environ 30 400 m² a été réservée lors de la planification de la N 1a.

212 **Conception d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés**

En vertu de la convention du 28 septembre 1960 (RS 0.631.252.934.95) entre la Suisse et la France relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, les deux Etats prennent les mesures nécessaires pour faciliter et accélérer le franchissement de la frontière commune. A cet effet, ils peuvent ériger des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés.

En accord avec la France, le nouveau bureau de douane de Bardonnex (Genève) est en principe prévu comme bureau à contrôles nationaux juxtaposés. C'est ainsi que l'Etat limitrophe effectuera ses dédouanements à l'exportation, dans le trafic des marchandises commerciales, sur le territoire de l'autre Etat. A cet effet, les deux Etats se mettent mutuellement à disposition les locaux et les installations nécessaires. Ce système permet de simplifier les procédures de dédouanement et d'accélérer le trafic des camions. En revanche, le contrôle frontalier des voyageurs se fera séparément sur le territoire de chacun des deux Etats. Cette solution permettra un engagement rationnel du personnel; elle est judicieuse aussi eu égard aux distances séparant les plates-formes douanières suisse et française et compte tenu des procédures de contrôles différentes d'un pays à l'autre. Les modalités d'utilisation en commun, par les deux Etats, des secteurs en question ainsi que de leur exploitation seront réglées par une convention spéciale.

213 **Evolution du trafic**

Les besoins de locaux et les dimensions des installations extérieures ont été déterminés d'après les résultats de vastes relevés. Les prévisions de trafic établies sur cette base tiennent compte en outre:

- de transferts probables de trafic d'autres bureaux de douane vers celui de Bardonnex, après l'ouverture de la route de contournement N 1a,

– de l'ouverture intégrale, dès 1989, de l'autoroute française A 40 de Lyon ou Mâcon-Bourg-Nantua jusqu'à Saint-Julien.

L'administration des douanes prévoit à cet endroit, pour 1992, le volume de trafic suivant:

a. <i>Direction suisse</i>	Moyenne journalière	
	Camions	Voiture de tourisme
100 % du trafic actuel du bureau de douane de Perly	120	
80 % du trafic actuel du bureau de douane de Thônex	80	7900
20 % du trafic actuel du bureau de douane de Meyrin	10	
Augmentation probable de trafic	20	600
Total	230	8500

S'y ajoutent entre 80 et 100 camions de gravier par jour.

Suivant la saison et le jour de la semaine, il faudra s'attendre à des pointes de trafic allant jusqu'à 17 000 véhicules par jour et 1200 véhicules par heure.

b. <i>Direction France</i>	Moyenne journalière	
	Camions	Voiture de tourisme
Transfert de trafic en provenance des bureaux de douane de Perly, Thônex-Vallard, Meyrin, etc. .	150	7500
Accroissement probable de trafic	20	500
Total	170	8000

214 Particularités à cet endroit de la frontière: trafic avec les zones franches

Le trafic entre la Suisse et la zone franche de Haute-Savoie est garanti grâce à des mesures appropriées prises du côté français. Ces mesures ont été approuvées par la Commission permanente franco-suisse pour les zones franches de Haute-Savoie et de Gex.

22 Concours d'architecture

Le 3 juillet 1985, le Conseil fédéral a approuvé l'élaboration d'un projet de message pour la construction d'une plate-forme douanière à Bardonnex (Genève). A la suite de quoi, l'Office des constructions fédérales a ouvert un concours de projets entre six bureaux d'architectes exerçant à Genève. Le projet «Made in Switzerland» recommandé par une commission d'experts a servi de base au présent projet. Celui-ci fut remanié dans le cadre des travaux effectués par une commission de projet de l'administration des douanes, au sein de laquelle étaient représentés l'Office des constructions fédérales, l'Administration des finances, l'Office fédéral de l'organisation, l'Office fédéral des routes ainsi que le canton de Genève.

3 Le projet (voir annexes 2 et 3)

31 Généralités

La plate-forme douanière est conçue de manière à garantir des conditions optimales pour que le dédouanement à la frontière entrave le moins possible la fluidité du trafic. Elle sera dotée de tous les équipements nécessaires aux organes douaniers pour assurer un contrôle efficient du trafic.

L'axe de l'autoroute divise la plate-forme en deux parties: à l'est, le secteur pour le trafic en direction de la Suisse; à l'ouest, la zone de sortie en direction de la France. Ces deux parties sont divisées chacune en deux sous-secteurs, l'un pour le trafic des voyageurs et l'autre pour le dédouanement des marchandises de commerce.

Un passage souterrain relie les deux parties de l'installation et sert simultanément de piste de refoulement pour les camions. Hors de la plate-forme douanière, en face du bâtiment principal, 65 places de parc seront aménagées pour le personnel douanier, les transitaires et les visiteurs.

Grâce à l'aménagement d'espaces verts en suffisance et à d'autres mesures qui seront prises en étroite collaboration avec le canton de Genève, on fera en sorte que l'installation s'intègre de façon optimale dans le site.

32 Bâtiments

321 Sous-secteur des voyageurs

Le côté «importation» est doté d'un pavillon de dédouanement et de deux cabines pour les services de douane et de police. Une couverture protège la zone de dédouanement contre les intempéries. Un garage équipé d'un élévateur servira à la vérification des véhicules.

Du côté «exportation», un pavillon est prévu pour les services de douane et de police ainsi qu'une couverture de la zone de dédouanement.

322 Sous-secteur des marchandises de commerce

Du côté «importation» se trouve sur territoire français, immédiatement avant la frontière, une aire de stationnement pour environ 50 trains routiers. En prolongement de celle-ci est prévue une autre aire d'attente pour sept camions. Un pavillon de contrôle sert aux dédouanements en transit. De là, les camions à contrôler seront dirigés dans la cour douanière tandis que les autres seront libérés et pourront poursuivre leur route. Dans la cour douanière, un pont-bascule sera installé, d'une capacité de 50 t. Dans ce même secteur, seront érigés un quai à marchandises avec halle douanière et le bâtiment principal (voir ch. 323).

323 Bâtiment principal

Le sous-sol comprend les locaux techniques pour le chauffage, l'aération et les ins-

tallations sanitaires ainsi que les abris de protection et les archives. S'y trouve en outre un stand de tir souterrain et un local de judo avec douches et vestiaires.

Le rez-de-chaussée abrite les locaux de travail pour les gardes-frontière ainsi que les bureaux de vérification des services douaniers suisse et français, ainsi que ceux du service vétérinaire de frontière et du service phytosanitaire. Il comprend en outre les bureaux à louer aux transitaires et une salle d'attente pour les chauffeurs.

L'étage comprend les locaux de service des administrations douanières des deux pays avec les bureaux de dédouanement, halle de guichets, etc., une salle de théorie pour 40 personnes ainsi qu'un réfectoire pour le personnel.

33 Conception et construction

Le corps du bâtiment principal est en béton armé avec façade en briques et isolation intermédiaire. La toiture est constituée d'une voûte en béton armé. Les fenêtres et les portes extérieures seront munies d'un vitrage isolant.

Les pavillons et les cabines de contrôle seront exécutés en éléments métalliques avec vitrage isolant.

Les couvertures des zones de dédouanement et de contrôle sont constituées d'une charpente en acier entre les éléments de laquelle est suspendue la toiture métallique.

Une attention particulière a été portée au bilan thermique, à l'éclairage ainsi qu'à l'acoustique et à la protection contre les gaz d'échappement. Les bâtiments sont chauffés par une installation combinée gaz-huile de chauffage, l'huile n'étant utilisée que pour couvrir les besoins en période de pointes. Une installation de ventilation à surpression empêchera la poussière et les gaz d'échappement de s'infiltrer dans les bâtiments. On renonce en revanche à une climatisation intégrale.

4 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

41 Coûts de construction

Les coûts de construction sont devisés à (indice des coûts de construction au 1^{er} octobre 1986 = 137,5; base avril 1977 = 100):

	Fr.
0 Terrain	251 900
1 Travaux préparatoires	99 100
2 Bâtiments	16 089 900
3 Equipements d'exploitation	537 800
4 Aménagements extérieurs	2 754 800
5 Frais secondaires	275 000
6 Alimentations centrales	2 135 800
8 Imprévus	1 155 700
Crédit de construction	23 300 000
9 Ameublement	500 000
Crédit d'ouvrage	23 800 000

42 Acquisition des terrains et installations extérieures

Aux termes de la convention administrative interne du 3 décembre 1981, conclue entre le Département fédéral de l'intérieur et le Département fédéral des finances, les coûts pour l'acquisition de terrains et pour les équipements extérieurs (aires d'attente, cours douanières, places de parc) sont à la charge du compte des routes nationales. Ils sont devisés à 21,5 millions de francs. Les modalités de comptabilisation et de paiement sont fixées dans un «protocole d'accord» signé par l'Administration fédérale des douanes, l'Office des constructions fédérales, l'Office fédéral des routes et le canton de Genève.

43 Coûts d'exploitation

Les coûts annuels pour l'énergie, l'entretien et le nettoyage se monteront à quelque 170 000 francs et seront à la charge de l'administration des douanes.

44 Recettes provenant de locations

Le complexe comprendra environ 230 m² de surfaces de bureaux à louer à des transitaires. Ces besoins ont été déterminés en collaboration avec l'Association locale des transitaires. L'administration des douanes escompte que les recettes annuelles provenant de loyers se chiffreront à 58 000 francs. Les frais accessoires seront répartis proportionnellement.

45 Plan de financement

Le projet est inclus dans le plan d'investissement du 29 septembre 1986 de la Confédération concernant les constructions de caractère civil.

46 Effets sur l'état du personnel

On estime à 55 personnes l'effectif nécessaire à l'exploitation de ce point de franchissement de la frontière.

Par suite de déplacements de trafic, il sera possible de transférer à Bardonnex quelque 25 fonctionnaires provenant d'autres bureaux de douane de la place de Genève. D'après les prévisions actuelles, il faudra donc probablement recruter 30 fonctionnaires supplémentaires. Le nombre de postes nécessaires sera déterminé exactement au terme d'analyses complémentaires et en fonction de l'évolution future réelle du trafic; ils seront demandés en temps utile selon la procédure usuelle.

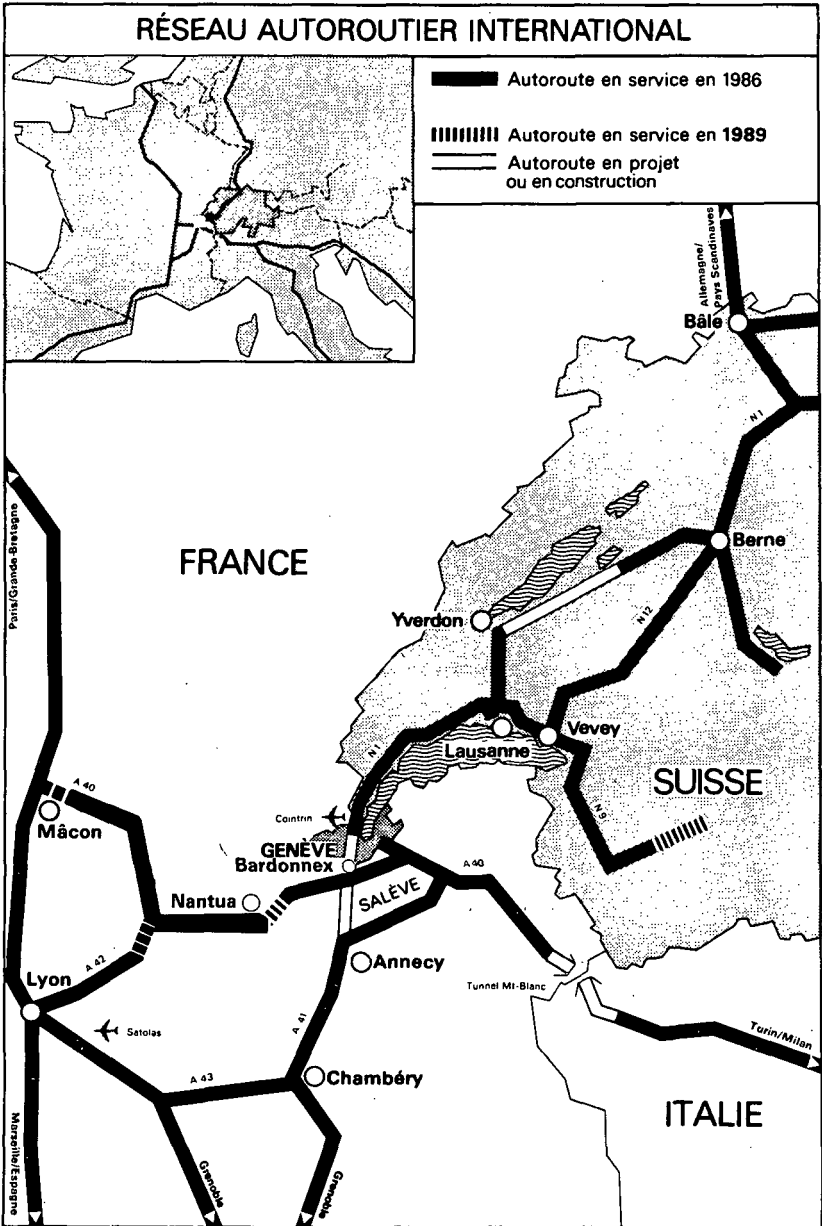
47 Logements de service

Des logements de service devront être mis à temps à la disposition du personnel garde-frontière supplémentaire. En raison des grandes difficultés rencontrées pour

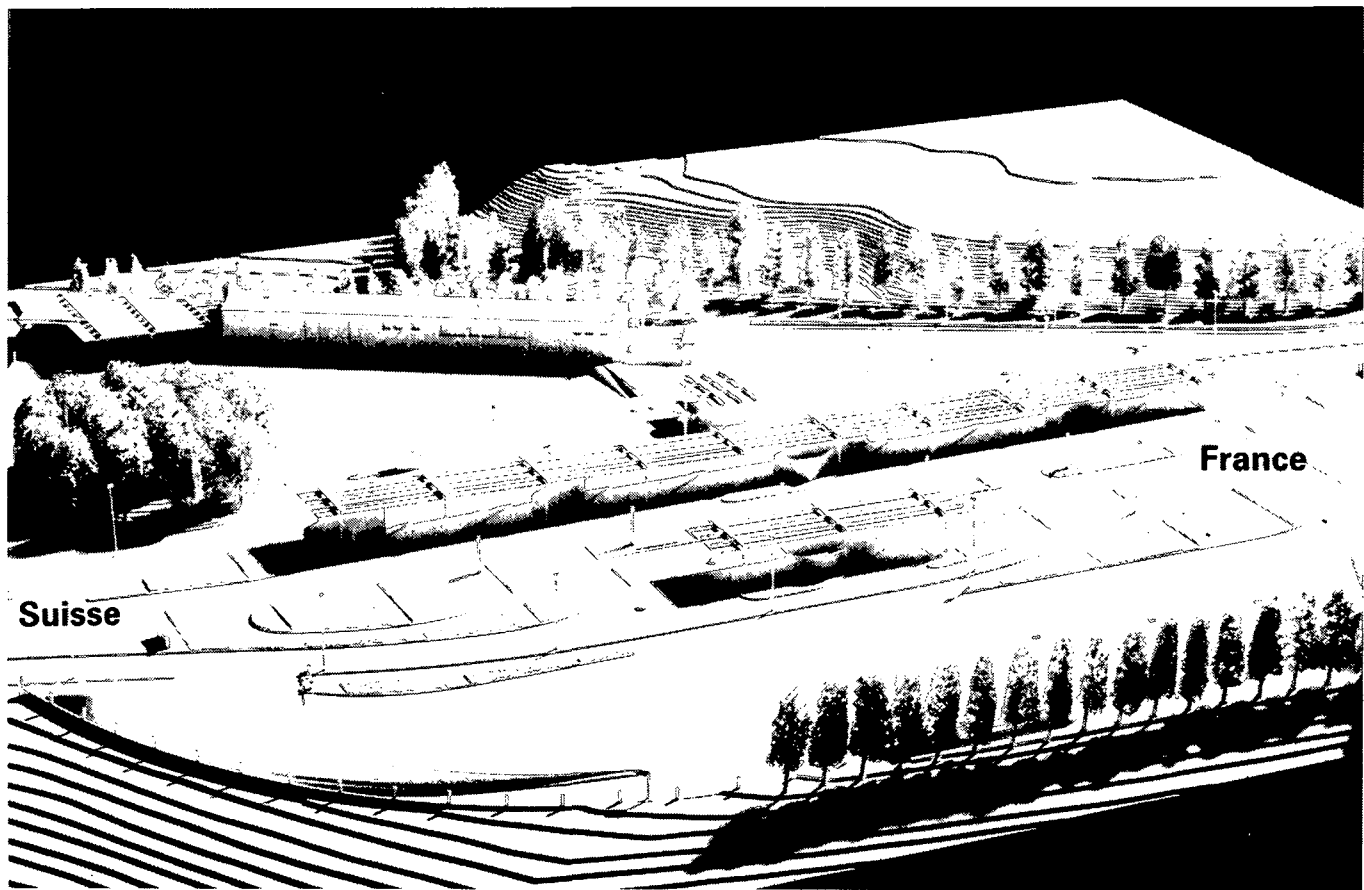
l'acquisition de terrains, il n'a malheureusement pas été possible de présenter avec le présent message un projet de construction définitif. Cependant, des projets concrets sont en préparation. Un message distinct sera présenté à ce sujet en 1988. 7,5 millions de francs sont inscrits à cet effet dans le plan d'investissement de la Confédération concernant les constructions de caractère civil.

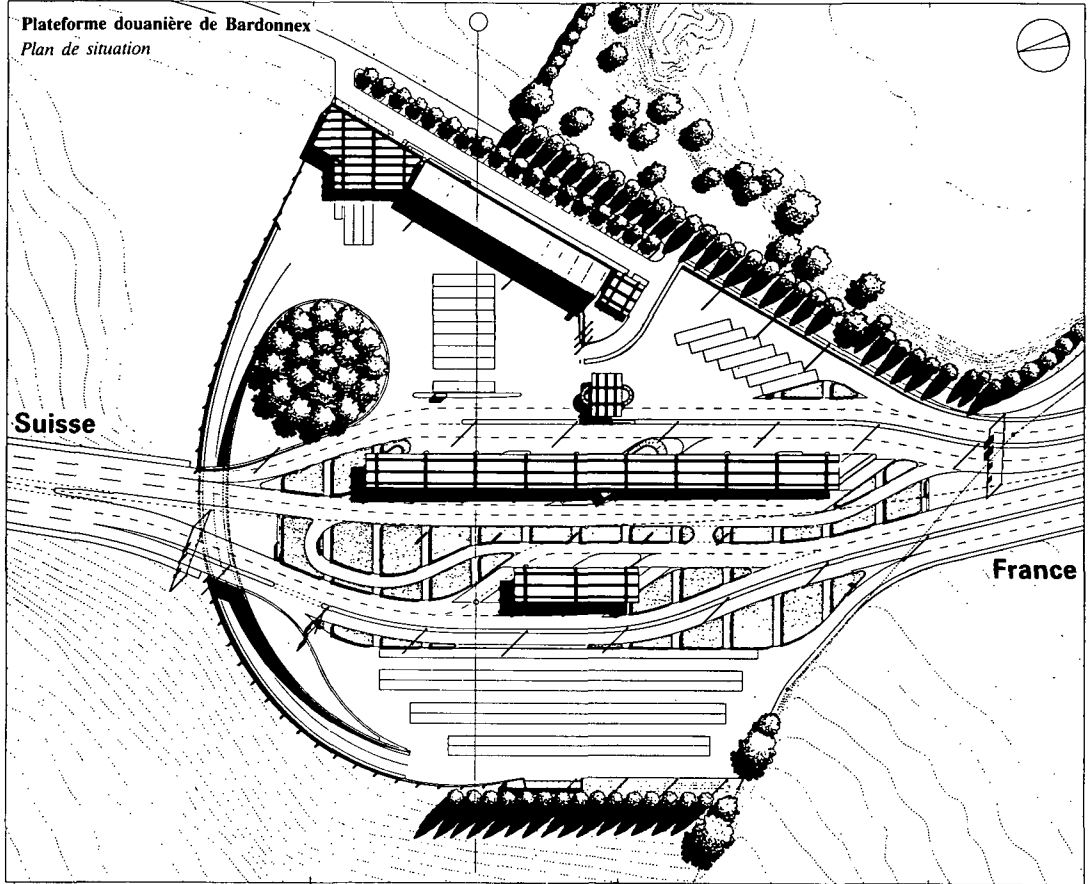
5 Constitutionnalité et bases légales

Le présent projet se fonde sur l'article 28 de la constitution. La base légale pour la construction d'installations douanières découle de l'article 134 de la loi du 1^{er} octobre 1925 sur les douanes (RS 631.0).



1: Ce schéma montre l'état du réseau autoroutier international. Plan des derzeitigen Standes des internationalen Autobahnnetzes.





**Arrêté fédéral
concernant la construction d'un bureau
de douane autoroutier à Bardonnex GE**

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 28 de la constitution;

vu l'article 134 de la loi sur les douanes¹⁾;

vu le message du Conseil fédéral du 26 août 1987²⁾,

arrête:

Article premier

Un crédit d'ouvrage de 23 800 000 francs est ouvert pour la construction d'un bureau de douane autoroutier à Bardonnex GE.

Art. 2

Les crédits de paiement annuel seront inscrits au budget.

Art. 3

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum.

31687

¹⁾ RS 631.0

²⁾ FF 1987 III 219

Message concernant la construction d'un bureau de douane autoroutier à Bardonnex GE du 26 août 1987

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	87.054
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.10.1987
Date	
Data	
Seite	219-232
Page	
Pagina	
Ref. No	10 105 236

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.