

*Proposition présentée par les députés :
M^{mes} et MM. Eric Bertinat, Philippe Guénat, Olivier
Wasmer, Eric Ischi, Antoine Bertschy, Stéphane
Florey, Caroline Bartl et Sandra Borgeaud*

Date de dépôt : 12 mars 2009

Proposition de motion pour plus de sécurité : des contrôles douaniers fixes

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- le point de presse du Conseil d'Etat du 18 février 2009 ;
- que le point de franchissement de Cornavin est une voie d'immigration ;
- que les contrôles en gare de Cornavin sont régis par une convention entre la France et la Suisse ;
- que la France n'a apparemment pas l'intention de se retirer de Cornavin ;
- que les quais 7 et 8 sont considérés « territoire » français au sens de la Convention qui lie nos deux pays ;
- que les commerçants genevois ont besoin de faire attester leurs déclarations d'exportation dans le trafic voyageurs pour leur clientèle touristique en partance pour l'étranger ;
- que le contrôle embarqué n'a de sens que si les trains n'ont pas Genève comme gare terminus ;
- que les contrôles embarqués nécessitent au minimum quatre fois plus de personnel et une liaison radio ou téléphonique ;
- que l'axe Bellegarde - La Plaine n'est couvert ni par le réseau radio Polycom, ni par le réseau GSM ;
- qu'une absence de liaison ne permet ni d'assurer la sécurité des personnels engagés, ni de procéder à des contrôles via la centrale d'engagement ;

- que 73 trains circulent par jour entre la Suisse et la France (17 trains régionaux et 56 trains grandes lignes) ;
- qu'il ne sera plus possible de garantir une densité de surveillance crédible ;
- que le contrôle embarqué complique les formalités de rapatriement ;
- que les contrôles à Cornavin sont effectués par sondage pour assurer la fluidité du trafic ;
- que la demande du Conseil d'Etat péjore clairement la sécurité,

invite le Conseil d'Etat

- à maintenir les contrôles douaniers fixes pour les voyageurs en provenance ou à destination de la France ;
- à prendre en compte les propositions d'augmentation des contrôles faites par la Commission de sécurité du Conseil national lors de sa visite à Genève, en 2007 ;
- à évaluer la possibilité de faire circuler des trains « suisses » sur les voies 7 et 8 dans les plages horaires disponibles.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Dans le point de presse du 18 février 2009, nous avons appris que le Conseil d'Etat « a demandé au Conseil fédéral de remplacer les contrôles douaniers fixes pour les voyageurs en provenance de France par des contrôles embarqués dans les trains. Cette mesure permettrait d'ouvrir deux voies supplémentaires au trafic ferroviaire en provenance de Suisse. Au problème de saturation de la gare Cornavin, le Conseil d'Etat avance accessoirement que « de surcroît, cette nouvelle affectation des voies permettrait d'offrir aux passagers un confort supplémentaire, notamment en matière de correspondance entre les trains suisses et français ».

Effectivement, le réseau ferroviaire est saturé et les CFF ainsi que l'Office fédéral des transports font pression depuis des années pour supprimer le contrôle douanier fixe à Cornavin. Cette pression des CFF a également pour objectif d'obtenir un avantage de plus dans son combat pour accroître sa part de marché vis-à-vis du trafic aérien.

Cependant, cette décision ne nous semble pas judicieuse pour les raisons suivantes.

Avec Schengen pas de changement à la frontière

Lors de la campagne de votation en 2005 le Conseil fédéral et le DFAE n'ont eu de cesse de marteler que Schengen n'aurait pas de conséquence sur les contrôles à la frontière, dans la mesure où la Suisse ne fait pas partie de l'Union européenne. En effet, les contrôles douaniers restent et Cornavin demeure une route douanière, où les voyageurs, mais aussi les commerçants, devraient pouvoir accomplir les formalités (par exemple, prise en charge de carnet ATA ou dédouanement simple dans le trafic commercial).

Dans les faits et moins de trois mois après l'entrée en vigueur des accords de Schengen, le paysage frontalier s'est métamorphosé. La densité de contrôle tant dans le trafic ferroviaire que terrestre a dangereusement baissé, quand bien même la Commission de sécurité du Conseil national, lors de sa visite à Genève en 2007, exigeait le contraire.

Il faudra augmenter les effectifs

Les contrôles embarqués sont effectivement prévus dans l'accord entre la France et la Suisse sur les bureaux à contrôle national juxtaposés en gare de Cornavin. Ils sont pratiqués sur les lignes de trains transversants (exemple : Barcelone- Zurich) et seront pratiqués sur le réseau du CEVA, comme ils le sont déjà sur le RER Bellegarde-La Plaine. Remplacer les contrôles statiques pour des trains dont le terminus est Genève par des contrôles embarqués nécessite quatre fois plus de personnel au minimum, alors qu'il est de notoriété publique que le corps des gardes-frontière à Genève souffre d'un sous-effectif endémique. Pour contrôler un seul TGV comptant jusqu'à 700 passagers il faudra se rendre en véhicule ou en train à Bellegarde et engager deux équipes (deux rames).

De plus, dans le trafic ferroviaire les bagages ne peuvent pas être identifiés (contrairement aux compagnies de car qui assurent la liaison avec l'Espagne par exemple) et les trains ne sont pas équipés de compartiment de vérification propre à garantir la confidentialité du contrôle.

Contrôles fixes : un bilan inégalable

A l'examen du volume du trafic et des nombreuses activités accomplies par le corps des gardes-frontière à la douane de Cornavin, nous observons que les résultats obtenus ne peuvent pas être assurés par des contrôles embarqués. La gare de Cornavin est une voie d'immigration importante en provenance d'Espagne et de France (via Paris, Montpellier, Grenoble et Lyon).

Aujourd'hui, les personnes qui ne remplissent pas les conditions de séjour en Suisse à Cornavin sont remises aux autorités françaises à Cornavin. Demain, elles devront logiquement être remises à la PAF (Police aux frontières) à Bellegarde ou à Prévessin.

Les pertes de temps engendrées par les contrôles embarqués se répercuteront négativement sur le volume de prestation sécuritaire accompli par le Corps des gardes-frontière à Cornavin. Les constatations d'infractions comme les recettes fiscales encaissées fondront comme neige au soleil.

Ainsi pour 2007, et pour ce que nous en savons à la lecture des chiffres paru lors de l'inauguration du poste de Cornavin le 1^{er} décembre 2006, la fraude documentaire a représenté 195 cas (142 falsifications + 53 imposteurs), contre 512 cas (413 falsifications + 99 imposteurs) pour l'ensemble de la frontière genevoise. Les documents falsifiés (des passeports et des cartes d'identité) proviennent d'Afrique en général, de France et des pays de l'Est.

Nous renonçons à présenter un bilan précis des infractions constatées ces dernières années (stupéfiants, mandat d'arrêt, biens volés, etc), grâce notamment aux moyens modernes dont ce point de passage est équipé (AFIS, IONSCAN, DOCUBOX, X-RAY).

Dans un futur proche l'augmentation de la cadence des TGV, dans le cadre de l'ouverture de la ligne du Haut-Bugey, la mise en exploitation du CEVA et l'introduction de nouveaux horaires CFF introduiront de facto une diminution de la densité de contrôle. C'est autant de voyageurs en plus, c'est autant de contrôle en moins. Obliger l'administration fédérale des douanes à opérer des contrôles embarqués à Cornavin aggravera la situation. Le poste de Cornavin, qui souffre d'un important sous-effectif et dont un tiers des collaborateurs sont engagés à l'aéroport de Cointrin depuis l'entrée en vigueur de l'association à l'espace Schengen, ne pourra pas l'assurer.

Relevons encore qu'une telle décision aurait mérité de recevoir l'aval de la Commission judiciaire et de sécurité et de la Commission pour les affaires régionales et internationales. Elle remet en cause l'accord de collaboration qui lie le Département des institutions et l'administration fédérale des douanes.

La fausse bonne idée du Conseil d'Etat peut se résumer comme suit : complications pour les douaniers, augmentation des effectifs donc des coûts, diminution globale des contrôles, donc de la sécurité. La décision du Conseil d'Etat doit être analysée minutieusement par notre Conseil. C'est pourquoi nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à accueillir favorablement notre motion.