

Histoire de l'Aubette de Perly



Elle intervient pendant une grande phase de volonté de modernisation de la douane, initiée dès les années 1950 par le directeur général Georges Degois, avec notamment la création des unités motocyclistes et l'achat des premiers hélicoptères, puis perpétuée par son successeur, Philippe de Montrémy (1913-1994) à partir de 1958.

Ce dernier favorisera la concentration des brigades et leur intervention sur des secteurs de plus en plus vastes, grâce à un parc automobile de plus en plus étoffé et la mise en place d'un réseau radio moderne. Les toutes petites brigades de frontière tendent alors à disparaître au profit des grosses unités. En outre, avec l'augmentation exponentielle du trafic, le temps des douaniers gardes-barrière allait bientôt devenir obsolète.

La brigade de Perly fait partie de ces grosses unités et le point de passage frontalier devient, dès les années 60, un axe très fréquenté. Pour le confort des usagers ainsi que celui des douaniers, il est donc décidé, en 1964, d'installer une aubette centrale afin de permettre un contrôle plus efficace des deux sens de passage (une extension du système de chauffage central du bureau adjacent, viendra même réchauffer l'intérieur de l'aubette à partir de 1968...). Il en sera de même à Veigy à la même période.

Les deux plus grands axes de passage de la Haute-Savoie vers Genève offraient ainsi un visage moderne aux usagers et touristes, bien avant les bureaux douaniers autoroutiers de Vallard et de Bardonnex. Par contre, L'étroitesse de la chaussée, à Moellesullaz, n'a pas

pu favoriser le même type de construction au milieu de la route dans les années 60... Il faudra attendre la destruction du bâtiment douanier en 1990 et l'élargissement de la chaussée pour qu'une aubette apparaisse.

En ce qui concerne les aubettes, il faut savoir qu'au départ, il s'agit de petits édicules (c'est le terme officiel...) en bordure de petits axes frontaliers sur lesquels la douane n'engageait pas la construction de bureaux en dur. Souvent construits par les agents eux-mêmes et complétés par une barrière, ils permettaient aux douaniers de s'abriter pendant la journée et la nuit... car même les plus petits points de passage étaient gardés H24 jusqu'au milieu des années 60. Autour de St-Julien, bien avant l'existence de l'autoroute, il y avait dès aubette en bois un peu partout...

A Bardonnex, à Lathoy (voie ferrée) etc., les gabelous étaient présents sur les moindres points de passages frontaliers !

L'aubette centrale, moderne, des années 60, est donc une version plus confortable de ces premiers édicules, car leur exposition à la vue des nombreux usagers demandait qu'elle donne la meilleure image possible de l'administration lors de l'entrée ou de la sortie de France.

Jérôme Phalippou, ancien douanier, à l'origine de la création du Musée des Douanes de Chatel.



Démolition de l'Aubette – Copyright BNP Photographie

