

Suite donnée à la résolution non législative du Parlement européen du 17 décembre 2025 sur la mobilité militaire

- 1. Rapporteurs:** Petras AUŠTREVICIUS (Renew / LT) et Roberts ZĪLE (ECR / LV)
- 2. Références:** 2025/2090(INI) / A10-0242/2025 / P10_TA(2025)0335
- 3. Date d'adoption de la résolution:** 17 décembre 2025
- 4. Commission parlementaire compétente:** Commission de la sécurité et de la défense (SEDE) et commission des transports et du tourisme (TRAN)
- 5. Analyse/évaluation succincte de la résolution et des demandes qu'elle contient:**

Dans sa résolution, le Parlement européen reconnaît que la mobilité militaire est un levier essentiel de la sécurité et de la défense de l'Union, rendu urgent par la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et par le risque croissant de conflit sur le flanc oriental de l'Union. Il souligne que la capacité actuelle de l'UE à déplacer rapidement des troupes, des équipements et des moyens par-delà les frontières demeure insuffisante en raison de la fragmentation réglementaire, des retards administratifs, des goulets d'étranglement des infrastructures et du sous-investissement. Le Parlement souligne l'importance stratégique des quatre corridors de mobilité militaire prioritaires de l'Union, leur forte interaction avec le réseau RTE-T et les avantages à double usage des investissements pour le transport civil, la résilience et la cohésion économique. Il plaide en faveur d'une approche globale, axée sur l'ensemble de la société et alignée sur la coopération entre l'Union et l'OTAN, d'une gouvernance renforcée et d'une hausse substantielle du financement dans le prochain cadre financier pluriannuel, notamment par l'intermédiaire du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Dans sa résolution, le Parlement invite la Commission à:

- établir sans plus attendre une feuille de route en vue d'un «espace Schengen militaire» et proposer des règles harmonisées et simplifiées pour les mouvements militaires transfrontières dans tous les modes de transport, qui s'appuient sur un système numérique;
- mettre en place un guichet unique européen numérique pour la délivrance des autorisations de mouvements transfrontières et mettre au point un système douanier militaire;
- proposer un cadre juridique et opérationnel de crise établissant une distinction entre les phases dites de «temps de paix», de «crise» et de «période de guerre», garantissant l'accès prioritaire aux infrastructures de transport et la continuité du transport militaire;

- mettre en place un groupe de travail sur la mobilité militaire au niveau de l'Union, améliorer la gouvernance conformément aux recommandations de la Cour des comptes et améliorer les rapports au Parlement;
- assurer une augmentation considérable du financement de l'Union en faveur de la mobilité militaire dans le prochain CFP ainsi que la stabilité de ce financement, préserver les dotations spécifiques au titre du MIE et assurer leur suivi, et faciliter l'accès au financement de la BEI et à d'autres instruments de défense de l'Union;
- accélérer la modernisation, la protection et la cybersécurité des infrastructures à double usage le long des quatre corridors prioritaires, et notamment les lignes ferroviaires, les routes, les ports, les pôles logistiques et l'approvisionnement énergétique;
- renforcer l'interopérabilité ferroviaire, lever les obstacles liés à l'écartement des voies, accélérer le déploiement de l'ERTMS et évaluer la résilience en matière de cybersécurité des systèmes ferroviaires numériques;
- améliorer la coopération entre l'Union et l'OTAN, notamment en ce qui concerne le partage d'informations, l'organisation d'exercices conjoints et l'alignement des procédures, et soutenir l'interopérabilité avec des partenaires tels que l'Ukraine et la Moldavie;
- remédier aux vulnérabilités en matière d'approvisionnement en énergie et en carburant liées à la mobilité militaire, notamment en ce qui concerne le stockage et la résilience des chaînes d'approvisionnement basées dans l'UE.

Nombre de ces points sont traités dans le cadre du train de mesures sur la mobilité militaire, qui a été proposé par la Commission européenne et la haute représentante le 19 novembre, notamment en vue de rationaliser les règles applicables, d'établir des règles spécifiques pour les situations de crise (EMERS) et d'intensifier et accélérer les travaux sur les infrastructures à double usage le long des quatre corridors prioritaires de mobilité militaire.

6. Réponse à ces demandes et aperçu des mesures que la Commission a prises ou envisage de prendre:

- En réponse aux paragraphes 6 et 30, la Commission convient de la nécessité d'une vision commune et de résultats concrets en matière de mobilité militaire. À cette fin, la Commission a présenté, le 19 novembre 2025, une proposition de règlement sur la mobilité militaire, qui prévoit une approche globale du transport militaire et crée un cadre réglementaire harmonisé pour la mobilité militaire en s'attaquant aux principaux obstacles à cette mobilité. La Commission invite le Parlement à parvenir rapidement à un accord avec le Conseil sur cette proposition, afin que cette dernière puisse entrer en vigueur et être mise en œuvre dès que possible.

- En réponse au paragraphe 16, la Commission indique qu'elle a progressivement renforcé sa collaboration avec la Banque européenne d'investissement (BEI) en ce qui concerne les investissements dans les infrastructures à double usage et qu'elle continuera de le faire, notamment à la lumière de l'élargissement du champ d'éligibilité de la BEI pour le financement de projets de défense. La Commission note que la BEI avait fourni des financements au secteur de la sécurité et de la défense à hauteur de 4 milliards d'EUR à la fin de l'année 2025 (soit quatre fois plus que l'année précédente), qui comprenaient un soutien aux projets de mobilité militaire.
- En réponse au paragraphe 19, la Commission reconnaît le potentiel des mécanismes de financement complémentaires et rappelle que plusieurs instruments de l'UE, dont le Fonds européen de la défense, le programme pour l'industrie européenne de la défense (EDIP), l'instrument «Agir pour la sécurité de l'Europe» (SAFE), la proposition de règlement sur la mobilité militaire récemment présentée et la proposition de nouveau mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) au titre du prochain CFP (2028-2034), peuvent, dans le cadre de leurs bases juridiques, objectifs et conditions d'éligibilité respectifs, contribuer directement ou indirectement aux objectifs de mobilité militaire. Dans ce contexte, la Commission rappelle également que l'examen à mi-parcours de la politique de cohésion introduit la mobilité militaire en tant qu'objectif clé, afin de permettre aux États membres d'orienter les fonds de cohésion vers des investissements pertinents dans des conditions de préfinancement et de cofinancement plus avantageuses. Cette révision est en outre complétée par le règlement «mini-omnibus», récemment adopté, relatif à l'incitation aux investissements liés à la défense pour mettre en œuvre le plan «ReArm Europe», qui aligne le cadre du MIE sur ces changements pour les projets de mobilité militaire. La Commission souligne l'importance d'assurer la cohérence et les synergies entre ces instruments, afin de soutenir la création d'une véritable Union européenne de la défense dans le cadre du traité et dans le plein respect des compétences des États membres. En outre, le SEAE, l'état-major de l'Union européenne (EMUE) et l'Agence européenne de défense (AED) sont également des acteurs de la mobilité militaire de l'Union.
- En réponse au paragraphe 20, la Commission prend note de l'appel du Parlement en faveur d'un «espace Schengen militaire». Le futur règlement sur la mobilité militaire constitue une première étape concrète vers la réalisation de cet objectif en remédiant à la fragmentation réglementaire et aux retards administratifs. En outre, la feuille de route pour la préparation de la défense fixe l'ambition de mettre en place un espace de mobilité militaire à l'échelle de l'UE d'ici à 2027, ouvrant ainsi la voie à un «Schengen militaire», comme indiqué dans la communication conjointe.
- En réponse au paragraphe 22, la Commission convient de la nécessité d'une approche de la mobilité militaire englobant

l'ensemble de la société, qui se reflète dans plusieurs parties du train de mesures sur la mobilité militaire. La communication conjointe confirme explicitement qu'une collaboration plus étroite – par le renforcement des capacités, une communication efficace, une planification de la préparation et de la résilience et une participation active aux exercices – peut considérablement améliorer la préparation et la coordination. Une sensibilisation et une contribution accrues des opérateurs et autorités civils peuvent harmoniser les déplacements transfrontières et les procédures en matière de mobilité militaire.

- En réponse au paragraphe 23, la Commission note que, dans le cadre financier pluriannuel (CFP) actuel, elle a activement encouragé les investissements dans les infrastructures de transport à double usage et entend maintenir cette priorité dans le prochain CFP. En 2023, à la suite de trois appels au titre du MIE pour la mobilité militaire et de l'engagement total de l'enveloppe actuelle du MIE pour la mobilité militaire, 95 projets ont été sélectionnés, représentant 1,7 milliard d'EUR d'investissements dans des infrastructures de transport à double usage. La proposition de la Commission relative au CFP 2028-2034 prévoit une enveloppe solide de 51,5 milliards d'EUR pour la troisième génération du MIE – Transports, soit environ le double de la dotation du CFP actuel. Sur ce montant, 17,65 milliards d'EUR sont prévus pour la mobilité militaire, ce qui est dix fois supérieur au montant du CFP actuel et reflète l'importance accrue accordée à la facilitation des déplacements de personnel et d'équipements militaires dans l'ensemble de l'Union.
- En réponse au paragraphe 24, la Commission convient de la nécessité d'une approche horizontale pour traiter les questions de mobilité militaire. C'est pourquoi la proposition de règlement sur la mobilité militaire couvre tous les aspects des opérations de transport (planification, autorisations, acquis spécifique dans le domaine du transport, douanes, etc.) et la nécessité de règles simplifiées a été évaluée dans tous les modes de transport concernés. En outre, en ce qui concerne les infrastructures, la proposition de règlement sur la mobilité militaire garantit que l'approche ne se limite pas aux opérations de transport, mais couvre également des dispositions spécifiques relatives au réseau de transport et aux infrastructures à double usage.
- En réponse au paragraphe 25, la Commission reconnaît que la proposition de règlement l'habiliterait à établir un système d'information numérique sécurisé et restreint sur la mobilité militaire. Ce système pourrait être utilisé pour les autorisations transfrontières, les formalités douanières et d'autres modalités en matière de circulation et serait aligné sur le système de communication et de coordination de l'OTAN.
- En réponse au paragraphe 26, la Commission soutient le développement d'un système d'information numérique pour les autorisations de mouvements transfrontières. Ces travaux visent à

réduire les délais de traitement et à renforcer la transparence, tout en garantissant un échange sécurisé d'informations avec l'OTAN, le cas échéant. La Commission est prête à poursuivre ces travaux dès que les colégislateurs auront trouvé un accord concernant le règlement sur la mobilité militaire et auront donc donné mandat pour mettre au point un tel système.

- En réponse au paragraphe 27, la Commission partage l'objectif consistant à réduire la charge administrative et à faciliter la délivrance des autorisations relatives aux transports exceptionnels, tant pour le transport civil que pour le transport militaire. Dans le cadre de la révision de la directive sur les poids et dimensions, plusieurs mesures ont été proposées, à savoir l'harmonisation des règles et procédures applicables à la délivrance des autorisations nationales (y compris un formulaire type de demande commun à l'échelle de l'UE) et la mise en place d'un système électronique d'information et de communication faisant office de «guichet unique» au niveau national pour la soumission et l'obtention numériques des autorisations spéciales.
- En réponse au paragraphe 31, la Commission reconnaît la nécessité d'un cadre de crise spécifique. La proposition de règlement sur la mobilité militaire introduit un système européen de réaction renforcée pour la mobilité militaire (EMERS) afin de prévoir des mesures temporaires et extraordinaires à l'échelle de l'Union pour assurer un transport militaire en temps utile et sans interruption dans l'ensemble de l'Union dans de telles circonstances, tout en réduisant au minimum les perturbations du transport civil.
- En réponse aux paragraphes 34 et 35, la Commission reconnaît la nécessité de mettre en place un groupe spécifique au niveau de l'UE afin de réunir tous les organes compétents de l'UE travaillant sur la mobilité militaire (la Commission, le SEAE, l'état-major de l'UE, l'Agence européenne de défense et les représentants des États membres). Pour cette raison, le règlement sur la mobilité militaire propose la création d'un groupe sur les transports liés à la mobilité militaire, afin de coordonner la mise en œuvre du règlement. En outre, la proposition impose aux États membres de mettre en place un coordinateur national des transports militaires transfrontières. Ce coordinateur national est habilité à coordonner tous les acteurs aux niveaux national, régional et local qui participent à des opérations de transport militaire et sera, entre autres, chargé de recevoir et d'envoyer les autorisations transfrontières; de fournir des conseils et un soutien en ce qui concerne les formalités douanières; et de coordonner les demandes d'accès prioritaire au titre d'EMERS. En ce qui concerne les aspects liés aux infrastructures, la Commission, soutenue par la haute représentante et en consultation avec l'OTAN, collaborera avec les États membres – par l'intermédiaire du comité RTE-T –, notamment en mettant en place et en pilotant des réunions régulières sur les corridors, afin de veiller à ce que les investissements nécessaires soient réalisés rapidement, dans le cadre d'une approche coordonnée et cohérente des corridors, garantissant ainsi une réserve solide et mature de

projets. La Commission estime que la proposition de création d'un groupe sur les transports liés à la mobilité militaire répond dans une large mesure aux recommandations de la Cour des comptes européenne relatives à la gouvernance dans le domaine de la mobilité militaire. En outre, la communication conjointe reconnaît que certains axes de travail relatif à la mobilité militaire ne relèvent pas de la proposition de règlement. Il s'agit notamment des travaux intensifs menés jusqu'à présent, en particulier dans le cadre de la coopération structurée permanente (CSP) et de l'AED. La Commission et la haute représentante prendront de nouvelles mesures pour renforcer ces travaux, notamment sur le plan de la coordination.

- En réponse au paragraphe 36, la Commission note qu'elle remédie aux pénuries de compétences et aux déficits de compétences dans tous les secteurs, y compris les transports, dans le cadre de sa stratégie pour une union des compétences présentée en mars 2025. Elle comprend notamment des initiatives visant au perfectionnement et à la reconversion professionnels des travailleurs, en particulier pour accroître la main-d'œuvre qualifiée dans des secteurs stratégiques, tels que l'industrie de la défense et les technologies à double usage.
- En réponse aux paragraphes 37, 39, 42, 45, 49, 51 et 56, la Commission convient qu'il est nécessaire de modifier les quatre corridors de mobilité militaire prioritaires en tout premier lieu pour qu'ils respectent les normes relatives aux infrastructures de transport fixées dans le document du Conseil sur les besoins militaires afin de créer un réseau de mobilité militaire résilient et opérationnel. Cet avis se reflète également dans la proposition de règlement sur la mobilité militaire (voir article 32). La Commission souligne que les dépenses doivent être stratégiques et se concentrer dans un premier temps sur les principaux goulets d'étranglement. Elles doivent en outre se fonder sur une évaluation de la fonctionnalité des corridors. Les investissements prioritaires clés consisteront notamment à: i) supprimer les chaînons manquants et les goulets d'étranglement importants dans le transport militaire; ii) adapter les infrastructures routières et ferroviaires au transport militaire exceptionnel; iii) moderniser les tunnels routiers pour qu'ils soient conformes aux normes relatives au transport de marchandises dangereuses (TDG); iv) augmenter la capacité dans tous les modes de transport, en particulier dans les ports et les aéroports; v) renforcer la résilience des infrastructures de communication, de contrôle, de navigation, de surveillance et d'approvisionnement énergétique; et vi) assurer une résilience et une redondance suffisantes au sein du réseau. À cette fin, 500 projets concernant des points névralgiques, qui nécessitent des investissements actuellement estimés à environ 100 milliards d'EUR pour une intervention urgente sur les quatre corridors, ont déjà été recensés en collaboration avec les États membres. Ces investissements ciblés et à court terme conduiront à des améliorations rapides et devraient être mis en œuvre en priorité

pour être opérationnels. Au-delà de la nécessité d'un financement substantiel, il est également essentiel de donner la priorité aux projets le long des corridors stratégiques, là où ils sont le plus nécessaires, où leurs effets sont les plus tangibles et où ils peuvent permettre de combler d'urgence les lacunes. En outre, un instrument géré de manière centralisée, tel que le MIE, contribuerait à garantir une mise en œuvre transfrontière cohérente des corridors de mobilité militaire à l'échelle de l'UE, donnerait la priorité aux projets présentant la valeur militaire la plus élevée et soutiendrait des investissements qui, sans constituer une priorité nationale, sont essentiels du point de vue de l'UE et des corridors.

- En réponse au paragraphe 40, la Commission note qu'elle mettra en œuvre les corridors de mobilité militaire en coopération avec les États membres et l'état-major de l'UE. Ces travaux seront menés en étroite coopération avec le comité RTE-T et, le cas échéant, avec le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire dont la création est proposée dans le règlement. En outre, la Commission s'efforcera d'accroître les synergies entre les travaux des coordonnateurs européens pour les corridors de transport européens relevant du RTE-T, lorsque ceux-ci recoupent les quatre corridors de mobilité militaire prioritaires.
- En réponse au paragraphe 41, la Commission fait observer que, lorsque le cofinancement d'investissements par l'UE est demandé, il découle des traités que ces investissements doivent servir une finalité à double usage (civil et militaire). Il est difficile d'établir dans quelle mesure cette situation s'applique de manière générale aux infrastructures de contre-mobilité, et cette question devrait être traitée au cas par cas. Toutefois, la Commission peut coordonner les discussions sur les investissements dans la contre-mobilité dans le cadre des comités RTE-T et MIE, ou au sein des forums spécifiques des États membres mis en place pour échanger sur les corridors de mobilité militaire.
- En réponse aux paragraphes 43 et 44, la Commission note que le coordonnateur européen du RTE-T pour le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) a récemment publié un nouveau programme de travail pour l'ERTMS, qui fixe les priorités pour le déploiement de l'ERTMS en Europe, compte tenu des délais contraignants fixés dans le règlement RTE-T. En 2025, la Commission a alloué environ 25 millions d'EUR de financement au titre du MIE au projet PioDAC. L'objectif de ce projet est de valider, en conditions d'exploitation commerciale, la technologie d'attelage automatique numérique (DAC) développée sous la direction de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», de tester les procédures opérationnelles correspondantes et de recueillir de nouvelles données sur le rapport coût-efficacité du DAC. PioDAC alimentera la préparation d'un éventuel déploiement de cette technologie à l'échelle de l'UE. En outre, comme annoncé dans la communication conjointe sur la mobilité militaire, la Commission, soutenue par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, s'emploiera à renforcer la robustesse de l'ERTMS de manière

harmonisée afin d'assurer la poursuite des opérations en cas de sabotage ou d'autre défaillance du système. Les spécifications du futur système de communications mobiles ferroviaires (FRMCS), fondées sur la cinquième génération (5G) de télécommunications mobiles, sont en cours d'élaboration par le secteur ferroviaire. Le FRMCS est susceptible d'offrir un niveau de cybersécurité beaucoup plus élevé que l'actuelle radio ferroviaire GSM-R (fondée sur la deuxième génération de télécommunications mobiles). Cette future radio (qui fait partie de l'ERTMS) sera testée cette année et l'année prochaine dans le cadre d'un projet financé par l'entreprise commune «Système ferroviaire européen». En 2026, les organisations du secteur ferroviaire réaliseront une évaluation de la cybersécurité de la version 2 du FRMCS afin de vérifier si ce système est prêt à relever les défis actuels.

- En réponse au paragraphe 46, la Commission estime que les forces armées ont besoin de règles et de calendriers harmonisés applicables aux modalités techniques et opérationnelles du transport – qu'il soit effectué avec leur propre flotte ou par des opérateurs civils – afin de connaître les itinéraires qui peuvent être empruntés, en particulier dans le cas des marchandises dangereuses et du fret exceptionnel, tout en conservant la souplesse nécessaire pour ajuster le transport militaire à la nature précise de chaque crise. C'est pourquoi la proposition de règlement sur la mobilité militaire contient des dispositions visant à harmoniser, à faciliter et à rationaliser les règles applicables au transport de cargaisons militaires particulièrement lourdes et encombrantes. Elle impose également aux États membres de mettre à niveau les quatre corridors de mobilité militaire prioritaires pour les aligner sur les normes en matière d'infrastructures de transport à double usage, en vue, entre autres, d'adapter les infrastructures routières et ferroviaires au transport militaire exceptionnel.
- En réponse au paragraphe 54, la Commission reconnaît le rôle des pôles logistiques en tant qu'installations stratégiques contribuant à la résilience de la base industrielle et technologique européenne. À cette fin, le règlement RTE-T révisé adopté en juillet 2024 comprend des dispositions plus affinées pour le développement de la capacité des terminaux dans chaque État membre. La Commission s'emploie également activement à promouvoir la numérisation, l'interopérabilité et la sécurité des processus et systèmes logistiques.
- En réponse au paragraphe 57, la Commission note que le service d'authentification initial du service ouvert Galileo a été déclaré opérationnel le 24 juillet 2025. Ce service offre à la vaste communauté d'utilisateurs de Galileo une protection accrue contre les menaces d'usurpation de signaux. En outre, Galileo offrira son service public réglementé (PRS) à double usage aux utilisateurs autorisés par les gouvernements afin d'appuyer les applications nécessitant le plus haut niveau de solidité et de continuité du service. La capacité opérationnelle initiale du PRS devrait être atteinte en 2026.

- En réponse au paragraphe 58, la Commission note qu'elle a aidé les États membres à dénoncer et à condamner les actes visés dans plusieurs grandes enceintes internationales (UIT, OACI, OMI). Fin 2025, le Conseil de l'OACI est convenu de considérer ces actes comme une infraction à la convention de Chicago. En conséquence, la Russie restera exclue du Conseil de l'OACI. En 2019, la Commission a également créé le groupe de travail européen sur le brouillage du GNSS (EGITF), axé sur la lutte contre les perturbations du GNSS.
- En réponse au paragraphe 61, la Commission note qu'elle collabore avec le Conseil, notamment par l'intermédiaire de son groupe horizontal «Renforcement de la résilience et lutte contre les menaces hybrides», afin de renforcer encore la capacité de l'Union à surveiller les incidents hybrides et à y répondre. Elle indique également que plusieurs mesures ont déjà été mises en œuvre, telles que le règlement sur la cybersécurité, le règlement sur la cyberrésilience et le règlement sur la cybersolidarité, afin d'améliorer la préparation, la détection et la réaction aux menaces et attaques de cybersécurité de grande ampleur dans l'ensemble de l'Union.
- En réponse au paragraphe 62, la Commission note qu'elle a publié une évaluation de ses règles en matière de marchés publics en 2025 et que, conformément au programme de travail de la Commission, elle présentera un acte législatif sur les marchés publics ainsi que des mesures de simplification de la passation de marchés publics sensibles dans les domaines de la défense et de la sécurité dans le courant de l'année 2026. Compte tenu de ces initiatives législatives à venir, la proposition de train de mesures sur la mobilité militaire ne couvre pas les règles en matière de marchés publics.
- En réponse aux paragraphes 67, 69 et 70, la Commission souligne qu'en vertu de la directive sur les stocks de pétrole, les États membres sont tenus de détenir des stocks de sécurité de pétrole brut et/ou de produits pétroliers d'un niveau équivalant au moins à la plus grande des quantités représentées soit par 90 jours d'importations journalières moyennes nettes, soit par 61 jours de consommation intérieure journalière moyenne. Cette obligation garantit que les États membres maintiennent un niveau suffisant de stocks de sécurité en cas de crise et de rupture d'approvisionnement. Dans le cadre du groupe de coordination pour le pétrole, la Commission traite régulièrement avec les États membres des questions liées à la sécurité de l'approvisionnement en pétrole. À la lumière des évolutions géopolitiques, la Commission a adopté la communication intitulée «Accélérer l'UE»¹. Dans cette initiative, la Commission propose la création d'un observatoire des carburants chargé d'établir une cartographie des approvisionnements en carburants pertinents pour le secteur des

¹ COM(2026) 370 final, AccelerateEU – Union de l'énergie

transports (produits dans l'UE, importés et exportés) et des réserves disponibles dans l'UE, y compris, pour autant que la Commission dispose de ces informations, des capacités de raffinage et des réserves de carburant militaires. L'initiative vise également à faciliter la coordination des mesures nationales relatives à l'éventuelle mise en circulation de stocks pétroliers, y compris de carburants d'aviation et de gazole. La Commission soutiendra également les efforts visant à renforcer la coordination au niveau de l'UE en ce qui concerne l'optimisation des capacités de production des raffineries de pétrole et la nécessité d'engager éventuellement une action collective pour maximiser la production de raffinage existante. Il est d'une importance vitale d'assurer un approvisionnement en carburant efficace et efficient pour les forces armées sur le terrain. Pour cette raison, l'UE et l'OTAN collaborent également étroitement pour étudier les synergies entre les secteurs civil et militaire en ce qui concerne l'approvisionnement en carburants, afin de cartographier les chaînes d'approvisionnement et de garantir l'accès à des stocks de carburants dans les situations d'urgence. Les forces armées resteront, pendant encore un certain temps, fortement dépendantes d'un accès sûr et fiable aux carburants liquides et aux infrastructures énergétiques associées, en particulier pour les opérations aériennes et maritimes et les matériels de transport terrestre lourds. La Commission salue la déclaration du Parlement concernant le rôle des raffineries dans le système énergétique de l'UE. Elle salue également l'appel du Parlement en faveur d'une révision de la directive sur les stocks de pétrole. La Commission entame le processus de révision de ladite directive afin de remédier aux faiblesses mises en évidence par la crise actuelle et examinera, entre autres, s'il y a lieu de prévoir des exigences spécifiques applicables aux stocks pour différents produits pétroliers, tels que les carburants d'aviation. Comme indiqué dans la communication conjointe sur la mobilité militaire, la Commission considérera l'intégration des besoins militaires comme l'un des principaux axes de travail. Afin de remédier aux goulets d'étranglement dans l'approvisionnement énergétique dans son ensemble, comme annoncé dans le plan d'action pour une énergie abordable, la Commission réexaminera le cadre de sécurité énergétique, afin d'atténuer les risques émergents et de renforcer la préparation en matière de mobilité militaire grâce à une meilleure résilience énergétique. En complément, les efforts déployés par l'UE pour promouvoir la production et l'utilisation de carburants d'aviation durables (CAD) et de carburants durables pour le transport maritime constituent une occasion non négligeable de renforcer la sécurité énergétique tant pour les forces armées des États membres que pour le secteur civil. La Commission encouragera l'augmentation de la production de ces carburants durables, y compris grâce à des capacités de production dispersées, lorsque cela est possible, afin d'améliorer la résilience et la sécurité énergétique. Le plan d'investissement pour des transports durables récemment adopté jouera un rôle important dans la poursuite du soutien à cette production.

- En réponse au paragraphe 71, la Commission convient que les infrastructures clés de la mobilité militaire nécessitent une protection particulière. C'est pourquoi la proposition de règlement sur la mobilité militaire introduit une nouvelle obligation pour les États membres de recenser les infrastructures de transport stratégiques à double usage, ainsi que les actifs énergétiques et de télécommunications critiques pour les transports, et de les soumettre à des obligations spécifiques en matière de protection. Sur la base d'une boîte à outils commune de mesures de résilience et de protection qui vont au-delà des instruments de la directive sur la résilience des entités critiques (CER), les États membres pourront veiller à ce que les infrastructures stratégiques de transport, ainsi que les infrastructures énergétiques et de communication critiques pour les transports, soient résilientes face à tous les dangers et restent opérationnelles.
- En réponse au paragraphe 76, la Commission soutient le renforcement et l'expansion des capacités en matière de drones, et note que les États membres conservent l'entière responsabilité de la sécurité nationale et des capacités militaires. Si les États membres en conviennent, la Commission favorisera et encouragera la passation conjointe de marchés et soutiendra la production de systèmes de drones de qualité militaire.
- En réponse au paragraphe 79, la Commission partage le jugement du Parlement selon lequel il est nécessaire de remédier aux lacunes existantes en matière de capacités qui affectent la mobilité militaire, notamment la disponibilité insuffisante de moyens de transport spécialisés, tels que les wagons plats, comme indiqué dans le document de travail des services de la Commission accompagnant la proposition de train de mesures. Dans ce contexte, la Commission rappelle que la mobilité militaire est un domaine phare de la coopération entre l'UE et l'OTAN et un volet essentiel de la politique de sécurité et de défense de l'UE, comme indiqué dans le plan d'action sur la mobilité militaire 2.0.
- En réponse au paragraphe 81, la Commission est consciente que les États membres sont confrontés à des lacunes en matière de capacités en ce qui concerne la mobilité militaire, y compris en ce qui concerne le matériel ferroviaire roulant à double usage. Afin de combler ces lacunes et d'éviter les doubles emplois, la proposition de règlement crée une réserve de solidarité, qui permettra à tous les États membres d'accéder à des capacités de transport et de logistique partagées. Les États membres pourront enregistrer volontairement leurs capacités dans la réserve, et les capacités de l'Union pourraient également être enregistrées, par exemple les capacités sous-traitées auprès d'un opérateur civil. La proposition relative au Fonds européen pour la compétitivité contient des dispositions permettant de soutenir et d'encourager la mise en commun et le partage des moyens de mobilité militaire dans le cadre du prochain CFP.

- En réponse au paragraphe 86, la Commission prend acte de l'appel du Parlement en faveur d'une amélioration de la visibilité et de la coordination des moyens de transport pertinents pour la mobilité militaire, conformément aux préoccupations des parties prenantes recensées dans le document de travail des services de la Commission accompagnant la proposition de train de mesures. Elle souligne qu'une coordination civilo-militaire efficace demeure essentielle pour assurer le déploiement rapide et efficient des forces et des équipements dans l'ensemble de l'Union. Dans ce contexte, la Commission note l'intérêt de développer la réserve de solidarité en matière de mobilité militaire proposée, dans le but de favoriser la solidarité et le partage des capacités (en encourageant le partage et la mise en commun des capacités de transport et des capacités logistiques, ainsi qu'en accroissant la visibilité des capacités de transport existantes pour le transport militaire). La Commission reconnaît également que des structures d'incitation appropriées sont essentielles pour garantir l'efficacité de ces modalités de mise en commun et de partage. À cet égard, la Commission continuera d'étudier la manière dont les instruments de financement de l'UE pourraient soutenir les coûts d'exploitation, de maintenance et de formation liés aux capacités de transport à double usage. La Commission prend également note des propositions visant à garantir une utilisation équitable et équilibrée des actifs mis en commun, y compris au moyen de mécanismes d'attribution transparents ou d'approches fondées sur les crédits.
- En réponse au paragraphe 88, la Commission convient que la conception innovante des produits doit être encouragée. Par exemple, compte tenu du rôle accru des drones, la haute représentante et la Commission ont annoncé, dans le train de mesures sur la mobilité militaire, que la Commission soutiendrait la mise en place d'un réseau européen de centres d'essai de drones civils et de défense afin de stimuler l'innovation, en tirant parti des initiatives de l'UE en cours, telles que celles décrites dans le cadre de la stratégie européenne pour les infrastructures de recherche et de technologie. La feuille de route pour la transformation de l'industrie de la défense de l'UE comprenait également des actions visant à faciliter l'accès aux essais et à la validation, y compris en tirant parti des infrastructures détenues par l'UE. De plus, un cadre commun pour les drones sera mis au point afin d'intégrer les drones dans l'espace aérien et d'assurer des opérations civiles et militaires s'appuyant sur des normes et procédures communes. La Commission propose également une modification du règlement de base de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA) afin de répondre à la nécessité d'introduire la possibilité, pour les États membres ou l'AESA, de mettre en place des bacs à sable réglementaires en vue de permettre la conception, le développement et le test de produits aéronautiques innovants en situation réelle. Enfin, le train de mesures propose également de fabriquer un plus grand nombre d'actifs de transport sur la base d'une approche de «double usage dès la conception», reposant sur l'élaboration de normes prévoyant un double usage, c'est-à-dire des

applications militaires et civiles, et sur la simplification des procédures de certification. À cette fin, la Commission, en coopération avec l'AED, chargera ses agences compétentes (AESA, AESM et AFE) et les organismes européens de normalisation d'élaborer des normes permettant un double usage des actifs de transport critiques pour la mobilité militaire, de manière à assurer la cohérence avec les normes de l'OTAN pour les actifs de transport et les exigences actualisées en matière d'infrastructures à double usage. Cela permettra l'interopérabilité à l'échelle de l'UE et la cohérence avec les priorités de l'UE en matière de capacités de défense.

- En réponse au paragraphe 92, le SEAE rappelle que, dans le cadre actuel de coopération entre l'UE et l'OTAN, il n'existe pas d'accord pour organiser des exercices conjoints entre l'UE et l'OTAN. L'UE a la possibilité d'inviter l'OTAN à participer et à assister à des exercices et des tests de résistance, à condition que le principe de réciprocité soit respecté.
- En réponse au paragraphe 93, le SEAE note que, conjointement avec la Commission et conformément au cadre de coopération convenu entre l'UE et l'OTAN, le SEAE collabore avec l'OTAN sur des questions de mobilité militaire et mène également des dialogues et des échanges spécifiques sur la sûreté maritime et les menaces hybrides.
- En réponse au paragraphe 96, le SEAE rappelle que la CSP est une initiative menée par les États membres et que les décisions relatives aux conditions générales pour la participation d'États tiers à des projets CSP sont guidées par la décision du Conseil de 2020. À ce titre, il appartient d'abord aux membres du projet CSP d'examiner une demande de participation d'un État tiers à un projet spécifique. Si les membres participant au projet marquent leur accord, le coordinateur du projet soumet cette demande au Conseil.
- En réponse au paragraphe 97, le SEAE souligne qu'il a coordonné le déploiement d'équipes d'intervention rapide en cas de menaces hybrides et d'équipes d'intervention rapide en cas d'incident informatique en Moldavie afin de renforcer la résilience du pays ainsi que sa capacité à réagir face aux ingérences étrangères, à la désinformation et aux cyberattaques. Ces missions aident les autorités moldaves à sécuriser les infrastructures et à améliorer la gestion des crises dans un contexte d'aggravation de la menace hybride. La mission PSDC civile de l'UE, la mission de partenariat de l'UE (MPUE) en Moldavie, aide également les autorités moldaves à renforcer leur résilience face aux menaces hybrides.
- En réponse au paragraphe 98, la Commission et le SEAE rappellent que la coopération entre l'UE et l'OTAN en matière de mobilité militaire est menée conjointement par le SEAE et la Commission, et que les dialogues structurés entre l'UE et l'OTAN sur la mobilité militaire ont lieu deux fois par an. Conformément à l'annonce de la communication conjointe, la Commission et la haute représentante

prendront de nouvelles mesures pour renforcer les travaux menés avec les États membres sur la mobilité militaire, en particulier dans le cadre de la CSP et de l'AED, dans le plein respect des traités et de la législation applicable de l'UE.