


Synthèse des informations par port

Port	Informations
Le Havre Sources Douanes et OT	Dans l'attente de mesures précises : transmission des listes à la PAF par l'agent en amont et contrôle par la PAF à bord. Equipement des terminaux : 1 aubette dans chaque terminal T1 et T2.
Rouen Source Capitainerie	Structure modulaire installée en 2020 à la demande de la Douane à côté de la gare croisières mais non testée, avec une aubette et un local pour le contrôle de seconde ligne. Le temps estimé de contrôle est de 30 à 40 secondes par pax, soit 4 heures pour 1000 pax. Se pose la question de l'obligation de contrôle tous les pax ou seulement contrôle aléatoire sur la base de la liste transmise en amont. Incertitude également sur les moyens humains puisqu'une permanence serait nécessaire sur la durée de l'escale.
Honfleur Source Capitainerie	Une aubette intégrée au terminal (2 x 2 postes distincts dans l'aubette ce qui est le minimum demandé) dont la construction est récente. Possibilité de rajouter une aubette. Les contrôles de seconde ligne sont réalisés dans un local compris dans le terminal.
Caen Source OT	Le port a pris en charge l'achat d'une structure modulaire mobile pour pouvoir être placée selon les escales sur l'un des trois quais utilisés pour les escales. La douane apporte son propre matériel (ordinateurs, machines de contrôles des passeports biométriques). Le système a été utilisé deux fois en 2019 avec un temps de passage qui s'élevait à 30-40 minutes pour 250 pax.
Saint-Malo Sources EDEIS/PAF	La PAF se donne toute latitude pour selon les cas faire un contrôle documentaire en amont ou à terre dans la gare maritime où des aubettes sont installées, avec l'idée de s'adapter pour ne pas ralentir les flux de passagers.
Brest Sources Capitainerie, CCI et Douanes	Pas d'équipement pour l'instant, mais suite à échange CCI / Douane : le port devra prévoir une installation sur le quai pour accueillir les services de la brigade de surveillance des douanes afin de réaliser le compostage des passeports.
Nantes Source Douanes, Port	Pour l'instant, par dérogation au code frontière Schengen (CFS), le contrôle des passagers d'un navire de croisière en provenance d'un pays tiers peut-être effectué sur la base de l'envoi au service en charge du poste frontière, d'une liste nominative des passagers présents sur le navire. Cependant, si cette disposition est toujours actuellement prévue par le CFS, les évolutions réglementaires en cours au niveau européen pourraient remettre en cause cette dérogation à l'avenir.
La Rochelle	Pas d'aubette ni dans le hall croisières, ni à côté. Dans l'attente de mesures précises.
Bordeaux Source Capitainerie	Réflexion en cours sur la possibilité de faire le contrôle pendant les 4 heures de navigation entre le Verdon et le quai.

Informations détaillées par port

Port	Informations détaillées
Le Havre / source Douanes et OT	<p>Voici la procédure actuelle qui devrait pouvoir être appliquée dans un premier temps :</p> <p>Procédure de contrôle d'immigration :</p> <p>Tous les documents relatifs au contrôle d'immigration sont transmis à l'avance à la Paf via le guichet unique national t2000 comme toutes les déclarations liées au navire (fal1, 5 et 6 ; déchets, sûreté).</p> <p>La Paf se rend à bord dès que la passerelle est connectée au navire et l'étude préalable des manifestes permet un contrôle d'immigration rapide. Le bureau de la Paf est situé à toute proximité du terminal croisière. de même avant le départ du navire la Paf doit se rendre à bord pour composer les passeports des passagers ou marins soumis à visa ou à compostage.</p> <p>Le Ministère de l'Intérieur travaille sur des solutions de fluidification dans le cadre de la mise en place des règlements EES et ETIAS, mais ce n'est pas encore finalisé.</p>
Rouen / source Capitainerie	<p>La gare croisière de Rouen date de 2007 et a été initialement construite pour être une structure temporaire (pas de chauffage, pas d'isolation...). Elle est toujours en service à ce jour.</p> <p>Il faut noter que la Douane semble assez proactive à Rouen et a demandé au port que des aubettes soient installées et ce, depuis plusieurs années déjà.</p> <p>A Rouen au TCRD, le terminal actuel ne permettait pas l'intégration d'aubette. Il a été décidé d'installer un bâtiment modulaire côté ZAR en respectant le cahier des charges très précis fourni par les douanes. Ce module comprend l'aubette ainsi que le local pour le contrôle de seconde ligne.</p> <p>C'est une structure provisoire type ALGECO (amélioré) qui a été implantée sur le terre-plein du Terminal croisière, à la demande des Douanes (qui est en charge du contrôle aux frontières sur ce point d'entrée sur le territoire).</p> <p>Les aménagements sont à la charge de l'exploitant (dixit code SCHENGEN) et mis en œuvre par du personnel des Douanes, qui ont seules l'accès.</p> <p>Ce système n'a pas encore été testé en réel. Les passagers seront guidés par un barriérage qui sera mis en place lors d'escale. Parmi les inconvénients notés ressort la non-séparation des flux ainsi que l'absence de protection contre les aléas de la météo normande. Ce bâtiment est en location longue durée par le port, le projet du port étant d'intégrer les installations douanières dans le nouveau terminal croisière, dont la construction est en projet.</p> <p>La sécurité du bâtiment est de la responsabilité du port.</p> <p>Concernant la disponibilité du personnel douanier, l'incertitude demeure sur Rouen. Des passagers pouvant débarquer/embarquer pendant toute la durée de l'escale cela demanderait en théorie une présence douanière pendant cette même durée.</p> <p>Ce qui est certain, si les contrôles sont menés sérieusement, à raison de 30s à 40 s (au mieux) pour contrôle, il faudra plus de 4h pour contrôler 1000 passagers (avec deux aubettes) : IMPENSABLE</p> <p>Pour rappel les contrôles biométriques se déroulent en 2 temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le contrôle de première ligne permet de vérifier grâce à la biométrie que la personne qui se présente à la frontière (au débarquement ou à l'embarquement du navire) est bien le titulaire du visa. Cette première étape s'effectue dans des aubettes spécialement aménagées. Le matériel utilise est un lecteur de titre sécurise et un capteur d'empreintes digitales mono-doigt. - Le contrôle de seconde ligne est mis en œuvre si le système VISABIO détecte une anomalie dans les documents présentés en première ligne. Il s'agit d'identifier plus précisément la personne, à partir de ses empreintes digitales, pour déterminer si elle a le droit d'entrer sur le territoire. Cette deuxième étape est réalisée en retrait dans un local spécialement affecté au

	<p><i>contrôle, notamment pour des questions de confidentialité et pour ne pas ralentir les flux de passagers aux contrôles de première ligne. Le matériel utilise est un capteur d'empreintes digitales multi-doigts.</i></p> <p>Nous n'avons aucune idée de la stratégie des douanes sur ces contrôles. Peut-être un criblage en amont avec la liste passager puis contrôle partiel et/ou aléatoire une fois le navire à quai. Nous avons implanté à l'extérieur ce dispositif car le pôle accueil ne permettait une implantation intérieure tant les exigences des Douanes étaient élevées. La file d'attente ne sera pas à l'abri de la pluie, mais c'est bien connu, il ne pleut que rarement ici.</p>
<p>Rouen</p>	
<p>Honfleur Source Capitainerie</p>	<p>La gare croisière de Honfleur est plus récente (2015 ou 2016) et a été construite en intégrant les contrôles Douaniers.</p> <p>A Honfleur, la même aubette sert pour l'entrée et la sortie des contrôles en première ligne (2 x 2 postes distincts dans l'aubette ce qui est le minimum demandé). 2 files peuvent donc être traitées simultanément dans ces 2 cas. La possibilité existe dans ce terminal de rajouter une aubette ultérieurement.</p> <p>Les contrôles de seconde ligne sont réalisés dans un local compris dans le terminal. Les contrôles sûreté s'effectuent à l'entrée du terminal, côté « France ». Voir Plan « QSH3 Locaux terminal croisière Vue en plan » en PJ ainsi que le plan de l'aubette annotée qui montre le degré d'exigence demandé par les douaniers). Les flux d'entrée et de sortie ne sont donc pas séparés. Je ne sais pas comment est gérée la séparation Schengen/extra Schengen.</p>
<p>Caen Source OT</p>	<p>Les services de la douane avaient déjà commencé les contrôles à quai pour les passagers de navires hors espaces Schengen en 2019.</p> <p>Caen disposant de 3 lieux de déposes possibles sur le canal pour les navires de croisières (quai du centre-ville, quai de Calix pour les navires plus importants et SAS dans l'écluse), nous avons dû faire l'acquisition d'un bureau mobile aménagé pour la douane dans un Algeco. Celui-ci est déplacé en fonction des besoins des escales.</p> <p>C'est le port qui a pris en charge l'achat de cet équipement et son aménagement (bureau, ouvertures pour contrôles passeports, liaisons internet). Les douaniers eux viennent avec leurs matériels (ordinateurs, machines contrôles passeports biométriques,...).</p> <p>Nous avons eu l'occasion de l'expérimenter sur 2 escales avec contrôle et le temps d'attente</p>

	<p>était assez conséquent (environ 30/40 min pour un navire de 250 pax). Une arrivée des bus d'excursions différée est souhaitable pour éviter d'engorger les files de contrôle et réduire le temps d'attente des passagers.</p>
<p>Brest</p> <p>Sources : Capitainerie, CCI et Douanes</p>	<p>Source Capitainerie : Brest n'a rien fait car ils ne sont pas un PPF</p> <p>Source CCI du 11/01/2021 :</p> <p>La douane indique que la Grande Bretagne étant désormais pays tiers, il faudrait un compostage de tous les passeports des passagers britanniques. Pour les passagers américains, il n'y aura pas de changement se sera sur liste.</p> <p>Il faudra donc que le port prévoit une installation sur le quai pour accueillir les services de la brigade de surveillance des douanes pour réaliser ce compostage.</p>
<p>Saint-Malo</p> <p>Source EDEIS/PAF</p>	<p>Source EDEIS/PAF : la PAF se donne toute latitude pour selon les cas faire un contrôle documentaire en amont ou à terre dans la gare maritime où des aubettes sont installées, avec l'idée de s'adapter pour ne pas ralentir les flux de passagers.</p>
<p>Nantes Saint-Nazaire</p> <p>Source Douanes</p>	<p>Par dérogation au code frontière Schengen (CFS), le contrôle des passagers d'un navire de croisière en provenance d'un pays tiers peut-être effectué sur la base de l'envoi au service en charge du poste frontière, d'une liste nominative des passagers présents sur le navire.</p> <p>Pour que cette forme de contrôle puisse être mise en œuvre, une analyse de risque, préalablement effectuée par les services de l'immigration, permettra de déroger à la nécessité d'un compostage à l'entrée des passeports.</p> <p>Dans le cas d'un navire provenant de GB, l'analyse de risque devrait être favorable à ce type de procédure.</p> <p>En pratique, et pour ma part, le contrôle se ferait par un simple déplacement du service à bord du navire pour vérifier la correspondance entre la liste reçue et les passeports des passagers présents à bord (et surtout de ceux désireux de se rendre à terre).</p> <p>Cependant, si cette disposition est toujours actuellement prévue par le CFS, les évolutions réglementaires en cours au niveau européen pourraient remettre en cause cette dérogation à l'avenir.</p> <p>La question du compostage à l'entrée peut par contre se poser pour une croisière avec un retour par avion. Comment ces personnes seraient accueillies à l'aéroport de départ si leurs passeports ne sont pas compostés à l'entrée.</p>
<p>La Rochelle</p>	<p>Pas d'aubette ni dans le hall croisières, ni à côté. Jusqu'à présent pour les contrôles des passeports hors Shengen, ils se faisaient à bord sur la base des listes transmises en amont par l'agent.</p> <p>Dans l'attente de mesures précises.</p> <p>Incertitudes concernant les moyens humains pour la Douane.</p>
<p>Bordeaux</p>	<p>Bdx réfléchit à faire monter les douaniers au Verdon et d'utiliser les 4h de chenalage pour effectuer le contrôle à bord. Mais il n'a pas l'accord de la Douane d'une façon générale ni sur le mode de mise à bord : Par pilotine, à quai au Verdon</p>