



COMMISSION
EUROPÉENNE

LE HAUT REPRÉSENTANT DE
L'UNION POUR LES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES ET LA
POLITIQUE DE SÉCURITÉ

Bruxelles, le 20.3.2025
JOIN(2025) 11 final

RAPPORT CONJOINT AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

concernant la mise en œuvre du plan d'action sur la mobilité militaire 2.0

RAPPORT CONJOINT AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

concernant la mise en œuvre du plan d'action sur la mobilité militaire 2.0

I – INTRODUCTION

1. La mobilité militaire garantit la circulation rapide et fluide du personnel et du matériel militaires, à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union. Elle est essentielle pour la sécurité et la défense de l'Union, tant à court qu'à long terme. L'invasion de l'Ukraine par la Russie confirme l'importance de la mobilité militaire en temps de crise. L'invasion russe montre également à quel point il est essentiel de simplifier et d'harmoniser les procédures de déplacement des moyens et équipements militaires pour réagir rapidement et à grande échelle aux crises qui éclatent aux frontières extérieures de l'Union et au-delà. La mobilité militaire est l'une des priorités du plan de développement des capacités (PDC) tel qu'actualisé en 2023 et approuvé par les États membres en novembre de la même année. Le PDC souligne l'urgence d'améliorer sensiblement la mobilité militaire des forces armées des États membres, à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union, en mettant notamment l'accent sur le renforcement des infrastructures de transport à double usage dans l'ensemble du réseau transeuropéen de transport.
2. Le plan d'action de l'Union sur la mobilité militaire 2.0¹ définit un cadre global pour développer un réseau de mobilité militaire bien connecté, affichant des temps de réaction plus courts et des infrastructures et capacités de transport adaptées, sûres, durables et résilientes. La stratégie pour l'industrie européenne de la défense, de mars 2024, met en lumière la nécessité de s'attaquer aux goulets d'étranglement qui subsistent et nuisent à la circulation rapide, efficace et sans entrave des équipements et des capacités militaires, grâce à de nouveaux investissements dans la mobilité militaire.
3. Le deuxième «engagement en faveur de la mobilité militaire 2024», adopté par les États membres dans les conclusions du Conseil sur la sécurité et la défense en mai 2024², complète et renforce le plan d'action sur la mobilité militaire 2.0. Dans le cadre du nouvel engagement du Conseil, les États membres mettront en œuvre 13 actions concrètes avant la fin de 2026, en donnant la priorité aux investissements dans les infrastructures de transport qui facilitent les mouvements militaires, en accélérant la délivrance d'autorisations de mouvements transfrontières et en renforçant la coopération entre l'UE et l'OTAN, entre autres.
4. Le présent deuxième rapport relatif à l'état d'avancement du plan d'action de l'UE sur la mobilité militaire 2.0 reflète les travaux en cours menés par les différents organes, institutions et agences de l'Union pour mettre en œuvre les actions recensées dans les principaux domaines prioritaires du plan d'action. Il englobe également, le cas échéant, les progrès réalisés dans les différents domaines depuis le dernier rapport sur l'état d'avancement de novembre 2023³.

¹ [Plan d'action sur la mobilité militaire 2.0](#).

² [Conclusions du Conseil sur la sécurité et la défense de l'UE, 27 mai 2024](#).

³ Rapport conjoint au Parlement européen et au Conseil concernant la mise en œuvre du plan d'action sur la mobilité militaire 2.0 de novembre 2022 à octobre 2023 [JOIN(2023) 37 final], disponible à l'adresse suivante: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023JC0037>.

5. Le plan d'action fournit une approche stratégique visant à faciliter la participation effective d'un large éventail de parties prenantes, y compris des États membres. Il facilite ainsi la cohérence et les liens entre les activités des États membres – y compris par l'intermédiaire des projets pertinents relevant de la CSP, notamment ceux relatifs à la mobilité militaire et aux plateformes logistiques⁴ – et les axes de travail au niveau de l'Union couvrant l'ensemble des sujets. Des événements annuels sur la mobilité militaire continuent d'être organisés, comme indiqué dans le plan d'action. Du 22 au 23 février 2024, le deuxième événement annuel s'est tenu à Gand sous les auspices de la présidence belge du Conseil, réunissant des experts auprès des institutions de l'Union et des États membres, des spécialistes des projets pertinents relevant de la CSP ainsi que des partenaires tels que l'OTAN.

II – CORRIDORS MULTIMODAUX ET PÔLES LOGISTIQUES

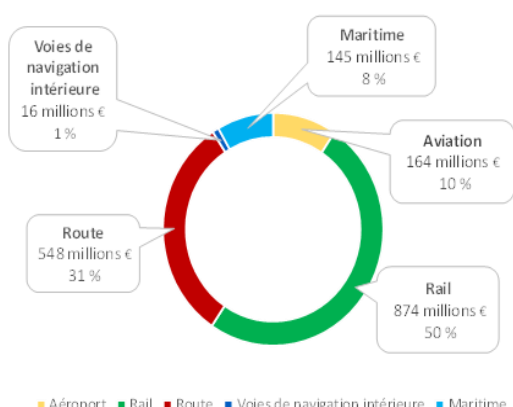
A. Financement des infrastructures de transport à double usage

6. Au titre du cadre financier pluriannuel (CFP) pour la période 2021-2027, un budget d'environ 1,7 milliard d'EUR (soit 75 % de moins que les 6,5 milliards d'EUR initialement proposés par la Commission) a été alloué pour cofinancer des infrastructures de transport à double usage par l'intermédiaire du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Dans un premier temps, il était prévu que la Commission lance chaque année des appels à propositions de projets dans le cadre d'une enveloppe spécifique du MIE consacrée à la mobilité militaire, dotée d'un budget indicatif de 330 millions d'EUR.
7. Le premier des (trois) appels à propositions au titre de cette enveloppe consacrée à la mobilité militaire a été lancé en 2021 et le troisième en mai 2023. Dans le cadre de cet appel, un cofinancement de l'Union de 807 millions d'EUR a été alloué à 38 projets dans 18 États membres⁵. L'enveloppe consacrée à la mobilité militaire au titre du MIE a été épuisée.
8. Au total, le MIE a accordé un cofinancement de 1,76 milliard d'EUR à 95 projets dans 21 États membres. Les graphiques 1 et 2 donnent une vue complète des projets sélectionnés dans le cadre des trois appels, ainsi que de la répartition du financement par mode de transport et par site dans l'ensemble de l'Union.

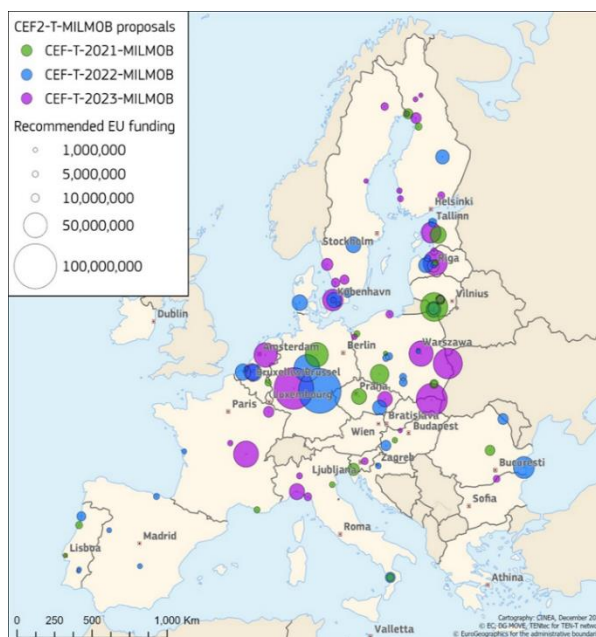
⁴ Réseau de plateformes logistiques en Europe et d'appui aux opérations.

⁵ Décision d'exécution de la Commission du 7 mars 2024 relative à la sélection de projets de mobilité militaire à la suite de l'appel à propositions de 2023 en vue de l'octroi de subventions au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe – secteur des transports en vertu de la décision d'exécution C(2023) 4886, [C(2024) 1421 final]. Une vue d'ensemble des projets sélectionnés est disponible [ici](#).

Graphique 1: financement de la mobilité militaire au titre du MIE par mode de transport



Graphique 2: répartition géographique des projets de mobilité militaire relevant du MIE



9. Au cours de la période actuelle du CFP, les projets d'infrastructures de transport peuvent bénéficier d'un financement au titre de l'enveloppe générale et de l'enveloppe «Cohésion» du MIE. Dans les appels lancés le 24 septembre 2024, les projets à double usage se verront accorder la priorité lors de la phase d'évaluation. Conformément à l'engagement en faveur de la mobilité militaire renouvelé en 2024, la Commission encourage donc activement les États membres et les promoteurs de projets à présenter des propositions de projets qui profiteront non seulement à des utilisations civiles, mais aussi à la mobilité militaire.
10. Dans le cadre du projet de mobilité militaire, les promoteurs peuvent toujours bénéficier de prêts au titre du fonds «Initiative stratégique PLUS pour la sécurité européenne» de la Banque européenne d'investissement. En 2024, cette dernière a élargi les critères relatifs au «double usage» qu'elle applique aux prêts, afin que davantage d'investissements en matière de sécurité et de défense puissent bénéficier d'un financement, notamment dans le domaine de la mobilité militaire. La Banque européenne d'investissement a manifesté son intérêt à utiliser les corridors de mobilité militaire prioritaires de la Commission (voir point 16) comme base solide permettant de sélectionner et de hiérarchiser les investissements dans les infrastructures de transport liées à la mobilité militaire.

B. Révision du règlement relatif au réseau transeuropéen de transport

11. Le 14 décembre 2021, la Commission a présenté sa proposition de révision du règlement relatif au réseau transeuropéen de transport⁶. Le 27 juillet 2022, la Commission a présenté

⁶ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport [COM(2021) 812].

une proposition modifiée reflétant l'évolution de la situation géopolitique⁷. À la suite des négociations entre le Conseil et le Parlement européen dans le cadre de la procédure législative ordinaire, la proposition modifiée a finalement été adoptée le 13 juin 2024 et le règlement est entré en vigueur le 18 juillet 2024⁸.

12. Le règlement contient quatre éléments essentiels pour soutenir la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union. Premièrement, il ancre dans le droit de l'Union la notion de réseau de transport de mobilité militaire; deuxièmement, par son nouvel article 48 sur la mobilité militaire, la Commission est tenue de définir des corridors de mobilité militaire prioritaires; troisièmement, avec ce règlement, le réseau transeuropéen de transport est en voie de devenir en grande partie un réseau d'infrastructures à double usage, notamment parce que les États membres sont tenus de tenir compte des besoins de mobilité militaire lors de la construction ou de la modernisation des infrastructures du réseau transeuropéen de transport; quatrièmement, il renforce plusieurs obligations en matière d'infrastructures de transport et les aligne sur les besoins militaires, en particulier pour le rail. Dans certains cas, les cartes mises à jour tiennent également compte des besoins militaires, notamment avec des extensions vers les pays voisins que sont l'Ukraine et la Moldavie.

C. Planification des infrastructures à long terme pour les mouvements à court terme et de grande envergure des forces militaires

13. Conformément au plan d'action sur la mobilité militaire 2.0, les services de la Commission compétents et le SEAE, en collaboration avec les États membres et après consultation de l'OTAN, ont réalisé une «étude visant à recenser les possibilités de mouvements à court terme et de grande envergure, afin d'améliorer la résilience de l'approvisionnement en carburants et la planification à long terme des infrastructures, et d'optimiser l'utilisation de ces infrastructures» (ci-après l'«étude»). Cet appel à l'action était fondé sur les enseignements tirés des premiers appels à projets d'infrastructure réalisés au titre de l'enveloppe «Mobilité militaire» du MIE. Si le financement de projets par l'intermédiaire du MIE (voir points 6 et suivants) a permis d'accomplir des avancées majeures, une approche plus stratégique contribuerait à créer un réseau de mobilité militaire mieux structuré et plus cohérent.
14. Dans un document officiel de juin 2023, initialement présenté au comité militaire de l'Union européenne et au groupe politico-militaire en 2023, puis au comité politique et de sécurité en février 2024, les services de la Commission et le SEAE ont défini une approche en trois étapes pour compléter l'étude: i) la première étape consistait à recenser les principaux corridors pour les mouvements à court terme et de grande envergure de personnel et de matériel militaires en cas de crise ou de conflit ou pour des exercices militaires; ii) la deuxième étape consistait à recenser les lacunes dans les infrastructures sur les principaux corridors définis comme prioritaires pour les mouvements militaires; et iii) la troisième étape consistait à déterminer les mesures à prendre pour combler ces lacunes et

⁷ Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 [COM(2022) 384 final].

⁸ Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

faire en sorte que le personnel et le matériel militaires puissent circuler sans encombre à des fins militaires.

15. La Commission, en coopération avec l'état-major de l'UE représentant le SEAE, a tenu deux réunions avec les États membres, en octobre 2023 et en juillet 2024, chacune suivie de consultations avec l'OTAN, en particulier avec le commandement interarmées du soutien et de la facilitation établi à Ulm, en Allemagne. Sur cette base, les services de la Commission et le SEAE ont terminé de recenser les corridors de mobilité militaire prioritaires (première étape de l'étude) et ont commencé à travailler au recensement des lacunes dans les infrastructures (deuxième étape de l'étude) et au calcul des investissements nécessaires pour y remédier (troisième étape de l'étude).
16. Les quatre corridors de mobilité militaire prioritaires⁹ recensés ont été présentés au comité militaire de l'UE puis approuvés par celui-ci en octobre 2024. Ces nouveaux corridors prioritaires ont été inclus dans la version révisée de l'annexe II des besoins militaires, qui ont été adoptés par le Conseil le 17 mars 2025. Les corridors permettent de mieux orienter et hiérarchiser les investissements futurs dans le réseau de mobilité militaire, tant au niveau de l'Union qu'au niveau national. L'étude servira également de base à la Banque européenne d'investissement pour recenser (en étroite coopération avec la Commission) les projets à double usage présentant une forte valeur ajoutée pour la défense. L'évaluation en cours des besoins d'investissement servira de point de référence essentiel pour les discussions sur le prochain CFP.

D. Besoins militaires

17. En vue de poursuivre l'alignement des normes relatives au réseau transeuropéen de transport et au réseau de transport militaire de l'Union, le Conseil a adopté, le 23 octobre 2023, une version révisée des besoins militaires, y compris l'annexe II «Corridors de transport multimodaux». Le processus de révision comprenait des consultations avec l'OTAN. L'élargissement du champ d'application des besoins militaires englobe: i) les pôles logistiques, ii) les infrastructures de la chaîne d'approvisionnement en carburant, iii) les enseignements tirés de l'agression militaire de l'Ukraine par la Russie, et iv) les critères militaires pour l'évaluation des propositions de projets d'infrastructures à double usage.
18. L'étude sur les corridors de mobilité militaire prioritaires visée au point 13 a conduit à la nécessité de mettre à jour l'annexe II des besoins militaires pour la mobilité militaire pour deux raisons: inclure les corridors de mobilité militaire prioritaires déterminés par l'étude et veiller à ce que les infrastructures de transport le long de ces corridors aient le statut de double usage (réseau transeuropéen de transport et usage militaire), si besoin est. La nouvelle révision de l'annexe II a été lancée en octobre 2024 et le texte révisé a été adopté par le Conseil le 17 mars 2025.
19. Réunis au sein du groupe de coordination pour le pétrole et les produits pétroliers, les services de la Commission, l'état-major de l'UE et les États membres ont discuté de la manière dont les infrastructures pétrolières pourraient soutenir la mobilité militaire. Les États membres ont procédé à des échanges sur leurs pratiques nationales et recensé les éventuels goulets d'étranglement dans la logistique des carburants militaires le long des

⁹ Corridors Nord, Centre-nord, Centre-sud et Est.

corridors militaires. Les services de la Commission ont adressé aux États membres un questionnaire sur le sujet. L'analyse des réponses servira de base à de nouvelles discussions sur la manière dont les infrastructures pétrolières existantes (les stocks pétroliers stratégiques par exemple) peuvent soutenir la mobilité militaire.

20. Les spécifications relatives aux infrastructures de la chaîne d'approvisionnement en carburant énoncées dans les besoins militaires pour la mobilité militaire, à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union, présentent également des concepts de carburants de substitution à l'épreuve du temps. Dans le contexte de la transition énergétique mondiale, ces concepts de carburants de substitution réduiraient les dépendances extérieures des forces armées de l'Union à l'égard des fournisseurs de combustibles fossiles. Ces concepts ont été examinés lors de réunions consacrées à la mobilité militaire qui se sont tenues entre les services de la Commission, de l'état-major de l'UE et de l'OTAN. Le sujet a également fait l'objet de discussions lors d'un atelier UE-OTAN portant sur le climat et la sécurité dans le cadre de la transition énergétique. Ces discussions ont mis en évidence l'importance de développer en Europe des chaînes d'approvisionnement en carburants de substitution sûres et la base technologique et industrielle correspondante nécessaire à ces carburants de substitution.

E. Accès à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne, ainsi qu'aux autres modes de transport

21. L'action n° 5 de l'engagement en faveur de la mobilité militaire 2024 consiste à «[g]arantir aux forces armées un accès prioritaire aux modes de transport, aux réseaux et aux moyens de transport pertinents, y compris l'espace aérien requis, également par l'intermédiaire du cadre réglementaire de l'UE, à l'appui des efforts nationaux, en particulier en période de crise et de conflit et, si possible, déjà en temps de paix, dans le plein respect de la souveraineté des États membres de l'UE sur leur territoire national et des processus décisionnels nationaux en matière de mouvements militaires». Les institutions de l'Union se sont efforcées de faciliter la mise en œuvre de cette action.
22. En premier lieu, l'Agence européenne de défense (AED) et les services de la Commission compétents ont poursuivi leur coopération visant à garantir l'accès à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne pour l'aviation civile et militaire dans le cadre du ciel unique européen et du projet connexe de modernisation de la gestion du trafic aérien (SESAR), en coordination avec l'entreprise commune SESAR et l'entité gestionnaire du déploiement de SESAR. La moindre lacune en matière d'interopérabilité des systèmes militaires et civils menace l'accès des militaires à l'espace aérien et leur utilisation des services de navigation. Cela pourrait également créer des difficultés, dans les cas où l'armée fournit des services aux utilisateurs civils. Les problèmes croissants liés au brouillage et à l'usurpation ont également mis en évidence la nécessité d'un réseau opérationnel minimal résilient de systèmes terrestres de communication, de navigation et de surveillance (CNS) qui serviraient de systèmes de secours en cas d'événements perturbateurs, afin de garantir la mobilité militaire par voie aérienne 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'aviation et la gestion du trafic aérien ont été intégrées à l'initiative sur la mobilité militaire (comme indiqué dans la mise à jour précédente des besoins militaires¹⁰), en reconnaissance de leur importance pour combler les lacunes en matière d'interopérabilité et garantir la résilience des services de gestion du trafic aérien/CNS. Le règlement d'exécution relatif aux

¹⁰ Version révisée de l'annexe II des besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE (ST 11373/19), du 27 mars 2023.

exigences en matière de double usage¹¹ a permis à la communauté de l'aviation militaire de participer à des appels à propositions dans le domaine de la mobilité militaire au titre du MIE (deux projets liés à des aéroports ont bénéficié d'un financement en 2024).

23. L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) a également progressé dans les travaux visant à améliorer l'interchangeabilité des pièces (de rechange) entre les industries de l'aviation civile et de l'aviation militaire. L'élaboration d'un protocole de certification précisera les conditions et facilitera la future certification de double usage pour la maintenance des pièces et équipements d'aéronefs. Toutefois, l'autorité de certification en matière de défense est une prérogative des États membres et les autorités nationales de ces derniers supervisent leurs exigences respectives en matière de certification. La coopération civilo-militaire est axée sur l'intégration de la gestion du trafic aérien. Du point de vue de la certification, l'AED préside le Forum des autorités militaires de navigabilité, qui définit les exigences européennes dans le domaine de la navigabilité militaire. Les autorités militaires nationales de navigabilité des États membres utilisent ces exigences pour leurs règlements. L'élaboration des exigences européennes en matière de navigabilité militaire, fondée sur l'accord de coopération entre l'AED et l'AESA et le programme de travail continu qui s'ensuit, est conforme aux derniers règlements de l'AESA. Le même principe sera appliqué à la navigabilité militaire et à la certification des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord, le cas échéant, afin de réduire au minimum les différences entre les réglementations nationales des États membres et les différences entre les programmes européens.
24. Enfin, en juillet 2023, la DG MOVE a présenté une révision du règlement sur les capacités ferroviaires¹², qui harmonise les règles de l'Union relatives aux capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la gestion du trafic, en tenant compte des besoins des ministères de la défense portés à sa connaissance par l'intermédiaire de l'AED. La révision proposée comporte une nouvelle disposition qui permet d'annuler des droits d'accès aux voies ferrées sans compensation, en cas de crise et de demande de dernière minute de la part des forces armées. Des exceptions similaires sont prévues pour les exercices simulant des situations de crise. À la suite de l'adoption par le Parlement européen de son rapport le 12 mars 2024 et de l'adoption par le Conseil de son orientation générale le 18 juin 2024, la première réunion de trilogue s'est tenue le 19 novembre 2024.

III – MESURES DE SOUTIEN RÉGLEMENTAIRE

A. Autorisations des mouvements transfrontières

25. Le programme de catégorie A de l'AED relatif à l'optimisation des procédures d'autorisation des mouvements transfrontières en Europe progresse de manière satisfaisante vers la simplification et l'harmonisation des procédures de mobilité militaire dans toute l'Europe. À ce jour, 27 États membres contributeurs, dont la Norvège, ont signé l'accord relatif au programme sur les autorisations de mouvements transfrontières. Les

¹¹ Règlement d'exécution (UE) 2021/1328 de la Commission du 10 août 2021 précisant les exigences en matière d'infrastructure applicables à certaines catégories d'actions concernant des infrastructures à double usage en vertu du règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil, C(2021) 5859 (JO L 288 du 11.8.2021, p. 37).

¹² COM(2023) 443/2: proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010, disponible [ici](#).

accords techniques pour les mouvements de surface et le domaine aérien ont été signés respectivement par 26 et 25 États membres contributeurs (dont la Norvège). Les récentes mises à jour des formulaires de l'accord technique pour les mouvements de surface ont simplifié plus avant la procédure d'obtention des autorisations diplomatiques annuelles. Les négociations concernant l'accord technique pour le domaine maritime ont bien avancé. Cet accord entraînera également une modification de l'accord relatif au programme.

26. En soutien à l'application des accords techniques signés, l'AED a mis au point une matrice de suivi de la mise en œuvre qui permet de surveiller l'avancement des différentes activités réalisées au titre de ces accords. En outre, le réseau de points de contact nationaux pour la mobilité militaire fournira de précieuses contributions de la part des États membres en vue de futures modifications. L'AED coopérera avec les États membres pour faciliter la mise en œuvre intégrale des accords techniques et tester le modèle d'autorisation annuelle élaboré dans le cadre de l'accord technique relatif aux mouvements de surface.
27. En ce qui concerne l'utilisation des accords techniques relatifs aux autorisations de mouvements transfrontières, les États membres coordonnent leurs efforts nationaux au niveau stratégique, dans le cadre du projet CSP sur la mobilité militaire. Cette coordination a conduit à la mise en place d'un réseau de points de contact nationaux, qui devrait être le principal utilisateur des accords techniques de l'AED relatifs aux autorisations de mouvements transfrontières.
28. Sur la base des premières consultations menées avec les États membres coordonnateurs des deux projets CSP «Mobilité militaire» et «Réseau de plateformes logistiques», l'AED et la Commission ont élaboré, fin 2023, un concept visant à créer des synergies entre les deux projets. Ce concept utilise le visualiseur de cartes TENCtec pour mettre en évidence les lacunes et les besoins en matière de plateformes logistiques le long des corridors militaires en Europe. Sur la base de ces résultats, le projet CSP «Réseau de plateformes logistiques» devrait fournir des plateformes logistiques supplémentaires – éventuellement temporaires – pour soutenir les mouvements militaires dans ces corridors. Les deux projets CSP tiennent compte de la suggestion de l'AED.
29. En janvier 2024, trois États membres¹³ ont signé une déclaration d'intention concernant un corridor commun de renforcement et de soutien, en étroite coopération avec l'OTAN. L'objectif est de faciliter et de rendre plus efficace la circulation du personnel et des équipements militaires depuis les ports de la mer du Nord vers le flanc oriental de l'OTAN. Le Deutsch-Netherlands-Office recense, notamment au moyen d'exercices réels, les obstacles au déplacement rapide de troupes et de matériel militaire le long de ce corridor, et propose des solutions pour y remédier, telles que la simplification et l'harmonisation des règles et la reconnaissance mutuelle des procédures transfrontières. Cette «zone de mobilité militaire» servira de modèle pour des solutions similaires sur d'autres corridors de renforcement et de soutien. Deux accords relatifs à des zones de mobilité militaire ont également été signés¹⁴ lors du sommet de l'OTAN à Washington en juillet 2024, et trois autres ont été signés depuis¹⁵. L'ensemble de ces initiatives, idées et progrès découle des différentes réunions et manifestations auxquelles ont participé les parties prenantes, à l'échelle de l'Union et des États membres, dans le domaine de la mobilité militaire.

¹³ Pologne-Pays-Bas-Allemagne.

¹⁴ Italie-Albanie-Macédoine du Nord-Bulgarie-Roumanie et Grèce-Bulgarie-Roumanie.

¹⁵ Islande-Norvège-Suède-Finlande-Danemark, Italie-Slovénie-Croatie-Hongrie et Roumanie-Bulgarie-Turquie.

B. Numérisation des processus logistiques

30. Les travaux se poursuivent en ce qui concerne le projet du Fonds européen de la défense (FED) relatif à un système numérique pour l'échange sécurisé d'informations relatives à la mobilité militaire. Le projet bénéficie d'un financement de 9 millions d'EUR du FED. En 2024, les Pays-Bas se sont joints à ce projet mené par l'Estonie, qui réunissait déjà des entreprises de neuf États membres¹⁶ et de la Norvège. Des discussions sont en cours quant à une possible adhésion de la Slovaquie, tandis que l'Estonie est prête à intégrer davantage de pays dans le projet, ce qui serait très bénéfique pour le système numérique pour l'échange sécurisé d'informations relatives à la mobilité militaire.
31. La durée totale du projet était initialement de 30 mois, du 1^{er} janvier 2023 au 31 mai 2025. En raison d'un retard dans la signature du protocole d'accord, le système ne sera pas disponible à la mi-2025, comme prévu initialement. Il devrait être achevé d'ici à la fin de 2025 et facilitera l'échange direct et sécurisé d'informations entre les gouvernements participants qui demandent et approuvent des mouvements militaires.

C. Douanes

32. En mars 2024, une évaluation des besoins, des gains et des risques pour le développement d'un système douanier militaire a été réalisée par l'AED et les États membres contributeurs, avec l'aide consultative de la Commission. Dans le cadre de la deuxième phase de l'accord relatif au programme de l'AED sur l'harmonisation des besoins militaires dans le domaine douanier, l'AED a lancé une étude visant à déterminer les spécifications et exigences techniques de la numérisation des procédures douanières militaires. Cette étude comprend une discussion sur l'utilisation du traitement électronique des données pour faciliter un échange d'informations efficace entre les forces militaires et les autorités douanières. Les conclusions de l'étude, combinées aux résultats du projet de système numérique pour l'échange sécurisé d'informations relatives à la mobilité militaire, seront évaluées par l'AED et les États membres contributeurs. En outre, l'AED, en concertation avec l'OTAN, évalue la possibilité de numériser le formulaire 302 de l'OTAN et de l'intégrer dans le système douanier militaire. La Commission attend les premiers résultats tangibles d'un tel système. Elle évaluera ensuite la nécessité d'apporter des modifications juridiques à la législation douanière de l'Union afin d'établir un cadre juridique pour l'utilisation par les États membres d'un formulaire 302 européen numérisé.

D. Amélioration de la logistique

33. En septembre 2024, une deuxième étude a été présentée, concernant la manière de connecter les différentes applications informatiques des États membres en matière de logistique militaire à un réseau de communication logistique fédéré, afin de permettre l'échange et le partage de données logistiques entre les participants. Une étude de suivi, dont le lancement est prévu en 2025, établira une liste complète des applications informatiques utilisées par les opérateurs logistiques commerciaux et déterminera la manière d'intégrer ces applications informatiques dans un réseau sécurisé commun plus large. Le projet de système informatique logistique ne vise pas à remplacer les différentes applications informatiques utilisées. Son objectif stratégique est de fournir une architecture

¹⁶ Bulgarie, Tchéquie, Allemagne, Estonie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pologne, Roumanie.

permettant de connecter différentes applications et d'y intégrer d'autres applications ultérieurement.

34. En ce qui concerne le recours à la fabrication additive, communément connue sous le nom d'impression 3D dans le contexte de la logistique militaire, le projet de catégorie B de l'AED élaboré en novembre 2023, intitulé «Additive Manufacturing for Logistic support» (Fabrication additive pour un soutien logistique), vise à mettre au point des normes communes en vue de faciliter l'interchangeabilité des pièces de fabrication additive. Pour soutenir ces activités, l'AED a réalisé diverses études sur des questions juridiques liées à la fabrication additive et à la gestion des données relatives à celle-ci, qui ont été présentées au cours de l'année 2024. En 2025, l'AED mènera une autre étude portant sur un concept harmonisé de formation à la fabrication additive, afin de garantir l'interopérabilité dans la fourniture des services et du soutien logistique.

IV – RÉSILIENCE ET PRÉPARATION

A. Capacités de transport stratégique

35. L'AED a poursuivi ses travaux visant à mettre en place les capacités nécessaires en matière de transport maritime et aérien, conformément au rapport de 2020 sur l'examen annuel coordonné en matière de défense et en association avec les projets CSP pertinents. Deux documents d'orientation sur le développement industriel ainsi qu'une étude financée au titre du programme de travail du FED pour 2022 ont été produits dans le cadre du projet CSP sur le futur avion cargo tactique de taille moyenne. Des exigences communes de haut niveau ont été élaborées dans le cadre du projet CSP relatif au transport aérien stratégique pour les cargaisons hors gabarit, tandis que l'appel à la réalisation d'une étude dans ce domaine au titre du programme de travail 2023 du FED sera lancé en décembre 2024. Le projet CSP relatif à un hélicoptère moyen de nouvelle génération a débuté en juin 2023 et les contributions des États membres concernant leurs futurs plans relatifs aux hélicoptères, tant pour la modernisation des flottes existantes que la mise en place de nouvelles plateformes, sont en cours d'analyse.
36. En 2025, l'AED lancera deux études: i) une étude visant à évaluer la disponibilité actuelle des moyens ferroviaires nationaux et commerciaux utilisés par l'armée et à recenser les éventuels besoins en matière de transport et d'infrastructure ferroviaires spécialisés, et comprenant également une évaluation de la législation nationale et européenne par rapport aux besoins militaires; et ii) une étude visant à évaluer les infrastructures essentielles du transport par voies navigables intérieures et les capacités pour des mouvements militaires.

B. Protection contre les risques en matière de sécurité

37. À la demande du Conseil¹⁷, les services de la Commission, le groupe de coopération pour la sécurité des réseaux et des systèmes d'information et le SEAE élaborent actuellement des scénarios de risques en matière de cybersécurité. En juillet 2024, le groupe a publié un rapport d'évaluation des risques relatif à la cyber-résilience des secteurs des

¹⁷ Conclusions du Conseil sur la mise en place d'une posture cyber de l'Union européenne, ST09364/22, 23 mai 2022.

télécommunications et de l'électricité de l'Union¹⁸. D'autres secteurs critiques, tels que celui des transports, seront évalués dans les prochaines éditions. Un réseau de partage de données résilient et solide, doté d'un niveau élevé de cybersécurité, est nécessaire pour favoriser un partage efficace des données numériques entre les parties prenantes et les opérateurs civils et militaires concernés. Un tel réseau pourrait tirer le meilleur parti des infrastructures de l'Union telles que le programme de l'Union pour une connectivité sécurisée (IRIS²).

38. En janvier 2024, la Commission a présenté une proposition visant à réviser le règlement sur les investissements directs étrangers¹⁹, afin de mieux protéger la sécurité et l'ordre public de l'Union grâce à un meilleur filtrage des investissements étrangers dans l'Union. Dans un contexte géopolitique en mutation, il est dans l'intérêt commun de tous les États membres de favoriser un filtrage efficace des investissements étrangers dans les entreprises de l'Union qui fournissent des technologies, des infrastructures ou des intrants critiques, ou qui détiennent des informations sensibles, et dont les activités sont essentielles pour la sécurité ou l'ordre public au niveau de l'Union. Du point de vue de la mobilité militaire, il importe que la proposition de révision du règlement relatif aux investissements directs étrangers mentionne clairement que le réseau transeuropéen de transport constitue un «projet ou programme présentant un intérêt pour l'Union», ce qui entraîne l'obligation pour les États membres ou la Commission d'examiner si les investissements directs étrangers associés sont susceptibles d'avoir une incidence négative sur le réseau transeuropéen de transport sur le plan de la sécurité ou de l'ordre public. La Commission et les États membres seront alors en mesure de mieux déterminer, évaluer et atténuer les risques possibles pour la sécurité ou l'ordre public résultant d'une proposition d'investissement direct étranger dans les infrastructures de transport essentielles de l'Union.

39. Dans le cadre du forum de consultation pour l'énergie durable dans le secteur de la défense et de la sécurité (FC SEDSS), les travaux se sont poursuivis pour examiner les moyens d'accroître l'utilisation des sources d'énergie renouvelables dans les transports. Ces travaux répondent également aux objectifs de la communication conjointe intitulée «Une nouvelle approche du lien entre climat et sécurité», adoptée en juin 2023²⁰, qui invitait le SEAE, les services de la Commission et l'AED à analyser les moyens de réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles dans les transports militaires en promouvant l'adoption de sources d'énergie renouvelables et de technologies connexes. Quatre exemples de ce travail d'analyse sont présentés ci-après.

- Plusieurs résultats de la phase III du FC SEDSS (des études de recherche, des idées de projets liés à l'énergie dans le secteur de la défense et le document d'orientation sur la promotion de l'énergie durable) publiés en 2024 ont abordé divers sujets: les solutions de substitution aux combustibles fossiles et les pratiques de décarbonation efficaces pour les transports, les besoins militaires en matière de solutions fondées

¹⁸ Groupe de coopération SRI: «EU cybersecurity risk evaluation and scenarios for the telecommunications and electricity sectors», disponible à l'adresse suivante: <https://ec.europa.eu/newsroom/dae/redirection/document/107357>.

¹⁹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au filtrage des investissements étrangers dans l'Union et abrogeant le règlement (UE) 2019/452 du Parlement européen et du Conseil [COM(2024) 23 final], disponible [ici](#).

²⁰ Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil intitulée «Une nouvelle approche du lien entre climat et sécurité: tenir compte de l'incidence du changement climatique et de la dégradation de l'environnement sur la paix, la sécurité et la défense» [JOIN(2023) 19 final].

sur l'hydrogène pour les véhicules logistiques militaires lourds, et l'incidence du changement climatique et de la transition vers une énergie verte sur la résilience et la sécurité énergétique des infrastructures énergétiques critiques liées à la défense, y compris les infrastructures de transport militaire.

- L'étude réalisée au cours de la phase III du FC SEDSS, intitulée «Decarbonising the Defence Sector – Challenges and Opportunities» (Décarbonation du secteur de la défense – enjeux et perspectives), a examiné les solutions de substitution aux combustibles fossiles mises au point pour le transport routier de courte et moyenne distance. Elle s'est également penchée sur la collecte et le suivi des données relatives à toutes les utilisations de l'énergie, y compris les transports (par exemple, pour le calcul du taux de consommation d'énergie renouvelable), ainsi que sur les sources de financement en faveur d'une mobilité améliorée et les défis qui y sont liés.
- L'étude intitulée «Study on Defining the Key Requirements for an Energy Storage Selection Decision Tool for Homeland Defence Installations» (Étude sur la définition des exigences essentielles concernant un outil d'aide à la décision en ce qui concerne les choix en matière de stockage de l'énergie, destiné aux installations de défense intérieure) a présenté des solutions quant à la manière de mettre en correspondance les technologies de stockage de l'énergie appropriées avec différentes applications, y compris les transports, tant pour un usage léger (véhicules de moins de 3 tonnes) que pour un usage lourd (véhicules de plus de 3 tonnes).
- La phase III du FC SEDSS s'est achevée le 30 septembre 2024, mais ces questions continueront d'être examinées au cours de la phase IV (du 1^{er} octobre 2024 au 30 septembre 2028).

V – PARTENARIATS

A. UE-OTAN

40. Le dialogue structuré UE-OTAN sur la mobilité militaire, qui s'est tenu en novembre 2023 et juin 2024, a réuni les services compétents des deux organisations. Il constitue un cadre efficace pour présenter les dernières évolutions et faire le point, tout en offrant la possibilité d'examiner les domaines dans lesquels la coopération pourrait être améliorée, en vue d'assurer la cohérence et le renforcement mutuel. L'OTAN a participé au symposium sur la mobilité militaire de l'AED en janvier 2024 et des membres du personnel de l'OTAN ont participé à une réunion de l'AED sur la numérisation de la procédure douanière militaire liée au formulaire douanier 302 de l'UE/OTAN. En outre, des représentants de l'OTAN ont participé au deuxième événement annuel sur la mobilité militaire en juin 2024 et le commandement interarmées du soutien et de la facilitation de l'OTAN assiste, de manière informelle, aux réunions pertinentes du projet CSP sur la mobilité militaire.
41. La participation des alliés de l'OTAN non membres de l'Union aux projets CSP pertinents continue d'apporter une valeur ajoutée, y compris du point de vue transatlantique et du point de vue UE-OTAN. Outre les États-Unis, le Canada, la Norvège et le Royaume-Uni, le Conseil envisage d'adopter une décision autorisant à inviter la Suisse à participer au projet CSP sur la mobilité militaire. Bien que l'arrangement administratif entre le projet et le Royaume-Uni soit en attente de conclusion, le Royaume-Uni participe à toutes les

réunions importantes du projet en qualité de «futur pays tiers partenaire». L'arrangement administratif relatif à la participation du Canada au projet CSP «Réseau de plateformes logistiques» a été conclu en mai 2024.

B. Nouer des liens avec d'autres partenaires

42. À la suite de sa révision, le règlement sur le réseau transeuropéen de transport étend à présent les corridors de transport européens à l'Ukraine et à la Moldavie. L'extension des corridors s'appuie sur les efforts déployés par l'Union pour renforcer la connectivité des transports de ces pays avec l'Union, tels que l'initiative des corridors de solidarité que la Commission a lancée en mai 2022 pour aider l'Ukraine à maintenir ses routes commerciales ouvertes à la suite du blocus de la Russie sur les ports ukrainiens.
43. Le 30 janvier 2024, l'AED, en coopération avec la présidence belge du Conseil de l'Union, a organisé un symposium de haut niveau sur la mobilité militaire à Bruxelles. Cet événement a réuni des hauts fonctionnaires, ainsi que la haute représentante de l'UE pour la politique étrangère et de sécurité commune et plusieurs ministres de la défense de l'Union. Des représentants de l'OTAN et des États-Unis y ont également participé, mettant en évidence l'importance de la coopération transatlantique pour améliorer la mobilité militaire. Les discussions ont porté sur les défis posés par l'évolution de la situation en matière de sécurité, qui mettent en lumière la nécessité d'une coopération accrue entre les États membres de l'Union et les partenaires internationaux.

VI – CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

44. Le rapport Draghi²¹ de septembre 2024 sur l'avenir de la compétitivité européenne réitère les arguments précédemment exposés dans le plan d'action sur la mobilité militaire 2.0 et les engagements pris par les États membres dans le cadre de l'engagement en faveur de la mobilité militaire 2024. L'argument le plus remarquable est que les infrastructures de transport constituent un élément stratégique pour que les forces armées des États membres puissent réagir rapidement et à grande échelle aux crises qui éclatent à l'intérieur des frontières de l'Union et au-delà. Le rapport Niinistö²² d'octobre 2024 sur le renforcement de la préparation et de l'état de préparation civils et militaires de l'Europe [«Safer together: Strengthening Europe's civilian and military preparedness and readiness» (Plus en sécurité ensemble: renforcer la préparation et l'état de préparation civils et militaires de l'Europe)] considère que la mobilité militaire sert de modèle pour améliorer la politique de l'Union en matière de double usage, et préconise de développer davantage cette capacité.
45. Deux ans après le début de la mise en œuvre du plan d'action sur la mobilité militaire 2.0, des actions importantes ont été engagées dans les quatre grands domaines prioritaires, démontrant des progrès constants et reflétant le sentiment d'urgence commun compte tenu des crises et des défis en matière de sécurité, à l'échelle régionale et mondiale. Afin d'atteindre l'objectif commun d'un réseau de mobilité militaire performant, toutes les parties prenantes concernées doivent poursuivre leurs actions respectives dans le cadre d'une approche pangouvernementale coordonnée. Le nouvel engagement en faveur de la mobilité militaire pris par les États membres en 2024 contribuera à atteindre cet objectif,

²¹ https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_en.

²² https://commission.europa.eu/document/download/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en?filename=2024_Niinisto-report_Book_VF.pdf.

en s'appuyant sur les travaux des projets CSP pertinents relevant du champ d'application plus large du plan d'action.

46. La haute représentante et la Commission présenteront le prochain rapport sur les progrès réalisés d'ici à la fin de 2025.