



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

Bruxelles, le 10.11.2022
JOIN(2022) 48 final

COMMUNICATION CONJOINTE AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Plan d'action sur la mobilité militaire 2.0

1. INTRODUCTION

La boussole stratégique en matière de sécurité et de défense¹, que le Conseil européen a adoptée en mars 2022, affirme que: «[l]’agression militaire de la Russie contre l’Ukraine a confirmé le besoin urgent d’améliorer substantiellement la mobilité militaire de nos forces armées à l’intérieur et à l’extérieur de l’Union.» Vu les «nouveaux engagements afin de renforcer considérablement la mobilité militaire et d’investir substantiellement dans ce domaine», elle appelle, «d’ici la fin 2022», à «un plan d’action ambitieux révisé». Le présent plan d’action sur la mobilité militaire 2.0 répond à cet appel.

La mobilité militaire est vitale pour notre sécurité et notre défense européennes. Les forces des États membres de l’UE doivent être en mesure de réagir rapidement et dans des proportions suffisantes aux crises qui éclatent aux frontières extérieures de l’UE et au-delà. En outre, dans le contexte de l’agression russe contre l’Ukraine, nous avons appris combien il était important de déplacer l’aide militaire aussi rapidement que possible et ce, dans les meilleures conditions envisageables.

L’expérience acquise par les États membres dans le contexte de l’Ukraine montre que l’Union a progressé dans le domaine de la mobilité militaire. Les dispositifs pertinents mis au point par l’Agence européenne de défense ont par exemple aidé les États membres à raccourcir les délais des mouvements transfrontières. Compte tenu des circonstances exceptionnelles, les États membres ont souvent été disposés à accorder des dérogations pour résoudre les problèmes au cas par cas afin de surmonter leurs restrictions nationales. Il est temps de passer d’une approche au cas par cas à des solutions structurelles. Dans le même temps, nous avons été témoins de certaines limites: les différences de systèmes ferroviaires entre l’Ukraine et les États membres de l’UE ainsi qu’au sein même de l’Union européenne ont entravé la mise en place de solutions de mobilité optimales. La forte dépendance à l’égard des solutions de transport civil, utilisées dans le cadre de contrats, est également apparue.

S’appuyant sur les progrès réalisés depuis le lancement de l’initiative sur la mobilité militaire en 2017², ce nouveau plan d’action **ouvre le prochain chapitre des travaux sur la mobilité militaire pour la période 2022-2026**. Avec son champ d’application élargi et les **mesures supplémentaires** proposées, il contribuera à la mise en place d’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**.

Le plan d’action répond à la nécessité d’améliorer encore la capacité des infrastructures de transport à supporter le poids, l’ampleur et l’échelle des mouvements militaires grâce à de nouvelles mesures visant à hiérarchiser nos travaux et à inclure les exigences de la chaîne d’approvisionnement en carburant pour les transports militaires. Il poursuit les efforts visant à rationaliser et à harmoniser les règles et procédures nationales, qui sont complexes, longues et divergentes, notamment en introduisant de nouvelles mesures pour soutenir la poursuite de la numérisation des processus administratifs. Il ajoute un nouveau pilier sur la préparation et la résilience qui englobe le développement de capacités de transport stratégique conformément à l’examen annuel coordonné en matière de défense (EACD) de novembre 2020. Il propose des mesures visant à renforcer la protection du secteur des transports contre les cyberattaques et les autres menaces hybrides, et à promouvoir sa résilience au changement climatique et sa sécurité énergétique. Ce nouveau pilier du partenariat présente des propositions visant à renforcer le dialogue, la coopération et la connectivité avec une série de partenaires extérieurs.

¹ 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 (7371/22).

² Sur la base de la communication conjointe intitulée «Améliorer la mobilité militaire dans l’Union européenne» [JOIN(2017) 41 final] et de celle «relative au plan d’action sur la mobilité militaire» [JOIN(2018) 5 final].

Les **éléments fondamentaux mis en place depuis 2018 constituent une base solide** pour ce nouveau plan d'action:

- Le Conseil a approuvé les besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE, y compris les spécifications techniques et les principales routes militaires³.
- Il existe, au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) entre 2021 et 2027, un budget s'élevant à 1,69 milliard d'EUR pour des projets d'infrastructures de transport à double usage⁴.
- Le premier programme de travail du MIE pour la période 2021-2023 et le règlement d'exécution relatif aux exigences en matière de double usage pour ces projets ont été adoptés en août 2021⁵. Ces éléments ont ouvert la voie à l'adoption d'une première vague de projets d'un montant de 339 millions d'EUR le 24 mai 2022, tandis que le deuxième appel a été lancé plus tôt au cours du même mois. Le calendrier initialement prévu a été accéléré en raison de la guerre en Ukraine afin d'assurer une mise en œuvre plus rapide de projets d'infrastructure qui amélioreront la mobilité militaire.
- La Commission a présenté une proposition de révision du règlement sur le réseau transeuropéen de transport⁶, qui tient compte, pour la première fois, de la mobilité militaire dans ledit réseau. La cohérence entre le réseau militaire de l'UE et les réseaux RTE-T a été améliorée et de nouvelles normes en matière d'infrastructures, qui amélioreront directement la mobilité militaire, ont été proposées pour tous les modes de transport.
- Les aspects réglementaires et procéduraux ont également été abordés: les formalités douanières des mouvements militaires transfrontières ont été simplifiées. Le transport de marchandises dangereuses dans le contexte militaire a fait l'objet d'une harmonisation. Une nouvelle directive (la directive 2019/2235) prévoit une exonération de la TVA et des droits d'accise pour les biens ou services utilisés ou acquis dans le contexte d'un effort de défense mené pour la mise en œuvre d'une activité de l'Union dans le cadre de la politique de sécurité et de défense commune. Vingt-quatre États membres de l'UE et la Norvège ont adhéré au programme de l'Agence européenne de défense relatif à l'optimisation des procédures d'autorisation des mouvements transfrontières en Europe.
- Dans le cadre de la coopération structurée permanente (CSP), les États membres ont lancé différents projets de collaboration. Le projet sur la mobilité militaire réunit vingt-cinq États membres et pays tiers⁷ dans le but de coordonner les mesures nationales pertinentes, y compris celles qui sont convenues par les États membres dans le cadre de l'engagement en faveur de la mobilité militaire du 25 juin 2018⁸. Le projet sur les pôles logistiques implique la collaboration de dix-sept États membres en vue de connecter leurs dépôts logistiques et leurs capacités, le but étant de réduire le temps de réaction et d'optimiser l'utilisation des capacités.

³ Besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE, partie mise à jour (ST 10921/19), 4 juillet 2019, approuvés par le Conseil le 15 juillet et consolidés avec les dispositions restantes le 19 juillet (ST 11373/19).

⁴ Réunion extraordinaire du Conseil européen (17, 18, 19, 20 et 21 juillet 2020) – Conclusions, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10-2020-INIT/fr/pdf>, p. 53.

⁵ 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).

⁶ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE, (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

⁷ Le Canada, la Norvège et les États-Unis.

⁸ Conclusions du Conseil sur la sécurité et la défense dans le contexte de la stratégie globale de l'UE, 25 juin 2018, paragraphe 18, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10246-2018-INIT/fr/pdf>

2. APPROCHE STRATEGIQUE

Suivant la direction définie par la boussole stratégique et tenant compte à la fois des principes directeurs énoncés dans le plan d'action de 2018⁹ et de l'évolution du contexte stratégique, le présent plan d'action apporte un cadre global permettant de renforcer la mobilité militaire. Il propose de nouvelles actions pour permettre les **déplacements rapides, efficaces et sans entrave de forces susceptibles de présenter une grande envergure**, y compris du personnel militaire et de ses équipements, tant dans le contexte de la politique de sécurité et de défense commune (PSDC) que dans le contexte d'activités nationales et plurinationales, notamment dans le cadre de l'OTAN.

Une approche stratégique est nécessaire afin de garantir la cohérence de ces actions, de refléter le champ d'application élargi de la «mobilité militaire 2.0» et de faciliter la participation effective d'un large éventail de parties prenantes. L'approche stratégique du présent plan d'action est axée sur la nécessité de développer un *réseau de mobilité militaire bien connecté* comprenant:

- **des corridors de transport multimodaux**, en particulier des routes, des voies ferrées, des voies aériennes et des voies navigables intérieures dotés d'infrastructures de transport à double usage capables de supporter des opérations de transport militaire;
- **des nœuds de transport et des centres logistiques** qui apportent le soutien et l'approvisionnement nécessaires de la nation d'accueil et de la nation de transit afin de faciliter le déploiement de troupes et de matériel;
- **l'harmonisation des règles, des règlements et des procédures**, ainsi que la **numérisation des arrangements administratifs**;
- le renforcement de **la durabilité, de la résilience et de la préparation** des transports civils et militaires ainsi que des capacités logistiques.

Conformément à cette approche et compte tenu du rôle essentiel des États membres, le plan d'action contient des **recommandations d'actions que les États membres sont invités à mettre en œuvre** de manière complémentaire et cohérente, 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. Il s'agit notamment des activités des États membres menées au moyen de projets dans le cadre de la CSP.

L'approche cohérente et coordonnée de la mobilité militaire est d'intérêt commun avec l'OTAN. La mobilité militaire reste un **élément clé pour le renforcement et l'intensification de la coopération entre les deux organisations**, conformément aux principes directeurs de l'UE et de l'OTAN, moyennant une interaction et un échange d'informations efficaces dans le cadre du dialogue structuré bien établi entre les services.

3. ACTIONS RETENUES

Suivant l'approche stratégique, les actions recensées s'articulent autour de **quatre piliers principaux: les corridors multimodaux et les pôles logistiques, les mesures de soutien réglementaire, la résilience et la préparation, et, enfin, les partenariats.**

3.1 Corridors multimodaux et pôles logistiques: investir dans des infrastructures de transport à double usage

⁹ Communication conjointe relative au plan d'action sur la mobilité militaire [JOIN(2018) 5 final].

Au cœur de la mobilité militaire figure la nécessité de moderniser les infrastructures de transport à double usage tout au long du réseau de mobilité militaire – qui comprend des itinéraires de transport multimodaux reliés par des plateformes logistiques – afin qu’elles soient capables de supporter, à brève échéance, des mouvements militaires potentiellement lourds et de grande envergure. Les États membres de l’UE utilisent, dans une large mesure, les mêmes infrastructures de transport pour les mouvements civils et militaires. Le renforcement des infrastructures de transport à double usage dans l’ensemble du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) implique donc la mise en place de corridors et de nœuds de transport multimodaux. En conséquence, la mise en place des infrastructures de transport à double usage grâce au cofinancement de l’instrument de financement du mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE) reste un pilier essentiel du présent plan d’action.

Conformément à la boussole stratégique, l’UE continuera de renforcer les infrastructures de transport à double usage sur l’ensemble du réseau transeuropéen de transport afin de favoriser la circulation rapide et fluide du personnel, du matériel et des équipements militaires pour les déploiements et exercices opérationnels, en étroite coopération avec l’OTAN et d’autres partenaires.

L’une des actions mises en œuvre dans le cadre du premier plan d’action pour la mobilité militaire consistait à cofinancer des projets d’infrastructures de transport à double usage situés à la fois sur le réseau militaire de l’UE et sur le réseau RTE-T. Le RTE-T actuel, adopté par le Parlement européen et le Conseil européen en 2013, comprend notamment des routes, des chemins de fer, des ports et des aéroports de l’Union européenne. En 2019, les services de la Commission et le Service européen pour l’action extérieure (SEAE) ont procédé à une analyse des disparités afin de comparer le RTE-T et le réseau militaire de l’UE. Cette analyse des disparités de 2019 a en outre permis de comparer les besoins militaires en infrastructures de transport avec les exigences techniques applicables aux infrastructures de transport RTE-T. Un chevauchement de 93 % entre le réseau militaire des États membres et le RTE-T a été constaté. En d’autres termes, les investissements dans les infrastructures de transport sur le RTE-T améliorent directement la mobilité militaire. L’objectif est de mettre en œuvre le réseau central du réseau transeuropéen de transport d’ici à 2030.

Le 14 décembre 2021, la Commission a proposé de réviser le règlement RTE-T de 2013. Elle a notamment proposé d’étendre les corridors de réseau central aux partenaires des Balkans occidentaux. Lors de la révision du règlement RTE-T, la Commission a inclus des tronçons routiers et ferroviaires supplémentaires dans le réseau géographique existant afin de réduire les disparités entre ce réseau et le réseau militaire. L’objectif était de renforcer les synergies entre le secteur civil et le secteur militaire dans l’utilisation des infrastructures de transport existantes. En outre, la Commission a proposé de relever plusieurs normes techniques concernant les infrastructures RTE-T, ce qui aura des incidences directes sur les mouvements de troupes et de matériel militaires et favorisera la mobilité militaire à l’intérieur et à l’extérieur de l’UE. Le 27 juillet 2022, la Commission a adopté une proposition modifiée relative au RTE-T afin de tenir compte du nouveau contexte géopolitique résultant de la guerre d’agression menée par la Russie contre l’Ukraine. Ce texte proposait d’étendre quatre corridors de transport européens à l’Ukraine et à la République de Moldavie afin d’améliorer les liaisons entre l’Union et ses pays partenaires voisins. Il abordait également la question des différents écartements de voies utilisés en Ukraine, en Moldavie et dans certains États membres (États baltes, Finlande, péninsule ibérique), qui entravent l’interopérabilité ferroviaire et, partant, la résilience du réseau. La Commission a suggéré des mesures pour une conversion progressive des lignes ferroviaires vers l’écartement de voies standard européen¹⁰.

Les cartes suivantes illustrent les réseaux RTE-T actuels pour les routes, les chemins de fer, les ports et les aéroports dans l’Union européenne [règlement (UE) n° 1315/2013].

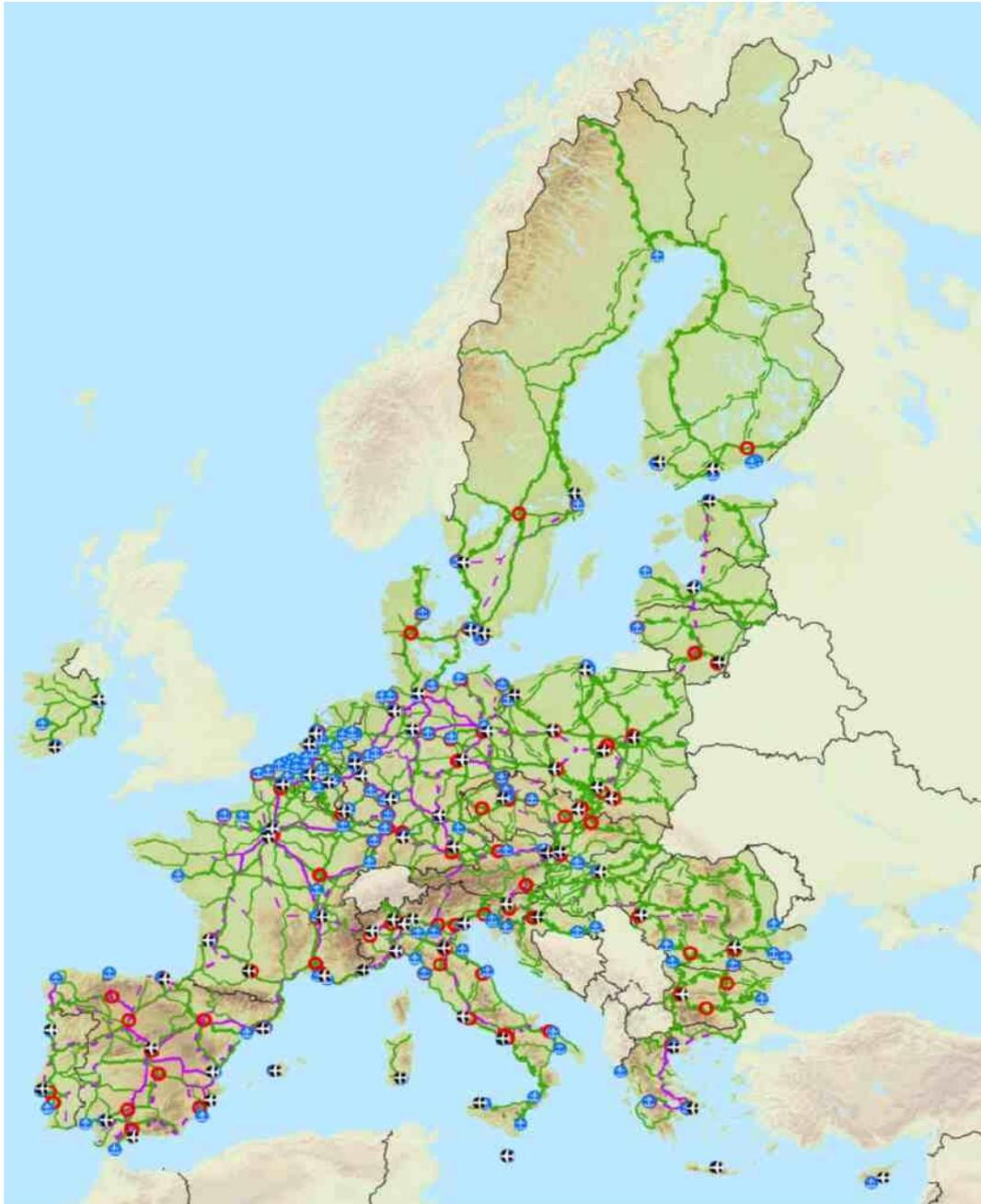
¹⁰ Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l’Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013, COM(2022) 384.



Réseau RTE-T - États membres de l'UE

Chemins de fer - Réseaux central et global

Ports, terminaux rail-route (TRR) et aéroports du réseau central



Rail - Central	Rail - Global	Central
<ul style="list-style-type: none"> Conventionnel / Terminé Conventionnel / À transformer Conventionnel / Nouveau Ligne à grande vitesse / Terminé À transformer en ligne à grande vitesse / Terminé vitesse Ligne à grande vitesse / Prévu 	<ul style="list-style-type: none"> Conventionnel / Terminé Conventionnel / À transformer Conventionnel / Nouveau Ligne à grande vitesse / Terminé À transformer en ligne à grande vitesse / Terminé Ligne à grande vitesse / Prévu 	<ul style="list-style-type: none"> Ports TRR Aéroports

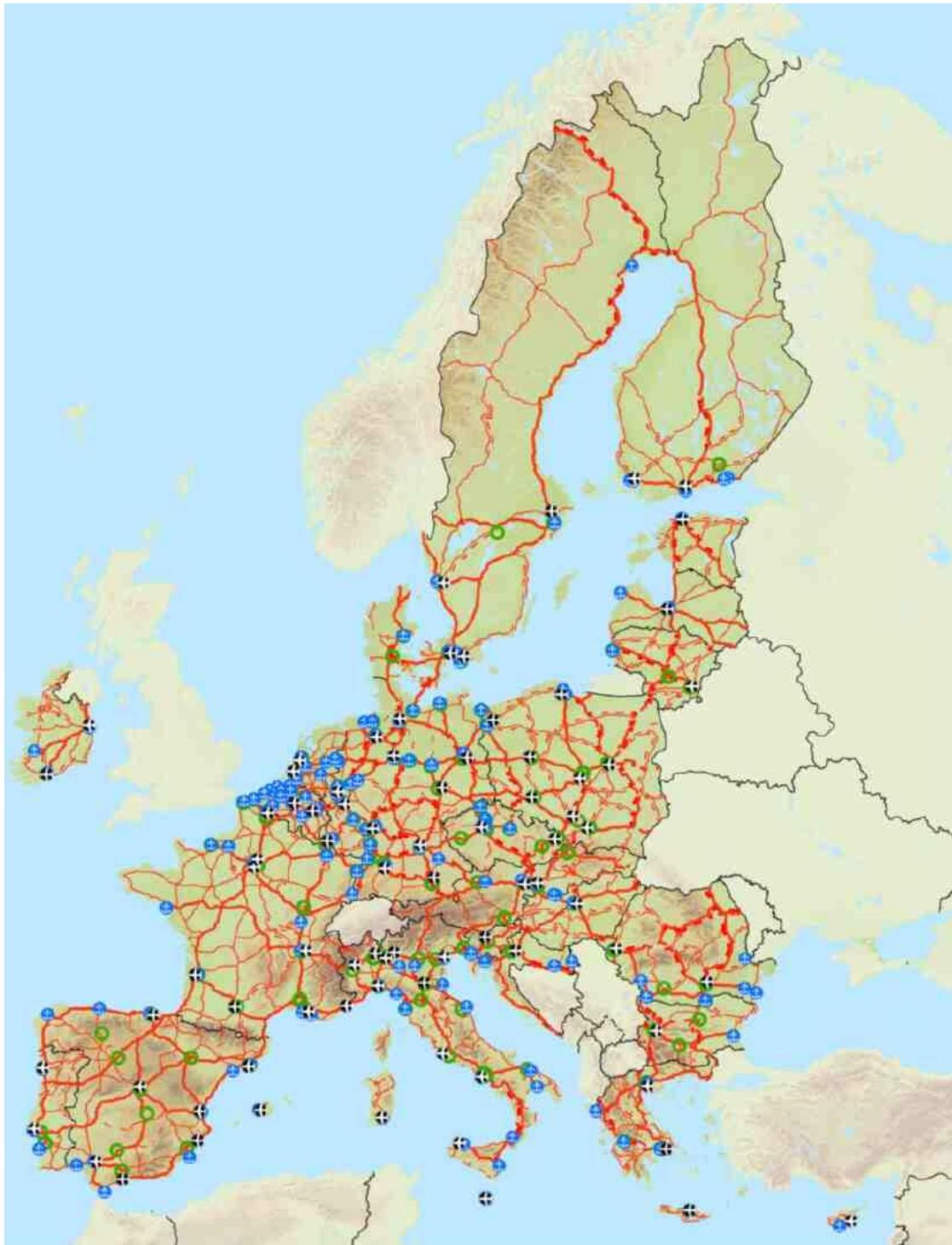
TENtec



Réseau RTE-T - États membres de l'UE

Route - Réseaux central et global

Ports, terminaux rail-route (TRR) et aéroports du réseau central



Route -	Route - Global	Central
Route	Route	Ports
Route / À transformer	Route / À transformer	TRR
Route / Nouvelle	Route / Nouvelle Prévüe	Aéroports
	< >	

Des efforts supplémentaires sont également nécessaires pour recenser les disparités et les goulets d'étranglement dans les infrastructures de transport physiques dans les États membres. Jusqu'à présent, les services de la Commission et le SEAE (y compris l'état-major de l'UE) ont œuvré à la réduction des disparités entre le RTE-T et les réseaux militaires de l'UE, en révisant le RTE-T et en obtenant des fonds au titre de la mobilité militaire du MIE pour soutenir des projets à double usage. Il convient à présent de veiller à ce que les infrastructures puissent être utilisées de la manière la plus efficace lorsque les forces militaires doivent se déplacer. L'objectif est d'accroître la capacité des infrastructures et d'en optimiser l'utilisation, tant à des fins civiles qu'à des fins militaires, ce qui nécessite une grande résilience des infrastructures, des technologies de soutien et un accès à l'énergie pour permettre aux forces militaires de transférer des capacités substantielles dans des délais très brefs.

Les besoins militaires à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE doivent donc être révisés afin de permettre un alignement plus poussé des normes relatives au réseau transeuropéen de transport et au réseau de transport militaire de l'UE. Dans le cadre de cette révision, le périmètre des besoins militaires devrait être élargi pour englober les infrastructures de la chaîne d'approvisionnement en carburant. Lors du déplacement de forces de grande envergure sur de longues distances en temps de crise, il est essentiel de disposer d'un approvisionnement sûr en carburant tout au long du trajet. En outre, à mesure que la transition vers une énergie propre progresse, il existe un intérêt géostratégique à faire en sorte que les forces de grande envergure soient moins dépendantes des combustibles fossiles. Par ailleurs, les besoins militaires devraient également porter sur les infrastructures et les systèmes permettant un accès effectif à l'espace aérien et l'utilisation de systèmes de navigation aérienne. Pour accroître encore la capacité du RTE-T, il convient également d'explorer les liens avec la mise en place de plateformes logistiques.

Il est nécessaire de déterminer dans quelle mesure le réseau de transport militaire de l'UE répond en pratique aux besoins militaires en matière d'infrastructures. Sur la base de l'analyse des disparités entre les besoins civils et militaires (présentée pour la première fois en 2019 puis mise à jour en 2020), il convient d'évaluer dans quelle mesure les *infrastructures* physiques répondent aux *besoins militaires*. Une telle évaluation permettrait de déterminer dans quelles régions il existe des lacunes ainsi que la nature de ces lacunes, en concertation avec l'OTAN si nécessaire. Il serait alors plus facile de donner la priorité au développement des infrastructures et aux financements à l'échelon de l'UE afin d'accélérer le développement des infrastructures à double usage et de garantir la résilience du réseau de transport. Ces mesures contribueront à créer une connexion fluide des dépôts logistiques militaires et des infrastructures avec le réseau de transport à l'échelle de l'UE. Les infrastructures garantissant un déploiement rapide des forces militaires profiteront aussi directement à des utilisations civiles. Les nouvelles capacités des infrastructures pourraient par exemple être utilisées par les États membres qui se prêtent mutuellement assistance dans le cadre d'interventions urgentes visant à lutter contre les incendies de forêt.

Afin de faciliter 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 logistiques – et les axes de travail à l'échelon de l'UE couvrant l'ensemble des sujets, un **événement annuel pourrait être organisé** afin de réunir différentes parties prenantes des institutions de l'UE et des projets pertinents relevant de la CSP ainsi que des partenaires tels que l'OTAN. Un premier événement pourrait se tenir au cours du second semestre de 2023.

Actions clés à l'échelon de l'UE:

- Le SEAE (y compris l'état-major de l'UE) révisera les besoins militaires à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE d'ici la fin 2022, en coordination avec les États membres, les services de la Commission et l'Agence européenne de défense (AED). Les besoins militaires seront élargis pour englober les infrastructures de la chaîne d'approvisionnement en carburant et inclure le double usage des systèmes et infrastructures de communication, de navigation et de surveillance de la gestion du trafic aérien, permettant ainsi un accès effectif à l'espace

aérien et l'utilisation effective des services de navigation aérienne¹¹. La cohérence avec l'OTAN continuera d'être assurée en tant que de besoin.

- L'AED et les services de la Commission continueront de coopérer en vue de garantir l'accès à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne pour l'aviation civile et militaire dans le contexte du ciel unique européen (CUE) et de la recherche sur la gestion du trafic aérien (SESAR) qui y est liée.
- D'ici la mi-2023, les services de la Commission réaliseront, en collaboration avec le SEAE, 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. L'étude comprendra une analyse de la mesure dans laquelle le réseau physique de transport militaire de l'UE répond aux besoins en infrastructures recensés dans les besoins militaires, en concertation avec l'OTAN s'il y a lieu. Sur la base des contributions des autorités nationales, les services de la Commission et le SEAE analyseront les éventuelles lacunes et proposeront des mesures pour y remédier.
- D'ici à l'été 2023, le SEAE, en concertation avec les services de la Commission et l'AED, se mettra en relation avec un État membre disposé à organiser le premier événement annuel sur la mobilité militaire, en adoptant une approche pangouvernementale avec les parties prenantes concernées.
- Comme indiqué dans la communication conjointe sur l'analyse des lacunes en matière d'investissement dans le domaine de la défense et sur la voie à suivre, la Commission envisagera, dans le cadre de l'examen global des priorités pour l'examen à mi-parcours du cadre financier pluriannuel (CFP), de renforcer le budget consacré à la mobilité militaire par l'intermédiaire du mécanisme pour l'interconnexion en Europe afin de mettre en œuvre des projets d'infrastructures à double usage dans les limites fixées par le CFP.

Les États membres de l'UE sont invités à:

- Préserver et développer le réseau de points de contact nationaux pour la mobilité militaire.
- Élaborer et présenter des propositions de projets d'infrastructures à double usage dans tous les domaines des transports qui améliorent la mobilité militaire conformément au MIE et à ses priorités déclarées, en mettant particulièrement l'accent sur les actions en matière de transport qui abordent dans le même temps la question du climat, y compris des projets visant à améliorer la sécurité énergétique.
- Contribuer à la révision des besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE et présenter des propositions pour de nouveaux domaines à inclure.
- Présenter aux services de la Commission et au SEAE, d'ici la mi-2023, leurs évaluations nationales de la capacité des réseaux physiques à répondre aux besoins en infrastructures recensés dans les besoins militaires, afin d'alimenter l'étude susmentionnée.
- Rechercher des synergies en matière d'efficacité énergétique dans leurs stratégies nationales visant à préparer les forces armées au changement climatique avant la fin 2023, comme le préconise la boussole stratégique.

¹¹ La gestion du trafic aérien (gestion du réseau, interopérabilité, fourniture de services de navigation aérienne, utilisation de l'espace aérien par des usagers civils et militaires) dans l'Union est régie par l'initiative «ciel unique européen» et le projet SESAR. Le cadre réglementaire sous-jacent a une incidence sur le double usage des systèmes et infrastructures de gestion du trafic aérien.

3.2 Mesures de soutien réglementaire

L'harmonisation des procédures et la suppression des obstacles procéduraux rendront les mouvements militaires plus rapides. Il convient que ces mesures respectent la souveraineté des États membres de l'UE sur leur territoire national et les processus décisionnels nationaux. Les travaux à venir devraient se concentrer sur la mise en œuvre et la complémentarité des différents axes de travail lancés depuis 2018 dans le but d'aider les États membres à respecter leur «engagement en faveur de la mobilité militaire» de 2018¹².

3.2.1 *Autorisation des mouvements transfrontières*

Pour accompagner la circulation du personnel et des moyens militaires, l'UE a facilité le franchissement des frontières par différents modes de transport. Le programme de l'AED relatif à l'optimisation des procédures d'autorisation des mouvements transfrontières en Europe a été établi afin d'harmoniser et de simplifier les procédures relatives aux mouvements transfrontières, en abordant à la fois les questions réglementaires et procédurales. Deux accords techniques ont été signés en novembre 2021, l'un pour les mouvements de surface¹³ et l'autre pour le domaine aérien¹⁴. Ces accords précisent les procédures à suivre pour les mouvements en temps de crise, la préparation aux crises, la formation et le quotidien.

Dans certains cas, les États membres doivent encore intégrer ces accords dans les processus nationaux. L'AED facilite actuellement leur mise en œuvre, notamment par l'intermédiaire du réseau de points de contact nationaux établi par le projet CSP relatif à la mobilité militaire, ce qui permettra de raccourcir les procédures d'autorisation de mouvement et, partant, d'aider les États membres participants à atteindre l'objectif convenu de réponse dans un délai de cinq jours ouvrables. L'AED a également commencé à travailler à l'élaboration d'un troisième accord d'autorisation des mouvements transfrontières dans le domaine maritime.

¹² Conclusions du Conseil des affaires étrangères du 25 juin 2018, paragraphe 18: «demande aux États membres de prendre des mesures au niveau national pour rendre la mobilité militaire plus efficace, ainsi que pour simplifier et normaliser les règles et procédures pertinentes en cohérence avec le plan d'action et les besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE, conformément à leur législation nationale, et ce dès que possible mais au plus tard en 2024, l'objectif étant que les premières actions suivantes soient réalisées pour la fin de 2019:

- a) élaborer des plans nationaux pour la mobilité militaire et conférer une priorité élevée à leur mise en œuvre;
- b) conformément aux procédures normalisées pertinentes, et sous réserve de la prise de décision et des critères nationaux, accélérer les procédures de franchissement de frontière et, à cette fin, œuvrer avec les autorités nationales compétentes à l'octroi, dans un délai de cinq jours ouvrables, d'autorisations de mouvement transfrontière, en ce compris les demandes d'autorisation d'entrée et de mouvement pour tous les modes (sol, air et mer) et les aspects touchant aux mouvements et transports militaires, pour les activités de routine; et envisager de réduire ce délai pour les unités de réaction rapide;
- c) faciliter et accélérer les communications et les procédures, et, à cette fin, créer un important réseau de points de contact nationaux interconnecté pour tout ce qui concerne la mobilité militaire afin, notamment, que les demandes de mouvements transfrontières puissent être traitées rapidement;
- d) mettre à profit les exercices nationaux et multinationaux appropriés existants pour mettre plus régulièrement en pratique la mobilité militaire, y compris au cours d'exercices réels, ainsi que les mouvements à bref délai.»

¹³L'accord technique sur les mouvements de surface vise à améliorer la mobilité militaire par la route, le chemin de fer et les voies navigables intérieures en harmonisant et simplifiant les procédures administratives et en facilitant l'autorisation des mouvements. Il a été signé par 23 États membres contributeurs ainsi que par la Norvège.

¹⁴ L'accord technique sur le transport aérien vise, en complément de l'accord technique concernant les autorisations diplomatiques, à couvrir un éventail plus large de missions. Il porte aussi sur le ravitaillement en vol, les plateformes de systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), les missions d'entraînement, les avions de combat et les véhicules à voilure rotative. Il a été signé par 22 États membres contributeurs ainsi que par la Norvège.

3.2.2 Douanes

En juillet 2020, des modifications législatives¹⁵ sont entrées en vigueur afin de simplifier les formalités douanières pour les biens militaires et d'établir un cadre juridique pour le formulaire 302 de l'UE¹⁶.

L'accord relatif au programme de catégorie A de l'AED sur l'harmonisation des besoins militaires dans le domaine douanier a été signé en mai 2021 par 23 États membres contributeurs ainsi que par la Norvège. Il vise à numériser les activités douanières dans le domaine militaire et à mettre l'ensemble de données qui en résulte à la disposition des autorités douanières civiles à des fins d'échange. À ce jour, les travaux ont mis l'accent sur le premier objectif du programme, à savoir une évaluation des besoins, des gains et des risques pour le développement d'un système douanier militaire utilisé par les États membres contributeurs. Soutenus par l'AED, ceux-ci travaillent en étroite coordination avec les services de la Commission afin de garantir le respect des procédures douanières décrites dans le code des douanes de l'Union (CDU). Les résultats de cette évaluation serviront de base aux prochaines étapes, en particulier pour définir les spécifications et les exigences pour la numérisation des douanes militaires, en ce compris les techniques électroniques de traitement des données pour l'échange d'informations entre les douanes et les forces militaires.

Si nécessaire, la Commission travaillera sur les modifications juridiques et sur le suivi du développement du système numérique pour l'échange sécurisé et rapide d'informations relatives à la mobilité militaire, le but étant de garantir l'existence d'un cadre juridique régissant 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.

3.2.3 Numérisation des processus administratifs

Comme indiqué ci-dessus, dans le cadre du programme de travail annuel 2021, le Fonds européen de la défense (FED) comprenait une proposition de développement d'un système numérique pour l'échange rapide et sécurisé d'informations relatives à la mobilité militaire. Un consortium composé d'entreprises de neuf États membres et d'un pays partenaire¹⁷ a été présélectionné pour recevoir un financement destiné au développement de ce système numérique, qui pourrait être disponible à la mi-2025.

La Commission assistera le contractant dans le développement du système et veillera à ce qu'il soit utilisé par tous les États membres.

3.2.4 Amélioration de la logistique

L'amélioration de la logistique est un élément essentiel dans tous les domaines opérationnels des forces armées des États membres. L'hétérogénéité des systèmes et processus logistiques nationaux, qui sont adaptés aux besoins individuels, nuit fortement à la cohérence des capacités européennes. C'est pourquoi l'AED soutient l'élaboration de normes communes pour un réseau informatique logistique à l'échelle de l'UE¹⁸, conformément à la priorité correspondante de l'UE en matière de développement des capacités et à un volet de travail spécifique du domaine prioritaire de l'EACD concernant l'amélioration de la mobilité militaire. Un tel réseau informatique permettrait une gestion efficace des

¹⁵ Après deux années de travail de la Commission en coopération avec l'AED et les États membres de l'UE, plusieurs modifications du règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission et du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission, à savoir l'acte délégué et l'acte d'exécution du code des douanes de l'Union (CDU), ont été publiées au Journal officiel.

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:02015R2446-20220101&from=EN>

¹⁷ L'Estonie, la Lituanie, l'Allemagne, la Bulgarie, la Pologne, le Luxembourg, la Roumanie, la République tchèque, la Lettonie ainsi que la Norvège.

¹⁸ La logistique est un système fermé et résilient, dans lequel tous les fournisseurs, les consommateurs et les tiers contribuent mutuellement à la chaîne d'approvisionnement. Elle englobe la gestion des achats, des mouvements et du transport, de la formation, de la distribution et de l'approvisionnement. Son but est de permettre la fourniture de marchandises présentant la qualité et la quantité requises, au moment et à l'endroit où elles sont demandées.

stocks et des approvisionnements, y compris une gestion coopérative des entrepôts et une capacité de suivi et de traçage afin que la chaîne d'approvisionnement logistique soit mieux connue.

En outre, il convient d'élaborer des normes communes pour les solutions de fabrication additive à usage militaire, afin de tirer parti de la technologie, qui peut assurer des mouvements militaires rapides en accélérant la fourniture de pièces détachées au sein de la chaîne d'approvisionnement logistique. De plus, la fabrication additive, en tant que technologie clé, contribue à la fois à la durabilité et à la compétitivité industrielle. Enfin, la réduction de l'empreinte logistique — comme le (ré)approvisionnement, l'entretien et les autres aspects logistiques requis lors du déplacement d'une unité et/ou de matériel militaires — permettrait de libérer des capacités et des ressources et, partant, de rendre les mouvements militaires plus efficaces et plus rapides. Par exemple, l'inspection et la maintenance des équipements mutuellement utilisés de même que la certification des équipements militaires, tels que les munitions, pourraient se faire de manière collaborative, soit sur place, soit sur des plateformes logistiques, à l'aide de normes existantes. Le renforcement du soutien fourni par le pays hôte ou d'autres formes de coopération multinationale pourraient contribuer à réduire l'empreinte logistique à cet égard.

Actions clés à l'échelon de l'UE:

- D'ici à 2024, l'AED aidera les États membres participants à mettre pleinement en œuvre les accords techniques relatifs aux procédures d'autorisation des mouvements transfrontières de surface et aériens en surveillant leur utilisation ainsi qu'en recensant et en éliminant les goulets d'étranglement et les obstacles, à recenser les domaines non couverts par les arrangements techniques signés et à en améliorer le contenu, et à élaborer un accord technique pour le domaine maritime.
- D'ici à la fin 2024, l'AED évaluera les moyens d'accroître les synergies entre les travaux réalisés dans le cadre des projets CSP «Mobilité militaire» et «Réseau de pôles logistiques en Europe et soutien aux opérations».
- La Commission recensera les thèmes relevant du Fonds européen de la défense dans les futurs programmes de travail annuels qui amélioreront la mobilité militaire, dès lors que ces thèmes sont conformes aux objectifs et aux critères du FED.
- La Commission suivra le développement du système numérique pour l'échange sécurisé et rapide d'informations relatives à la mobilité militaire et apportera, si nécessaire, des modifications juridiques à la législation douanière de l'UE, afin de garantir l'existence d'un cadre juridique pour l'utilisation du système par les États membres ainsi que l'alignement de ce système sur les procédures douanières établies dans la législation douanière de l'UE.
- D'ici à 2024, l'AED élaborera un concept de réseau informatique logistique à l'échelle de l'UE afin de permettre l'échange de données logistiques entre différents participants. D'ici à 2023, l'AED présentera les conclusions d'une étude sur la cartographie des systèmes informatiques de logistique nationale et commerciale, y compris le progiciel de suivi et de traçage et de gestion intégrée (PGI), qui servira de base au lancement de nouvelles actions.
- D'ici à 2024, l'AED définira un premier ensemble de normes communes visant à promouvoir l'utilisation militaire de solutions de fabrication additive de manière interopérable.

Les États membres de l'UE sont invités:

- à atteindre, d'ici à la fin de 2023, l'objectif d'un maximum de 5 jours ouvrables pour les procédures de franchissement des frontières dans le cadre de l'«engagement» en faveur de la mobilité militaire convenu par le Conseil en juin 2018 et à étudier la possibilité de réduire le délai à 3 jours ouvrables pour les unités de réaction rapide, en vue d'une éventuelle mise à jour de l'«engagement»;
- à participer aux études pertinentes entreprises au niveau de l'UE et à fournir les données nécessaires à ces études;
- à soutenir activement l'élaboration d'un accord technique pour l'autorisation des mouvements transfrontières dans le domaine maritime.

3.3 Résilience et préparation

Un réseau de mobilité militaire performant doit être résilient, y compris dans le contexte des cybermenaces, du changement climatique et d'autres menaces hybrides susceptibles de cibler les nœuds critiques du système de transport utilisé par l'armée. Par exemple, une cyberattaque visant les systèmes utilisés dans les aéroports, les ports ou les chemins de fer ou une cyberattaque dirigée contre des moyens militaires pourrait avoir des conséquences majeures. Par conséquent, la numérisation des processus et des procédures, y compris pour la coopération civile et militaire nécessaire, imposera de rendre les systèmes informatiques/CIS plus résistants aux cybermenaces. Les États membres devront prendre des mesures à cet égard, en s'appuyant sur les travaux de l'AED. En outre, au-delà du respect des conditions préalables à la mobilité militaire, les États membres devraient renforcer la mobilité et la déployabilité de leurs forces armées, afin que celles-ci puissent compter sur des infrastructures et des capacités de transport tant civiles que militaires en temps de crise.

3.3.1 *Capacités de transport stratégique*

Les capacités de transport stratégique sont essentielles pour faire en sorte que les États membres puissent déployer rapidement leurs forces et leurs équipements à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE. Le rapport du premier examen annuel coordonné en matière de défense, approuvé par les ministres de la défense de l'UE en novembre 2020¹⁹, fait de l'«amélioration de la mobilité militaire» l'un de ses domaines prioritaires. Il souligne la nécessité d'améliorer la résilience, les capacités de transport stratégique et la logistique, en tenant compte des menaces hybrides pesant sur les mouvements militaires, et formule des suggestions pour combattre ces menaces de manière globale.

Conformément au domaine prioritaire «amélioration de la mobilité militaire», l'UE doit recenser et combler les lacunes et les déficits de ses capacités logistiques, y compris les capacités de transport terrestres (ce qui inclut les voies navigables intérieures), maritimes et aériennes, nécessaires aux mouvements efficaces et efficients des forces de grande envergure. À cet égard, il faut améliorer les capacités européennes de transport aérien stratégique dans le domaine critique des cargaisons spécialisées ou hors gabarit (par exemple, le transport de munitions). Le cadre de l'AED pourrait contribuer à l'adaptation des moyens civils de transport de cargaisons hors gabarit à des fins militaires, maximisant ainsi les synergies civiles et militaires et tenant compte des activités du projet CSP «Transport aérien stratégique pour les cargaisons hors gabarit (SATOC)»²⁰. En outre, il convient de

¹⁹ Approbation et mise en œuvre du plan de développement des capacités, document du comité directeur de l'Agence européenne de défense 2018/15, 28 juin 2018.

²⁰ L'objectif général du projet «Transport aérien stratégique pour les cargaisons hors gabarit» est de combler le déficit critique du transport aérien stratégique pour les cargaisons hors gabarit en élaborant une solution européenne pour le transport de cargaisons hors gabarit et lourdes.

définir les exigences possibles en matière de moyens de transport maritime et de moyens de transport ferroviaire spécialisé.

Afin d'utiliser au mieux les capacités de transport aérien, l'UE devrait renforcer la coordination de la capacité de mouvement, notamment en assurant la liaison avec les différentes structures multinationales de coordination des mouvements en Europe²¹. Il s'agit notamment de développer des liens entre le SEAE et l'AED, d'une part, et ces structures, d'autre part, afin de répondre aux demandes concrètes et de coordonner les défis logistiques plus larges.

Enfin, les enseignements tirés de la guerre menée par la Russie en Ukraine montrent que le secteur civil dispose d'une capacité limitée lorsqu'il s'agit de répondre à la demande urgente, voire à grande échelle, des armées en temps de crise. Pour contrecarrer le principe du «premier arrivé, premier servi», il y a lieu de mettre en place des mesures d'urgence pour que, lorsqu'une crise de sécurité est reconnue au niveau de l'UE, l'armée puisse bénéficier d'un accès prioritaire aux infrastructures, capacités ou itinéraires de transport — par exemple au moyen de contrats-cadres et d'autres mesures pratiques permettant de se préparer à de telles situations, et dans le plein respect de la souveraineté des États membres de l'UE sur leur territoire national et des processus décisionnels applicables aux mouvements militaires. Dans ce contexte, il convient également de réduire autant que possible la dépendance à l'égard des combustibles fossiles. En suivant cette logique, l'UE pourrait évaluer les possibilités de sécuriser l'accès aux capacités de transport stratégique, par exemple au moyen de contrats-cadres avec des prestataires civils, y compris pour le double usage dans les scénarios de secours en cas de catastrophe (par exemple, pour le transport d'infrastructures médicales et de décontamination CBRN). Pour garantir des capacités de transport suffisantes, il est essentiel de s'aligner sur les partenaires civils, en commençant par recenser tous les acteurs civils concernés par mode de transport.

3.3.2 Exercices

Il est indispensable de mener des exercices dans différents formats, afin d'éprouver nos améliorations en matière d'infrastructures et de procédures, tout en recensant les obstacles et les goulets d'étranglement qui subsistent. En janvier 2021, une discussion fondée sur des scénarios a été consacrée à la mobilité militaire en marge de l'exercice de gestion de crise EU Integrated Resolve 2020²². Nous devrions poursuivre ces exercices de simulation en injectant des objectifs de mobilité militaire dans des «exercices réels», y compris ceux qui sont proposés dans le cadre de la capacité de déploiement rapide présentée dans la boussole stratégique, ou en participant à d'autres exercices multinationaux, y compris dans le contexte de l'OTAN, le cas échéant.

3.3.3 Protection contre les risques en matière de sécurité dans le secteur des transports

Les vulnérabilités croissantes de notre système de transport militaire peuvent être exploitées pour perturber la mobilité militaire. Il faut donc pourvoir de toute urgence à la résilience du réseau que nous mettons en place et protéger ce réseau contre les menaces hybrides et autres, y compris en ce qui concerne le secteur des transports civils et commerciaux. Les autres travaux dans ce domaine tireront

²¹ Par exemple, le commandement européen du transport aérien (EATC), le Centre de coordination des mouvements pour l'Europe (MCC-E; toutes modalités), et le Centre multinational de coordination du transport maritime d'Athènes (AMSCC). La liaison de l'UE avec ces structures sera établie dans le plein respect des principes d'inclusion de tous les États membres dans les structures multinationales, comme l'a réaffirmé le Conseil dans ses conclusions du 17 juin 2020 sur la sécurité et la défense (point 21).

²² Cet événement a rassemblé des représentants des États membres de l'UE, du Service européen pour l'action extérieure, y compris l'état-major de l'UE, des services de la Commission, de l'Agence européenne de défense ainsi que de partenaires essentiels de l'UE – l'état-major de l'OTAN et trois alliés membres de l'OTAN (Canada, États-Unis d'Amérique et Norvège).

profit des actions en cours visant à lutter contre les menaces hybrides²³ et relatives à la protection des infrastructures critiques, notamment à la lumière de la récente proposition de recommandation du Conseil concernant une approche coordonnée de l'Union en vue de renforcer la résilience des infrastructures critiques [2022/0338 (NLE)]²⁴.

En particulier, l'UE devrait renforcer sa coopération afin de traiter les questions suivantes:

- Renforcer la résilience physique, face aux menaces naturelles et d'origine humaine, des entités fournissant des services essentiels dans le secteur des transports. Il s'agit notamment de mettre en œuvre la directive sur la résilience des entités critiques²⁵ (directive CER) dans le secteur des transports et de faciliter l'adoption puis la mise en œuvre rapides de la proposition de recommandation du Conseil relative à une approche coordonnée de l'Union pour renforcer la résilience des infrastructures critiques, où les transports sont l'un des secteurs clés²⁶.
- La cybersécurité du secteur des transports civils et de ses systèmes de soutien, y compris les systèmes de contrôle du trafic (aérien, ferroviaire, maritime), les systèmes de gestion des terminaux à conteneurs, les systèmes de contrôle des écluses, ponts, tunnels, etc. Cela comprend l'accélération de la transposition et de la mise en œuvre de la directive révisée (récemment adoptée) sur les mesures d'application de la directive sur la sécurité des réseaux et des systèmes d'information (directive SRI 2)²⁷ dans le secteur des transports ainsi que les travaux réalisés sur les exigences de base en matière de résilience dans le contexte de la lutte contre les menaces hybrides. En cas de crise de cybersécurité, il est essentiel de veiller à l'échange approprié des informations nécessaires afin de garantir une connaissance aussi complète que possible de la situation dans les secteurs des transports militaires et civils. Cela devrait aussi inclure la coopération entre les autorités sectorielles compétentes chargées des transports, les autorités compétentes en matière de cybersécurité et les CSIRT, ainsi que, conformément aux tâches qui lui incombent en vertu de la directive SRI 2, par l'intermédiaire du réseau européen pour la préparation et la gestion des crises cyber par les États membres (UE-CyCLONe). Il convient d'explorer les synergies avec le RTE-T²⁸. Les États membres sont également invités à recourir au programme de soutien à court terme que la Commission a mis en œuvre avec l'ENISA pour renforcer la préparation des entités essentielles dans le secteur des transports, par exemple au moyen de tests de pénétration.
- Les investissements directs étrangers (IDE) réalisés par des entités de pays tiers dans des infrastructures et des opérations de transport au sein de l'UE qui sont également essentielles pour le transport militaire peuvent représenter un risque pour la sécurité de l'UE et de ses États membres. Les IDE réalisés par des pays tiers dans des infrastructures à double usage au sein de l'UE pourraient présenter des risques

²³ Document de travail conjoint des services – Cinquième rapport sur la mise en œuvre du cadre commun de 2016 en matière de lutte contre les menaces hybrides et de la communication conjointe de 2018 intitulée «Accroître la résilience et renforcer la capacité à répondre aux menaces hybrides» [SWD(2021) 729 final].

²⁴ Document de travail conjoint des services – Cinquième rapport sur la mise en œuvre du cadre commun de 2016 en matière de lutte contre les menaces hybrides et de la communication conjointe de 2018 intitulée «Accroître la résilience et renforcer la capacité à répondre aux menaces hybrides» [SWD(2021) 729 final].

²⁵ COM(2020) 829 final. Un accord politique a été trouvé sur la directive CER en juin 2022, et celle-ci va entrer en vigueur début 2023. La directive CER remplacera la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

²⁶ La proposition de recommandation du Conseil a été adoptée le 18 octobre 2022.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_22_6238

²⁷ Cette directive sera abrogée et remplacée par une directive concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union (directive SRI 2).

²⁸ COM(2020) 829 final. Un accord politique a été trouvé sur la directive CER en juin 2022, et celle-ci va entrer en vigueur début 2023. La directive CER remplacera la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

pour sa sécurité et son ordre public. C'est notamment le cas lorsque des pays tiers recourent à des mesures financières pour entraver la connectivité ou lorsque des renseignements sensibles deviennent accessibles aux investisseurs de pays tiers. Les infrastructures civiles et militaires ayant beaucoup d'éléments en commun sont aussi plus vulnérables dans le contexte des IDE. Ces investissements seront soigneusement examinés dans le cadre du règlement sur le filtrage des IDE²⁹ et du RTE-T³⁰.

- L'incidence du changement climatique et de la transition vers une énergie verte sur la résilience et la sécurité énergétique des infrastructures et capacités de transport militaires des États membres de l'UE. L'élévation du niveau de la mer et la multiplication des phénomènes météorologiques extrêmes impliquent de nouvelles exigences pour les installations militaires; parallèlement, la réduction de la dépendance à l'égard des combustibles fossiles dans le transport militaire a également des répercussions sur la sécurité et la disponibilité des sources d'énergie renouvelables et des technologies connexes³¹. Ces travaux s'appuieront sur les résultats pertinents du forum de consultation pour l'énergie durable dans le secteur de la défense et de la sécurité (FC SEDSS), y compris des études de recherche sur la capacité d'adaptation au changement climatique et l'incidence des menaces hybrides sur la défense, et recenseront les possibilités d'utiliser les énergies renouvelables dans les transports militaires, par exemple l'hydrogène.

On peut aussi améliorer la résilience en explorant les possibilités de reconnaissance mutuelle entre les pièces détachées correspondant aux configurations civiles et militaires des modèles d'aéronefs. Actuellement, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) certifie les aéronefs civils et composants de ceux-ci utilisés pour l'entretien et les réparations, tandis que les aéronefs militaires et leurs composants sont certifiés par les États membres pour des raisons de sécurité nationale. Il y a donc des doubles emplois: il devrait être possible d'échanger les pièces de rechange destinées aux aéronefs militaires avec celles qui sont certifiées pour un usage civil, dès lors qu'elles sont identiques. Sans modifier les compétences de l'AESA ou des États membres, il serait possible d'envisager un nouveau mécanisme pour simplifier les procédures de certification et d'entretien des aéronefs en permettant la mise en commun des composants et pièces certifiés par l'AESA en vue d'une utilisation conjointe par les opérateurs militaires et civils, ce qui réduirait considérablement les coûts d'entretien des aéronefs militaires tout en renforçant la sécurité des vols. Il convient de lancer une étude pilote pour mettre en lumière les synergies entre les deux mécanismes de certification. Qui plus est, les opérations dans le domaine aérien dépendent fortement de l'échange et du partage efficaces de données numériques entre les parties prenantes et les opérateurs civils et militaires concernés.

Il est donc nécessaire d'entreprendre une action conjointe civile et militaire pour mettre en place un réseau de partage de données solide et résilient bénéficiant d'un niveau élevé de cybersécurité.

3.3.4. Solutions spatiales pour la mobilité militaire

Les systèmes actuels et futurs de navigation spatiale (Galileo/EGNOS), de communication sécurisée et d'observation de la Terre (Copernicus) peuvent représenter de grands atouts pour la mobilité militaire. Il convient d'étudier la manière d'exploiter ce potentiel.

Le service public réglementé (PRS) est le service de navigation Galileo le plus sûr et adapté aux applications gouvernementales qui doivent être fiables même en situation de crise, équivalent au code

²⁹ Règlement (UE) 2019/452 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 établissant un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union.

³⁰ Voir article 47 de la proposition 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(2021) 812 final.

³¹ Par l'intermédiaire du FC SEDSS III, l'AED mène, en collaboration avec la DG JRC et la DG ENER, des études visant à étudier l'incidence du changement climatique sur les infrastructures énergétiques critiques (IEC) liées à la défense et la manière d'accroître leur résilience face aux menaces hybrides. Dans ce contexte, un exercice de simulation sera organisé en 2023 pour recenser les vulnérabilités et promouvoir les synergies avec le secteur civil afin d'accroître la résilience en matière de défense.

M du GPS. Le PRS de Galileo pourrait profiter directement à la mobilité militaire en fournissant sans interruption des informations sûres et précises en matière de positionnement, de navigation et de synchronisation en environnement contesté, en répondant à des besoins opérationnels critiques sur le théâtre d'opérations et en permettant une prise de décision, un commandement et un contrôle éclairés.

Le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS), bien que n'étant pas conçu pour fonctionner dans une zone de conflit, peut offrir d'importants avantages opérationnels pour les opérations de logistique et de transport. En cas de mauvaises conditions météorologiques, il peut permettre un accès sécurisé aux bases aériennes et aux aéroports régionaux qui ne disposent pas d'autres moyens.

Le nouveau programme de l'Union pour une connectivité sécurisée, au sujet duquel la Commission a proposé un règlement le 15 février 2022, vise à garantir un accès mondial à des services gouvernementaux de télécommunications par satellite sécurisés. Plusieurs cas d'utilisation ont été étudiés dans ce contexte, notamment en ce qui concerne la gestion du trafic et les missions militaires. Il ressort clairement de cette analyse que la connectivité sécurisée constitue de plus en plus un atout stratégique pour l'utilisation de véhicules et d'aéronefs autonomes. La mobilité militaire doit être dûment prise en considération dans la définition du portefeuille de services du système de connectivité sécurisée.

Le programme européen d'observation de la Terre Copernicus propose des services d'information qui s'appuient sur l'observation de la Terre par satellite (à l'aide des satellites «Sentinelle» de Copernicus ou de satellites commerciaux) et sur des données in situ (non spatiales) dans trois domaines principaux: 1) surveillance de l'environnement (milieu terrestre: occupation et utilisation des sols, modèle altimétrique numérique, données de référence du réseau fluvial et des masses d'eau de l'UE; milieu marin; atmosphère; changement climatique), 2) gestion des situations d'urgence (en cas de catastrophes naturelles ou d'origine humaine, par exemple des inondations, des tremblements de terre ou des incendies de forêt) et 3) sécurité (surveillance des frontières et des mers et océans, ainsi que soutien à l'action extérieure de l'UE). Les liens éventuels avec la mobilité militaire pourraient être étudiés plus avant.

L'initiative CASSINI de la Commission, qui vise à encourager l'entrepreneuriat spatial dans l'UE, stimulera le développement de technologies, processus industriels et services de rupture. L'émergence de nouveaux acteurs commerciaux élargira l'éventail des solutions spatiales, y compris aux fins de la mobilité militaire.

Actions clés à l'échelon de l'UE:

- L'AED, en étroite concertation avec les États membres, le SEAE et les services de la Commission, assurera le suivi du domaine prioritaire de l'EACD relatif à l'amélioration de la mobilité militaire, afin de combler les lacunes et les déficits en ce qui concerne la résilience ainsi que les capacités logistiques et de transport nécessaires à la circulation des forces de grande envergure, y compris notamment les cargaisons spécialisées ou hors gabarit (par exemple, les marchandises dangereuses qui appellent des mesures spécifiques).
- D'ici à 2023, le SEAE évaluera l'empreinte logistique des missions et opérations relevant de la politique de sécurité et de défense commune, notamment en ce qui concerne les certifications et les inspections, recensera les éventuelles lacunes dans la capacité de transport et formulera des recommandations sur les possibilités de collaboration.

- D'ici à 2023, l'AED se penchera sur l'adaptation des moyens civils de transport de cargaisons hors gabarit à des fins militaires, en tenant compte des activités du projet CSP «Transport aérien stratégique pour les cargaisons hors gabarit (SATOC)».
- D'ici à 2024, l'AED recensera les exigences possibles en matière de moyens de transport ferroviaire spécialisé et de capacités de transport maritime stratégique.
- Le SEAE, l'AED et les services de la Commission étudieront les moyens de renforcer la coordination de la capacité de mouvement, y compris en recherchant des synergies avec les centres multinationaux de coordination des mouvements.
- D'ici la fin de 2024, les services de la Commission fourniront une vue d'ensemble par mode de transport de tous les acteurs clés du domaine civil à des fins de planification et de coordination des situations d'urgence et de crise.
- D'ici à 2024, l'AED, en collaboration avec les services de la Commission et le SEAE (y compris l'état-major de l'UE), évaluera les avantages des capacités de transport stratégique à double usage, telles que les secours en cas de catastrophe.
- Le SEAE, les services de la Commission et l'AED exploiteront les exercices multinationaux pour intégrer les activités de mobilité militaire (déploiement, entretien et redéploiement des forces), y compris les exercices réels de l'UE et les exercices parallèles et coordonnés avec l'OTAN, ainsi que la participation de l'UE aux exercices de l'OTAN, le cas échéant.
- Le SEAE, en collaboration avec les services de la Commission et l'AED, organisera des exercices fondés sur des scénarios auxquels participeront des experts des États membres.
- L'AED et les services de la Commission poursuivront leurs efforts pour garantir la fiabilité et l'efficacité de l'échange et du partage de données numériques entre les acteurs concernés de l'aviation civile et militaire.
- Les services de la Commission, le SEAE et le groupe de coopération SRI, en coordination avec les organes et organismes civils et militaires compétents et les réseaux en place, procéderont régulièrement à une évaluation des risques et à l'élaboration de scénarios de risque du point de vue de la cybersécurité, en mettant l'accent sur les secteurs critiques prioritaires. Il s'agira d'assurer la complémentarité avec les tests de résistance des infrastructures critiques, comme indiqué dans le plan en cinq points présenté par la présidente et dans la proposition ultérieure de recommandation du Conseil sur la résilience des infrastructures critiques.
- L'AED, en collaboration avec le SEAE et les services de la Commission, s'appuiera sur les initiatives en cours visant à renforcer la résilience au changement climatique et la sécurité énergétique des installations militaires et des capacités de transport nécessaires à la mobilité militaire, et elle présentera des recommandations aux États membres dans le cadre des travaux sur le climat et la défense. Les synergies avec le RTE-T seront également à l'étude.
- D'ici à la fin de 2023, les services de la Commission, en collaboration avec l'AESA et avec les autorités et l'industrie de l'aviation militaire, lanceront un projet pilote établissant un mécanisme de reconnaissance mutuelle des pièces utilisées dans les configurations civiles et militaires des modèles d'aéronefs. Le projet devrait inclure l'élaboration d'un accord relatif à une interface civile et militaire pour définir les responsabilités des différentes parties. Il convient que le projet pilote soit finalisé au plus tard deux ans après l'adoption du plan d'action.
- Les services de la Commission, l'AED et le SEAE étudieront un ensemble de mesures d'urgence qui doteraient l'armée d'un accès prioritaire aux infrastructures, capacités et

itinéraires de transport, le cas échéant, en période de crise reconnue au niveau de l'UE. Afin de renforcer les synergies civiles/militaires, ils évalueront les possibilités de sécuriser l'accès aux capacités de transport stratégique, par exemple au moyen de contrats-cadres avec des prestataires civils.

Les États membres de l'UE sont invités:

- à garantir la cyberrésilience des futurs processus et procédures numériques, en s'appuyant sur les travaux de l'AED et en étudiant la possibilité d'élaborer des exigences fonctionnelles liées à la sécurité.

4. DIMENSION DU PARTENARIAT

L'UE et l'OTAN ont un intérêt commun à ce que le personnel militaire et ses équipements se déplacent rapidement, tant aux fins des activités de routine en temps de paix qu'en temps de crise. Le fait d'assurer la cohérence et le renforcement mutuel dans le cadre des différents axes de travail constitue donc une partie intégrante de l'initiative en faveur de la mobilité militaire, et ce, depuis son lancement. Dans le contexte de la guerre en Ukraine, de nouvelles questions se sont posées quant à la nécessité de relier les itinéraires de transport aux pays et régions voisins, y compris l'Ukraine.

4.1 UE-OTAN

Le partenariat avec l'OTAN fait partie intégrante de ce plan d'action. Le dialogue structuré sur la mobilité militaire est le principal format permettant de promouvoir le dialogue et la coopération au niveau du personnel au moyen de réunions régulières, et il continuera de s'appuyer sur l'échange réciproque d'informations entre les deux organisations. Les investissements dans les infrastructures de transport à double usage pour les mouvements militaires profitent à la fois à l'UE et à l'OTAN. Tous deux ont les mêmes exigences sur les plans technique et géographique, et les normes techniques ont été élaborées de manière coopérative. Grâce à cette coopération, les besoins militaires de l'UE en matière de mobilité militaire sont compatibles à environ 95 % avec ceux de l'OTAN.

L'objectif est de garantir une approche cohérente et des synergies entre l'UE et l'OTAN et de surmonter efficacement les obstacles existants, y compris en matière juridique et sur le plan des infrastructures et des procédures, afin de faciliter et d'accélérer les mouvements et le franchissement des frontières par le personnel et le matériel militaires, dans le plein respect des décisions nationales souveraines. Cela vaut en particulier pour les efforts déployés en ce qui concerne l'amélioration des infrastructures et les exigences connexes, la réduction des obstacles procéduraux et réglementaires, l'augmentation de la résilience et la participation croisée aux exercices en matière de mobilité militaire.

Les interactions sur la mobilité militaire se poursuivront conformément aux principes directeurs du renforcement et de l'intensification de la coopération, notamment l'ouverture et la transparence totales, le respect de l'autonomie et des procédures décisionnelles des deux organisations, l'inclusion et la réciprocité, sans préjudice du caractère spécifique de la politique de sécurité et de défense de tout État membre de l'UE.

4.2 Nouer des liens avec d'autres partenaires

Le SEAE, en collaboration avec les services de la Commission et l'AED, étudiera la possibilité de coopérer avec d'autres partenaires sous différentes formes sur des questions liées à la mobilité militaire.

Il s'agira notamment d'examiner les évolutions liées à la mobilité militaire dans le cadre des dialogues en matière de sécurité et de défense avec les principaux partenaires de l'UE concernés, tels que ceux qui participent au projet CSP sur la mobilité militaire, notamment les États-Unis, le Canada et la

Norvège. Le Royaume-Uni devrait également rejoindre prochainement ce projet CSP, à l'issue des procédures pertinentes. Cela contribuera à la coopération transatlantique sur ces questions et au partenariat UE-OTAN.

En outre, il est possible d'explorer les possibilités en matière de double usage que présentent les travaux en cours visant à mieux relier les principaux itinéraires de transport des États membres à des pays partenaires clés tels que l'Ukraine, comme le prévoient la communication sur les «corridors de solidarité» entre l'UE et l'Ukraine et la proposition de la Commission du 27 juillet 2022 étendant quatre corridors de transport européens à l'Ukraine et à la Moldavie³². En outre, la proposition modifiée de révision du règlement RTE-T, présentée en juillet 2022, comprend une disposition visant à normaliser l'écartement de voie européen afin d'améliorer l'interopérabilité entre l'Ukraine, la Moldavie et l'UE.

Enfin, l'UE est prête à partager les meilleures pratiques tirées des progrès qu'elle a accomplis en matière d'amélioration de la mobilité militaire avec les partenaires régionaux et les pays de l'élargissement, comme dans les Balkans occidentaux, par exemple en ce qui concerne l'approche pangouvernementale, l'approche en faveur du double usage et les mesures concrètes visant à réduire la charge et les retards administratifs.

Actions clés à l'échelon de l'UE:

- Le SEAE, en collaboration avec les services de la Commission et l'AED, poursuivra le dialogue structuré UE-OTAN sur la mobilité militaire en vue de partager des informations et d'assurer la cohérence des différents axes de travail.
- Le SEAE, en collaboration avec les services de la Commission et l'AED, inclura, le cas échéant, la mobilité militaire dans les dialogues en matière de sécurité et de défense avec les partenaires concernés, notamment le Canada, la Norvège et les États-Unis.
- Les services de la Commission et le SEAE exploreront les possibilités en matière de double usage que présentent les travaux en cours visant à mieux relier les principaux itinéraires de transport des États membres, en accordant une attention particulière à l'Ukraine et à la Moldavie.
- Le SEAE et les services de la Commission étudieront les possibilités de promouvoir le dialogue sur les meilleures pratiques avec les partenaires régionaux, en particulier les pays de l'élargissement.

5. PROCHAINES ÉTAPES

Le plan d'action sur la mobilité militaire est présenté par le haut représentant et la Commission aux États membres de l'UE, pour examen et approbation, de manière à permettre sa mise en œuvre en temps voulu et de manière coordonnée.

Les États membres se verront présenter des rapports conjoints périodiques sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de ce plan d'action, dont les premiers seront remis d'ici à novembre 2023.

³² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Un plan d'action pour la création de corridors de solidarité UE-Ukraine en vue de faciliter les exportations agricoles et les échanges bilatéraux de l'Ukraine avec l'UE, COM(2022) 217 final.