



ARMATEURS
DE FRANCE



NOTE DE POSITION

ENTRY-EXIT SYSTEM (EES)

Octobre 2025

INTRODUCTION

Contexte

L'*Entry-Exit System* (EES) compte parmi les mesures mises en œuvre par l'Union européenne pour moderniser et renforcer la gestion des frontières et la prévention de la criminalité et du terrorisme transfrontaliers. Ce dispositif s'inscrit dans le paquet législatif « frontières intelligentes » de 2016 et consistera en un système informatique automatisé permettant d'enregistrer les voyageurs de pays tiers, qu'ils soient titulaires d'un visa de court séjour ou exemptés de visa, chaque fois qu'ils franchissent une frontière extérieure de l'UE. Le système enregistrera des données biographiques, des données biométriques et des données de voyages dans le respect des droits fondamentaux des voyageurs et de la protection des données.

Le déploiement de l'EES est en lien avec le déploiement de l'ETIAS, le système européen d'autorisation et d'information concernant les voyages. Ces deux dispositifs s'appuient sur le recours aux systèmes de traitement de donnée de l'agence européenne EU-Lisa par les transporteurs, aux fins de vérifications d'informations relatives aux voyageurs.

Cadre juridique

Les fondements juridiques de l'EES sont les règlements de l'UE n°2017/2225 et n°2017/2226 du Parlement et du Conseil. Ils révisent, notamment la base juridique originelle du dispositif (règlement n°2016/399). Le fonctionnement de l'EES s'appuie également sur l'application du règlement d'exécution de l'UE n°2021/1224, en particulier en ce qui concerne la mise en œuvre des obligations des transporteurs.

PRESENTATION DE L'EES

L'EES consiste, en synthèse, en une dématérialisation de la procédure de compostage du passeport des voyageurs ([voir l'infographie de la Commission européenne](#)) :

- **Champ d'application** : sont soumis à l'EES les voyageurs non-ressortissants de l'UE, qu'ils soient soumis ou non à une obligation de visa, et qui franchissent les frontières extérieures de l'espace Schengen ;
- **Modalités** : les voyageurs primo-entrants doivent remplir un dossier dématérialisé qui sera par la suite mis à jour, vérifié et composté électroniquement, aux passages successifs à la frontière de celui-ci, par les autorités en charge. Les transporteurs ont l'obligation de vérifier auprès des bases de données de l'EU-Lisa la validité du visa du voyageur ([voir l'infographie sur l'enregistrement des transporteurs](#)) ;
- **Traitements des données** : les données recueillies sont accessibles par les autorités compétentes des Etats membres et de l'UE ([Exemple : Europol](#)).



IMPACTS POUR LES ARMATEURS

La mise en œuvre de l'EES, annoncée à partir du 6 octobre 2024, entraînera des conséquences sur les opérations commerciales de compagnies de ferries effectuant essentiellement des liaisons internationales à destination d'Etats tiers de l'UE :

Congestion portuaire

La saisie des données à la création du dossier individuel et lors des entrées/sorties ultérieures des voyageurs allongera le temps de passage de chaque voyageur avec des risques de congestion portuaire à la clé. Si cet allongement semble moins problématique pour les escales de navires de croisière qui ne comptent que des passagers à pied, elle est très problématique pour les navires rouliers à passagers dont le déchargement des véhicules nécessite de l'espace sur le terminal. L'emprise foncière très contrainte des infrastructures de certains ports ne permet pas de créer des zones et files dédiées au flux EES et ainsi d'améliorer la fluidité en augmentant le nombre de postes frontière. Le report d'une partie des contrôles sur des agents de facilitation (utilisant des tablettes numériques) sous supervision de gardes-frontières entraîne la duplication des arrêts de contrôle pour les véhicules ce qui augmenterait les temps de contrôle globaux dégradant la fluidité dans les ports.



En l'état actuel, le rallongement du temps de passage de chaque véhicule à l'aubette :

- Serait conséquent au vu des estimations actuelles uniquement théoriques (des temps de contrôle 5 minutes par passager amèneraient des temps de sortie des ports de 15h pour 300 véhicules) ;
- S'ajouteraient aux nouvelles formalités et contrôles sanitaires et phytosanitaires du Brexit pour la façade transmanche (avec des temps de passage déjà multipliés par 4 : des temps d'attentes allant jusqu'à 2h supplémentaires sur un ferry transportant 300 véhicules) ;
- Serait très préjudiciable pour les opérateurs et incompatible avec leur modèle économique (rendrait notamment certaines escales courtes irréalistes dans les ports bretons et les ports normands).

Coûts supplémentaires

L'usage de ressources dédiées supplémentaires et l'installation d'infrastructures dédiées par les ports pour l'accompagnement des passagers lors de la saisie ou du préenregistrement sera répercuté sur les compagnies maritimes ce qui générera un surcoût à la mise en œuvre de l'EES. A l'heure actuelle, seul le coût d'installation des aubettes et de fourniture des tablettes numériques de préenregistrement est pris en charge par l'Etat. Aucune solution de financement n'est proposée par l'Etat pour les coûts de fonctionnement et d'installation suivants :

- Coûts de fonctionnement des kiosques ;
- Coûts liés aux agents de facilitation ;
- Coûts de modification des terminaux ;
- Coût du wifi ;
- Coût de communication sur site.

Ces coûts seront répercutés sur les opérateurs eux-mêmes, en situation difficile, qui n'auront d'autre choix que de les répercuter sur le prix de la billetterie.

Distorsions de concurrence

Cette situation, qui entraînera une augmentation hétérogène du coût de la traversée, générera de fortes distorsions de concurrence et d'attractivité entre les ports, ainsi qu'avec le secteur aérien et le secteur ferroviaire (tunnel sous la manche). Le secteur aérien bénéficie de l'application d'une taxe sûreté.

POSITION D'ARMATEURS DE FRANCE

Fluidification du trafic

Pour limiter les risques de congestion et faciliter le passage portuaire des passagers véhiculés, les armateurs préconisent :

- **D'effectuer des tests en conditions réelles « de bout en bout »** de la fluidité du dispositif dans les plus brefs délais, afin de vérifier la fluidité du dispositif et d'identifier les risques de congestion avant de conduire des actions correctives. Il est essentiel que ces tests associent étroitement les compagnies de ferries concernées ;
- **De soutenir des propositions d'alternatives** et en particulier la possibilité de réaliser les préenregistrements et les prises de biométrie directement à bord des navires lors de la traversée, à l'instar des kiosques supervisés à distance dans les gares maritimes, et/ou, pour la saisie des données biographiques et de voyage envisager des solutions en ligne ;
- **D'obtenir la garantie de l'Etat en termes d'effectifs garde-frontières** afin d'assurer une fluidité des passages frontière acceptable pour les passagers, en particulier ceux véhiculés ;
- **De renforcer le dialogue avec le Royaume-Uni** dans le cadre de la mise en œuvre de l'EES (dans le contexte de l'application des accords du Touquet).

Adaptation du calendrier

Pour tenir compte des résultats des tests en conditions réelles et s'assurer de la mise en service de l'EES à la période la plus optimale, les armateurs préconisent :

- **De soutenir le principe de progressivité** de plusieurs mois au début de la mise en œuvre de l'EES (mai 2023), lors de laquelle, en fonction des impacts sur la fluidité, les autorités locales (Police aux frontières ou douanes) puissent décider que ne soient renseignées que les données biographiques et de voyage, étant acquis que les données biométriques sont celles dont le temps de saisie est le plus conséquent. Une procédure harmonisée devrait être établie au niveau national ;
- **D'envisager un report de l'entrée en vigueur de l'EES**, si les conditions de fluidification du trafic ne sont pas réunies à l'automne 2024, afin d'éviter la mise en service du dispositif dans des conditions dégradées.

