



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Harmonisation des conditions de sécurité et d'embarquement

Question écrite n° 14775

Texte de la question

M. Vincent Caure attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur l'asymétrie persistante des règles de sécurité et des conditions d'embarquement entre la gare du Nord à Paris et la gare de St Pancras International à Londres pour les voyageurs empruntant les services Eurostar. Le cadre juridique de la liaison transmanche repose sur le protocole de Sangatte du 25 novembre 1991 (loi n° 93-803 du 21 avril 1993), son protocole additionnel signé à Bruxelles le 29 mai 2000 et le traité du Touquet du 4 février 2003, qui organisent des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés (BCNJ) dans les gares de Paris-Gare du Nord, Londres-St Pancras, Calais-Fréthun et Lille-Europe. Ces textes prévoient un double contrôle par l'État de départ puis par l'État d'arrivée, qui devrait en principe s'effectuer dans des conditions comparables des deux côtés de la Manche. Or dans les faits, un déséquilibre considérable s'est installé. Côté britannique, la gare de St Pancras fait l'objet d'un programme de modernisation d'envergure visant à augmenter de 2 700 le nombre de passagers traités par heure d'ici trois à quatre ans, puis à refondre entièrement la zone internationale, dans la perspective d'un triplement du trafic transmanche d'ici 2040. L'introduction de sas biométriques et de la reconnaissance faciale y réduit déjà les temps de passage. Côté français, la SNCF a dévoilé en décembre 2025 le programme « Future Gare du Nord », qui prévoit notamment le réaménagement et l'agrandissement du terminal transmanche d'ici 2029, ainsi que la fluidification du parcours des voyageurs en réorganisant l'ordre et la disposition des contrôles de billets, de la douane française, de la douane britannique et de l'inspection des bagages. Ce projet doit permettre de répondre à la hausse de 30 % du trafic attendue d'ici 2030. L'existence de ce programme est une avancée qu'il convient de saluer. Il n'en demeure pas moins que les délais de réalisation suscitent une vive inquiétude parmi les 179 000 Français inscrits sur les listes consulaires d'Europe du Nord, dont une écrasante majorité réside au Royaume-Uni et emprunte régulièrement cette liaison. En attendant l'achèvement des travaux, les voyageurs au départ de Paris doivent toujours se présenter au minimum 45 minutes avant le départ, voire 60 à 90 minutes en période de pointe, là où le temps de passage se réduit déjà côté britannique. Cette asymétrie génère une frustration considérable et amoindrit l'avantage comparatif du train à grande vitesse face à l'aérien. La perspective de l'entrée en service complète du système européen d'entrée/sortie (EES), progressivement déployé depuis octobre 2025, et l'arrivée annoncée de nouveaux opérateurs transmanche à partir de 2029, rendront cette modernisation plus urgente encore. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour accélérer le réaménagement du terminal transmanche de la gare du Nord dans le cadre du programme « Future Gare du Nord », en concertation avec la SNCF, Eurostar et les autorités de police aux frontières, afin de garantir des conditions d'embarquement comparables à celles de St Pancras, conformes aux engagements bilatéraux résultant du protocole de Sangatte et du traité du Touquet, et adaptées à la montée en charge attendue du trafic ferroviaire transmanche.

Données clés

Auteur : [M. Vincent Caure](#)

Circonscription : Français établis hors de France (3^e circonscription) - Ensemble pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14775

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [28 avril 2026](#), page 3597