



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 14 novembre 2023
(OR. en)

15417/23

COPS 547
POLMIL 303
EUMC 477
TRANS 505
UD 259

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	14 novembre 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	JOIN(2023) 37 final
Objet:	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

Les délégations trouveront ci-joint le document JOIN(2023) 37 final.

p.j.: JOIN(2023) 37 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

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

Bruxelles, le 13.11.2023
JOIN(2023) 37 final

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**

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

I – INTRODUCTION

1. La boussole stratégique en matière de sécurité et de défense¹ de mars 2022 a confirmé qu'il était vital d'améliorer substantiellement la mobilité militaire pour la sécurité et la défense européennes, en particulier dans le contexte de l'agression militaire de l'Ukraine par la Russie. Elle permet aux forces des États membres de l'UE de réagir rapidement et à l'échelle requise aux crises qui éclatent aux frontières extérieures de l'UE et au-delà, notamment en déplaçant le matériel militaire aussi rapidement que possible et ce, dans les meilleures conditions envisageables. Conformément à la boussole stratégique, le plan d'action de l'UE sur la mobilité militaire 2.0² 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.
2. Le présent premier 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 du plan d'action sur la mobilité militaire de 2018, qui a été présenté en septembre 2021³.
3. Le plan d'action fournit une approche stratégique visant à faciliter la participation effective d'un large éventail de parties prenantes, y compris dans les États membres. Il facilite ainsi la cohérence et les liens entre les activités des États membres – y compris par l'intermédiaire des différents pertinents projets relevant de la CSP, notamment en ce qui concerne la mobilité militaire et les pôles logistiques⁴ – et les axes de travail au niveau de l'UE couvrant l'ensemble des sujets. Comme prévu dans le plan d'action, le premier «événement annuel» sur la mobilité militaire a été organisé en juin 2023, sous les auspices de la présidence suédoise du Conseil, réunissant des experts des institutions de l'UE, 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

4. Le cadre financier pluriannuel 2021-2027 prévoit un budget s'élevant à 1,69 milliard d'EUR pour cofinancer les infrastructures de transport à double usage par l'intermédiaire du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. En septembre 2021, la Commission a lancé le premier appel à propositions de projets. Dans un premier temps, il était prévu que la Commission lance chaque année des appels à propositions de projets avec un budget indicatif de 330 millions d'EUR⁵.
5. À la suite de l'agression non provoquée de la Russie contre l'Ukraine, la Commission a considérablement renforcé son soutien aux infrastructures de transport à double usage pour la mobilité militaire, en accélérant l'évaluation des propositions et en concentrant le budget disponible en début de période.

¹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7371-2022-INIT/fr/pdf>

² [Action plan on military mobility 2.0.pdf \(europa.eu\)](#)

³ Rapport conjoint au Parlement européen et au Conseil concernant la mise en œuvre du plan d'action sur la mobilité militaire d'octobre 2020 à septembre 2021 [JOIN(2021) 26 final].

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

6. En mai 2022, la Commission a attribué un total de 339 millions d'EUR de cofinancement de l'UE à 22 projets dans 15 États membres pour tous les modes de transport⁶.
7. La Commission a avancé la date du deuxième appel à propositions avec un lancement également en mai 2022, avec un budget indicatif de 330 millions d'EUR. Les États membres ont répondu à l'appel avec un intérêt accru et le montant demandé pour le cofinancement de l'UE s'est élevé à un total de 1,39 milliard d'EUR, soit quatre fois plus que le budget alloué. Compte tenu de la haute qualité des projets et de l'urgence de répondre au nouvel environnement géopolitique, la Commission a sélectionné 35 projets pour un montant total de 616 millions d'EUR de cofinancement de l'UE⁷ en novembre 2022.
8. Au total, 57 projets sont donc en cours dans 18 États membres, pour un cofinancement de l'UE de 944 millions d'EUR. 35 % de ce montant sont alloués aux chemins de fer, 28 % au transport routier, 21 % aux aéroports et 16 % à un projet d'infrastructure maritime. Parmi les types de projets cofinancés les plus courants figurent l'amélioration de la capacité ferroviaire (principalement pour assurer la circulation des trains de 740 m), l'amélioration de la capacité des autoroutes (notamment des viaducs et des ponts routiers) et des aéroports, l'augmentation des capacités de manutention multimodale, ainsi que le renforcement de la capacité et de la connectivité portuaires.
9. Un troisième et dernier appel à propositions a été lancé en mai 2023, la date limite de soumission des projets étant fixée à septembre 2023, dans l'objectif d'utiliser le budget restant d'environ 790 millions d'EUR. Le troisième appel est celui qui a le plus suscité l'intérêt des États membres jusqu'à présent: 22 États membres ont présenté 112 projets pour un cofinancement total de l'UE de 3,7 milliards d'EUR, soit 4,7 fois plus que le montant du budget. La Commission devrait publier la décision d'attribution pour le troisième appel au début de l'année 2024. Une fois ce troisième appel terminé, il y a de très fortes chances que le budget global disponible pour les infrastructures de transport à double usage pour la mobilité militaire au titre du présent CFP soit épuisé.
10. Enfin, dans la déclaration du Conseil européen informel de Grenade d'octobre 2023, les dirigeants de l'UE ont réaffirmé leur intention de mettre l'accent sur la mobilité militaire⁸.
11. Le 15 juin 2023, le conseil d'administration de la Banque européenne d'investissement a approuvé l'«initiative stratégique PLUS pour la sécurité européenne». Cette initiative met davantage de fonds à disposition pour les investissements en matière de sécurité et de défense – jusqu'à 8 milliards d'EUR au cours de la période 2021-2027 des perspectives financières pluriannuelles actuelles –, avec un champ d'application plus large qui inclut notamment la mobilité militaire et les infrastructures critiques en tant que domaines supplémentaires. La Banque européenne d'investissement reconnaît l'évolution de l'environnement géopolitique, qui s'est traduite par une augmentation des besoins de financement dans divers domaines liés à la sécurité européenne et au secteur de la défense, y compris ses chaînes d'approvisionnement. Compte tenu de la nature de ces actifs et investissements, la prochaine étape consistera à recenser les projets potentiels. Des

⁶ Décision d'exécution de la Commission du 24 mai 2022 portant sur la sélection de projets de mobilité militaire à la suite de l'appel à propositions de 2021 en vue de l'octroi de subventions au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe – secteur des transports, conformément à la décision d'exécution C(2021) 5763, [C(2022) 3261 final].

⁷ Décision d'exécution de la Commission du 11 avril 2023 portant sur la sélection de projets de mobilité militaire à la suite de l'appel à propositions de 2022 en vue de l'octroi de subventions au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe – secteur des transports, conformément à la décision d'exécution C(2021) 5763, [C(2023) 2298 final].

⁸ Déclaration de Grenade, Conseil européen, 6 octobre 2023, <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2023/10/06/granada-declaration/>

discussions avec la Commission européenne sur la manière dont ce domaine pourrait être soutenu sont déjà en cours.

B. Révision des réseaux transeuropéens de transport

12. La Commission a présenté sa proposition de révision du règlement relatif aux réseaux transeuropéens de transport le 14 décembre 2021⁹. Elle contient deux aspects essentiels qui faciliteraient la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE: premièrement, plusieurs exigences en matière d'infrastructures de transport, en particulier pour les chemins de fer, sont renforcées; deuxièmement, les cartes mises à jour, dans certains cas, reflètent également les besoins militaires. Le 27 juillet 2022, la Commission a présenté une proposition modifiée reflétant l'évolution de la situation géopolitique¹⁰.
13. Le processus de révision des réseaux transeuropéens de transport est soumis à la procédure législative ordinaire, ce qui signifie que le Conseil et le Parlement doivent se mettre d'accord sur le texte final du règlement fondé sur la proposition de la Commission. Le Conseil a arrêté l'orientation générale le 5 décembre 2022¹¹. Entre-temps, le Parlement européen a adopté son rapport et son mandat de négociation le 13 avril 2023¹². Il contient une proposition de nouvel article 47 *bis* sur la mobilité militaire. Cet article imposerait notamment aux États membres de tenir compte des besoins en matière de mobilité militaire lors de la construction ou de la modernisation d'infrastructures sur le réseau transeuropéen de transport¹³. En outre, le nouvel article engagerait la Commission à réaliser une étude sur les mouvements militaires à grande échelle et à court préavis¹⁴.
14. Jusqu'à présent, quatre trilogues politiques du Conseil, du Parlement européen et de la Commission ont eu lieu dans l'espoir que les négociations puissent être conclues par la présidence espagnole du Conseil d'ici la fin de 2023 et que le règlement puisse entrer en vigueur au printemps 2024.

C. Besoins militaires

15. En vue de poursuivre l'alignement des normes relatives au réseau transeuropéen de transport et au réseau de transport militaire de l'UE, le Conseil a adopté, le 23 octobre 2023, la révision des besoins militaires, y compris l'annexe II «Corridors de transport multimodaux». Le processus de révision comprenait également des consultations avec l'OTAN. L'élargissement du champ d'application des besoins militaires englobe les pôles logistiques, les infrastructures de la chaîne d'approvisionnement en carburant, les enseignements tirés de l'agression militaire de l'Ukraine par la Russie et les critères militaires pour l'évaluation des propositions de projets d'infrastructures à double usage.

⁹ 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.

¹⁰ 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.

¹¹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15058-2022-INIT/fr/pdf>

¹² https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0147_FR.html#_section1

¹³ «1. Lors de la construction ou de la modernisation d'infrastructures sur le réseau transeuropéen de transport, les États membres évaluent la nécessité, la pertinence et la faisabilité d'aller au-delà des exigences énoncées au chapitre III, afin de supporter le poids, l'ampleur et l'échelle du transport militaire de troupes et de matériel.»

¹⁴ «2. Au plus tard le ... [un an après l'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission réalise une étude visant à recenser les possibilités de mouvements à grande échelle et à court préavis dans l'ensemble de l'Union, y compris les axes stratégiques, en vue d'améliorer le double usage des infrastructures du réseau transeuropéen de transport. Cette étude fournit des éléments pour la planification à long terme des infrastructures à des fins de mobilité à double usage. Au cours de cette étude, la Commission consulte les États membres.»

16. La nouvelle annexe sur les infrastructures de la chaîne d’approvisionnement en carburant¹⁵ décrit les spécifications techniques applicables aux systèmes, aux installations et aux équipements de carburant afin de garantir qu’ils sont capables de soutenir efficacement les mouvements militaires à grande échelle tout en maintenant l’interopérabilité avec des partenaires stratégiques, tels que l’OTAN. Elle contient les mêmes besoins que les normes utilisées par l’OTAN, qui ont été partagées avec l’État-major de l’UE (EMUE)¹⁶. S’inscrivant dans le cadre des besoins militaires, cette annexe offre la possibilité d’un éventuel cofinancement futur de projets d’infrastructures à double usage de la chaîne d’approvisionnement en carburant au titre du mécanisme pour l’interconnexion en Europe, afin d’encourager les États membres à investir dans leurs infrastructures de la chaîne d’approvisionnement en carburant.

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

17. Les services de la Commission, en collaboration avec le Service européen pour l’action extérieure (SEAE), y compris l’EMUE, ont fourni aux États membres une note explicative sur la méthode d’approche et le calendrier d’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. Les travaux relatifs à l’étude ont commencé et devraient être achevés au printemps 2024. La première étape, amorcée en juillet de cette année et menée actuellement en étroite coopération avec les États membres, déterminera les principaux corridors pour les mouvements à court terme et de grande envergure de personnel et de matériel militaires en cas de conflit ou pour des exercices militaires. La deuxième étape consistera à recenser les lacunes dans les infrastructures sur les principaux corridors définis comme prioritaires pour les mouvements militaires. Au cours de la troisième étape, des actions devront être définies afin d’atténuer ces lacunes et de veiller à ce que le personnel et le matériel militaires puissent circuler dans les meilleures conditions envisageables. Dans le but général de mieux hiérarchiser les investissements nécessaires pour encourager les mouvements militaires à court terme et de grande envergure, l’étude soutient l’objectif de mettre en place un réseau bien structuré, y compris la capacité de transporter et de stocker des marchandises dangereuses et de disposer de carburant en quantité suffisante.
18. Ces travaux renforceront les synergies entre la politique du RTE-T et la mobilité militaire de l’UE tout en utilisant les ressources limitées de la manière la plus efficace possible. Les actions recensées visant à atténuer les lacunes et à renforcer la mobilité militaire constitueront une contribution importante au cofinancement futur au titre du MIE ainsi qu’aux priorités nationales d’investissement des États membres. L’analyse 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.
19. L’analyse permettra également aux États membres de mieux coordonner leur planification avec les autres États membres afin de garantir la même qualité d’infrastructure sur l’ensemble du corridor qui couvre plusieurs États membres. En outre, elle donnera lieu à une meilleure coordination entre les ministères de la défense et les ministères des infrastructures des États membres. Enfin, l’analyse contribuera à une coopération et à une synchronisation plus étroites entre les États membres lorsqu’ils investissent dans les infrastructures, favorisant ainsi une meilleure connectivité dans la gestion des mouvements militaires de grande envergure au niveau européen.

¹⁵ Voir «Besoins militaires pour la mobilité militaire à l’intérieur et à l’extérieur de l’UE», ST 10440/23, annexe XI, approuvée par le Conseil de l’UE le 23 octobre 2023 (à définir).

¹⁶ Document «NATO Technical Criteria and Standards for Pol Facilities», «AC/4-N (2017) 0002 (INV)», daté du 19 janvier 2017, modifié le 9 juin 2023.

E. Accès à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne (CUE et SESAR)

20. L'Agence européenne de défense (AED) et les services compétents de la Commission 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 (CUE) et du projet connexe de modernisation de la gestion du trafic aérien (SESAR). La moindre lacune en matière d'interopérabilité entre les systèmes militaires et civils pourrait créer des risques pour les militaires en ce qui concerne l'accès à l'espace aérien et l'utilisation des services de navigation. Dans certains cas, cela pourrait également créer des difficultés, en particulier lorsque l'armée fournit des services aux utilisateurs civils. L'inclusion de la gestion de l'aviation et du trafic aérien dans l'initiative en matière de mobilité militaire, telle qu'elle ressort de la dernière mise à jour des besoins militaires¹⁷, est une reconnaissance de leur importance pour combler les lacunes en matière d'interopérabilité. Sous réserve d'une future mise à jour du règlement d'exécution relatif aux exigences en matière de double usage¹⁸, cela permettrait à l'avenir à la communauté de l'aviation militaire de participer aux appels à propositions relatifs à la mobilité militaire au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. En outre, l'importance croissante des équipements à double usage devra tenir compte du rôle de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) en tant qu'autorité de certification civile.

III – MESURES DE SOUTIEN RÉGLEMENTAIRE

A. Autorisation des mouvements transfrontières

21. Le programme de catégorie A de l'AED relatif à l'optimisation des procédures d'autorisation des mouvements transfrontières en Europe harmonise et simplifie les procédures et élabore des solutions au sein des territoires, des espaces aériens et des eaux intérieures des États membres contributeurs. Le 12 septembre 2023, le Danemark est devenu le dernier signataire des deux accords techniques: l'un pour les mouvements de surface et l'autre pour le domaine aérien. Ainsi, les accords techniques pour les mouvements de surface et le domaine aérien sont désormais signés par 25 États membres contributeurs, dont la Norvège. Actuellement, les États membres contributeurs élaborent, avec le soutien de l'AED, un accord technique pour traiter le domaine maritime, la procédure de signature devant être lancée début 2024.
22. Afin de soutenir la mise en œuvre des accords techniques signés, l'AED a mis au point une matrice de suivi de la mise en œuvre qui permet de suivre l'avancement de la mise en œuvre des différentes activités au titre des accords. En outre, un 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 collaborera avec les États membres de l'UE pour organiser un exercice de simulation ou un atelier qui facilitera la mise en œuvre complète des accords techniques et testera également le modèle élaboré d'autorisation annuelle pour les accords techniques relatifs aux mouvements de surface.
23. Afin d'étudier les possibilités de réunir les projets relevant de la CSP «mobilité militaire» et «réseau de pôles logistiques», l'AED a organisé une première réunion avec les États membres coordonnateurs le 5 juillet 2023. En fonction des résultats, l'AED étudiera plus avant les possibilités en collaboration avec les États membres participants. En outre, les projets sont convenus d'assurer une participation croisée à leurs réunions afin de promouvoir les synergies et la coordination.

¹⁷ Annexe II révisée des besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE (ST 11373/19) du 27 mars 2023.

¹⁸ 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).

B. Numérisation des processus logistiques

24. Le programme de travail annuel 2021 du Fonds européen de la défense comprenait une proposition de développement d'un système numérique pour l'échange rapide et sécurisé d'informations relatives à la mobilité militaire (ci-après le «SDMMS»). Le 21 juillet 2022, la Commission a annoncé le nom du soumissionnaire retenu: il s'agit d'un consortium dirigé par l'Estonie, composé d'entreprises de neuf États membres¹⁹ et de la Norvège, qui bénéficieront d'un financement de plus de 9 millions d'EUR pour le développement du système numérique. La convention de subvention a été signée fin décembre 2022 et la première réunion de lancement a eu lieu en janvier 2023. La durée totale du projet étant de 30 mois, le système numérique pour l'échange sécurisé et rapide d'informations relatives à la mobilité militaire devrait être disponible d'ici la mi-2025. Ce système numérique facilitera l'échange direct et sécurisé d'informations entre les gouvernements participants qui demandent et approuvent des mouvements militaires.
25. Le principal objectif du projet du SDMMS au cours de la première année était de mettre en place une structure de travail et d'obtenir la pleine intégration de toutes les parties prenantes au projet. Le but pour la fin de la première année du projet est que toutes les exigences fonctionnelles et non fonctionnelles soient convenues afin de fixer les objectifs et les plans détaillés pour la phase de mise en œuvre du projet. En outre, les avantages opérationnels et l'estimation des coûts seront élaborés afin de mieux évaluer les valeurs des modifications qui seront apportées au système. Tout cela constitue la base essentielle du développement futur de l'ensemble du système.

C. Douanes

26. En collaboration avec la Commission et les États membres contributeurs, l'AED travaille à la révision de l'«évaluation des besoins, des gains et des risques pour le développement d'un système douanier militaire», qui servira de base à l'ensemble du travail ultérieur. Parallèlement, la Commission attend les premiers résultats tangibles du projet du SDMMS avant de commencer à préparer les modifications juridiques de la législation douanière de l'UE. Les modifications juridiques garantiront l'existence d'un cadre juridique pour l'utilisation du système par les États membres et l'alignement du système sur les procédures douanières établies dans la législation douanière de l'UE.

D. Amélioration de la logistique

27. En vue de mettre en place un concept de réseau informatique logistique à l'échelle de l'UE afin de permettre l'échange de données logistiques entre différents participants, l'AED a présenté, au cours du premier semestre de 2023, les conclusions d'une étude qui a cartographié les systèmes informatiques de logistique nationale et le progiciel de gestion intégrée (PGI), y compris les capacités nationales de suivi et de traçage et d'autres applications informatiques telles que les services du domaine fonctionnel logistique de l'OTAN (LOGFAS). Les conclusions de l'étude serviront de base à une deuxième étude visant à définir la manière de mettre en place un réseau de communication logistique fédéré.
28. 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 récemment, intitulé «Additive Manufacturing for Logistic support» (Fabrication additive pour un soutien logistique), vise à mettre au point et à définir des normes communes en vue d'améliorer l'interopérabilité. À l'appui de ces activités, l'AED a mené diverses études qui ont été

¹⁹ Allemagne, Bulgarie, Estonie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pologne, Roumanie, Tchéquie.

présentées au cours de l'année 2023. À cet égard, l'une des études a fourni des orientations aux forces armées, d'un point de vue juridique, leur permettant d'utiliser des solutions de fabrication additive dans différents scénarios militaires.

IV – RÉSILIENCE ET PRÉPARATION

A. Capacités de transport stratégique

29. Conformément à la boussole stratégique²⁰, les États membres de l'UE sont convenus de renforcer la coopération et la coordination dans le domaine aérien en développant leur capacité à entreprendre conjointement des opérations de sécurité aérienne, y compris des tâches d'appui aérien, de sauvetage et d'évacuation, de surveillance et de secours en cas de catastrophe. Afin de faciliter l'utilisation coordonnée des moyens militaires aériens à l'appui des missions et opérations relevant de la PSDC, les États membres de l'UE prévoient également de renforcer la collaboration et le partenariat entre l'UE et les structures et initiatives multilatérales dans le domaine aérien, telles que le commandement européen du transport aérien (EATC). À cet égard, l'EMUE et les nations participantes de l'EATC²¹ ont signé un accord technique le 28 juin 2023. Cet accord harmonise les procédures visant à faciliter l'accès de l'EMUE aux services de transport aérien de l'EATC au profit des missions et opérations militaires de l'UE relevant de la PSDC pour l'évacuation sanitaire aérienne stratégique et le transport aérien. En cas d'urgence, d'autres acteurs de l'UE, par exemple la capacité civile de planification et de conduite des missions de PSDC civiles et le centre de réaction aux crises en cas de crise consulaire, pourraient également bénéficier de ces procédures. Les sept pays de l'EATC ont réservé, sur une base volontaire, des équivalents d'heures de vol (EFH) afin de les mettre à la disposition de l'EMUE, sans frais, en vue de tester ces procédures pendant un an.

La coopération entre l'EMUE et l'EATC constituera une première étape vers une coopération plus étroite entre les deux entités. En outre, cet accord technique peut servir de modèle pour d'autres projets et initiatives, tels que la facilitation de la mise en œuvre de la capacité de déploiement rapide de l'UE²².

30. Les travaux se sont poursuivis dans le cadre de l'AED afin de 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 pertinents relevant de la CSP. Le projet sur le futur avion-cargo tactique de taille moyenne élabore actuellement un document d'orientation sur le développement industriel ainsi qu'une étude à financer au titre du programme de travail 2022 du Fonds européen de la défense. Le projet sur le transport aérien stratégique pour les cargaisons hors gabarit élabore actuellement des exigences communes de haut niveau, tandis que l'appel à une étude dans ce domaine dans le cadre du programme de travail 2023 du Fonds européen de la défense est ouvert aux propositions de projets. Le projet d'hélicoptère moyen de nouvelle génération a débuté en juin 2023 et recueille actuellement les contributions des États membres pour leurs futurs plans relatifs aux hélicoptères, tant en ce qui concerne la modernisation des flottes existantes que la mise en place de nouvelles plateformes.

²⁰ Une boussole stratégique en matière de sécurité et de défense – Pour une Union européenne qui protège ses citoyens, ses valeurs et ses intérêts, et qui contribue à la paix et à la sécurité internationales, ST 7371/22, 21 mars 2022.

²¹ BE, DE, ES, FR, IT, LU et NL.

²² L'Union développe actuellement la capacité de déploiement rapide de l'UE, qui est composée de jusqu'à 5 000 soldats. Cette capacité de déploiement rapide constituera un instrument militaire solide, flexible et modulable, qui viendra s'ajouter à la vaste panoplie d'instruments de l'UE en matière de gestion des crises.

31. Concernant le besoin militaire de transport ferroviaire spécialisé, un effort de collaboration entre les États membres de l'UE, la Commission et l'AED a conduit à l'inclusion, dans la proposition de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire²³, de dispositions qui permettraient de hiérarchiser les mouvements militaires sous certaines conditions. En outre, l'AED lancera prochainement une étude sur la capacité ferroviaire de l'UE afin de fournir une vue d'ensemble de la capacité existante des moyens ferroviaires nationaux et commerciaux utilisés par l'armée dans le but de définir d'éventuelles exigences pour les moyens de transport ferroviaire spécialisé et les infrastructures ferroviaires à usage militaire.

B. Protection contre les risques en matière de sécurité

32. À la demande du Conseil²⁴, la Commission, le groupe de coopération sur les réseaux et systèmes d'information (SRI) et le SEAE élaborent actuellement des scénarios de risques en matière de cybersécurité. Dans un premier temps, l'accent est mis sur le secteur des télécommunications et de l'électricité. Toutefois, d'autres secteurs critiques, tels que celui des transports, seront évalués dans les prochaines éditions de l'exercice. 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. Ce réseau pourrait tirer parti des infrastructures de l'UE telles que le programme de l'Union pour une connectivité sécurisée (IRIS²).
33. En janvier 2023, la directive sur la résilience des entités critiques (CER)²⁵ est entrée en vigueur. Bien que la défense ne relève pas de son champ d'application, elle renforcera la résilience physique des entités exploitant des infrastructures critiques dans 11 secteurs, notamment le transport routier, ferroviaire, aérien et maritime. Par conséquent, elle contribue à garantir la fourniture de services essentiels dans le secteur des transports, qui sont également nécessaires à la mobilité militaire. Un pilier essentiel du nouveau cadre de la directive CER est le groupe sur la résilience des entités critiques, au sein duquel les experts des États membres et les services de la Commission discutent, entre autres, des menaces pesant sur les infrastructures critiques. En réponse à la menace accrue de sabotage liée à la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine, le Conseil a en outre adopté, en décembre 2022, une recommandation relative à une approche coordonnée pour renforcer la résilience des infrastructures critiques²⁶. Le secteur des transports a été recensé comme l'un des quatre secteurs clés visés par la recommandation.
34. En juin 2023, l'AED et les services compétents de la Commission ont présenté les résultats d'une étude de recherche qui évalue l'incidence du changement climatique sur les infrastructures énergétiques critiques liées à la défense²⁷, y compris les transports. Dans le cadre du forum de consultation pour l'énergie durable dans le secteur de la défense et de la sécurité, les travaux se sont poursuivis pour étudier comment accroître l'utilisation des sources d'énergie renouvelables dans les transports, y compris, par exemple, en analysant les besoins militaires en ce qui concerne les solutions fondées sur l'hydrogène pour les véhicules et infrastructures logistiques militaires lourds. En outre, en mai 2023, l'AED et les services compétents de la Commission ont organisé un exercice de simulation visant à évaluer l'incidence du changement climatique et de la transition vers une

²³ 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 (COM/2023/443 final).

²⁴ Conclusions du Conseil sur la mise en place d'une posture cyber de l'Union européenne, ST09364/22, 23 mai 2022.

²⁵ Directive (UE) 2022/2557 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 sur la résilience des entités critiques.

²⁶ Recommandation du Conseil du 8 décembre 2022 relative à une approche coordonnée à l'échelle de l'Union pour renforcer la résilience des infrastructures critiques.

²⁷ <https://eda.europa.eu/publications-and-data/impacts-of-climate-change-on-defence-related-critical-energy-infrastructure>

énergie verte sur la résilience et la sécurité énergétique des infrastructures énergétiques critiques liées à la défense, y compris les infrastructures et capacités de transport militaires des États membres.

35. L'AED n'a cessé de souligner la nécessité d'un réseau de partage de données solide et résilient bénéficiant d'un niveau élevé de cybersécurité qui favorise un partage efficace des données numériques entre les parties prenantes et les opérateurs civils et militaires concernés.
36. Conformément à la communication conjointe intitulée «Une nouvelle approche du lien entre climat et sécurité», adoptée en juin 2023²⁸, le SEAE, les services de la Commission et l'AED analyseront 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.

V – PARTENARIATS

A. UE-OTAN

37. La troisième déclaration conjointe UE-OTAN, signée le 10 janvier 2023 à Bruxelles²⁹, reconnaît les résultats obtenus par l'UE et l'OTAN en matière de mobilité militaire. Le dialogue structuré entre l'UE et l'OTAN continue de faire l'objet de réunions régulières afin de rassembler tous les membres du personnel concernés des deux organisations. Ce dialogue s'est révélé être un cadre efficace pour présenter le nouveau plan d'action de l'UE et examiner les domaines pertinents de la poursuite de la coopération, en vue d'assurer la cohérence et le renforcement mutuel. Des échanges approfondis entre experts ont eu lieu, notamment en ce qui concerne la cyberrésilience et les infrastructures de transport, ce qui a permis à chaque partie de mieux comprendre leurs priorités respectives. En outre, des représentants de l'OTAN ont participé au premier événement annuel sur la mobilité militaire en juin 2023 et le commandement interarmées du soutien et de la facilitation de l'OTAN prend part, de manière informelle, aux réunions pertinentes du projet de la CSP sur la mobilité militaire.
38. La participation des alliés de l'OTAN non membres de l'UE aux projets CSP pertinents continue d'apporter une valeur ajoutée, y compris du point de vue transatlantique et UE-OTAN. Outre les États-Unis, le Canada et la Norvège, le Conseil a autorisé l'invitation du Royaume-Uni à participer au projet de mobilité militaire de la CSP en novembre 2022. La conclusion de l'arrangement administratif avec le projet en est à ses dernières étapes. En outre, en mars 2023, le Conseil est convenu d'inviter le Canada à rejoindre le projet de la CSP relatif au réseau de pôles logistiques. L'arrangement administratif pour la participation du Canada en est également aux phases finales de l'accord. Des représentants de ces partenaires ont déjà été invités à participer aux réunions des projets respectifs dans l'attente de la finalisation des accords juridiques.
39. En janvier 2023, la présidente de la Commission européenne et le secrétaire général de l'OTAN ont annoncé la création d'un groupe de travail spécial UE-OTAN sur la résilience des infrastructures critiques. Le 29 juin 2023, le groupe de travail UE-OTAN sur la résilience des infrastructures critiques a présenté un rapport d'évaluation qui recense les défis actuels en matière de sécurité et présente des recommandations visant à renforcer la résilience des infrastructures critiques. Il inclut le secteur des transports parmi les quatre secteurs clés (avec l'énergie, le numérique et l'espace) dans lesquels la coopération devrait être renforcée et fait référence au

²⁸ Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil, 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].

²⁹<https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2023/01/10/eu-nato-joint-declaration-10-january-2023/>

dialogue structuré sur la mobilité militaire. Il recommande spécifiquement de renforcer la coopération en matière d'infrastructures de transport afin de supporter le poids, l'ampleur et l'échelle du transport militaire.

B. Nouer des liens avec d'autres partenaires

40. Dans le cadre du processus de révision des réseaux transeuropéens de transport susmentionné, la proposition modifiée étend les corridors de transport européens (appelés corridors du réseau central dans le règlement actuel) à l'Ukraine et à la Moldavie. L'extension des corridors s'appuie sur les autres efforts déployés par l'Union pour renforcer la connectivité en matière de transport de ces pays avec l'UE, tels que l'initiative des corridors de solidarité lancée en mai 2022 par la Commission pour aider l'Ukraine à maintenir ses routes commerciales ouvertes à la suite du blocus de la Russie sur les ports ukrainiens.

VI – CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

41. Un an après le lancement du plan d'action sur la mobilité militaire 2.0, des actions pertinentes ont été engagées dans les quatre grands domaines prioritaires, démontrant des progrès constants et reflétant le sentiment d'urgence commun compte tenu de la détérioration du contexte en matière de sécurité. Afin d'atteindre l'objectif commun d'un réseau de mobilité militaire performant, toutes les parties prenantes concernées sont invitées à poursuivre leurs actions respectives dans le cadre d'une approche pangouvernementale coordonnée. Un engagement actualisé et renforcé en faveur de la mobilité militaire de la part des États membres, si le Conseil en décide ainsi, contribuerait davantage à cet objectif, en s'appuyant sur les travaux des projets pertinents de la CSP relevant du champ d'application plus large du plan d'action sur la mobilité militaire 2.0.
42. Le prochain rapport d'étape sera présenté par le haut représentant et la Commission avant la fin novembre 2024.