Parlement européen
2024-2029

TEXTES ADOPTÉS

P10_TA(2025)0335

Mobilité militaire

Résolution du Parlement européen du 17 décembre 2025 sur la mobilité militaire (2025/2090(INI))

Le Parlement européen,

– vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ses titres VI et XVI,

– vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son titre V,

– vu le règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) nº 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) nº 1315/2013[1],

– vu le règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) nº 1316/2013 et (UE) nº 283/2014[2],

– vu les conclusions du Conseil européen, notamment celles du 26 juin 2025, du 6 mars 2025, des 21 et 22 mars 2024, des 14 et 15 décembre 2023, des 29 et 30 juin 2023, du 15 décembre 2022 et des 30 et 31 mai 2022,

– vu les conclusions du Conseil, notamment celles du 6 décembre 2024, du 18 novembre 2024, du 13 juin 2024, du 27 mai 2024, du 24 octobre 2023, du 24 janvier 2022 et du 22 janvier 2018,

– vu la communication conjointe de la Commission et de la haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique

---

1 JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

2 JO L 249 du 14.7.2021, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj.

de sécurité du 10 novembre 2017 intitulée «Améliorer la mobilité militaire dans l'Union européenne» (JOIN(2017)0041),

– vu le 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[3],

– vu le rapport conjoint de la Commission et du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité du 24 septembre 2021 concernant la mise en œuvre du plan d'action sur la mobilité militaire d'octobre 2020 à septembre 2021 (JOIN(2021)0026),

– vu la «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», adoptée par le Conseil le 21 mars 2022,

– vu la communication conjointe de la Commission et du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité du 10 novembre 2022 intitulée «Plan d'action sur la mobilité militaire 2.0» (JOIN(2022)0048),

– vu le rapport conjoint de la Commission et du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité du 13 novembre 2023 concernant la mise en œuvre du plan d'action sur la mobilité militaire 2.0 de novembre 2022 à octobre 2023 (JOIN(2023)0037),

– vu la communication conjointe de la Commission et de la haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité du 28 mai 2025 intitulée «L'approche stratégique de l'Union européenne à l'égard de la région de la mer Noire» (JOIN(2025)0135),

– vu l'étude d'appui de la Commission sur l'adaptation au changement climatique et les investissements transfrontières nécessaires à la réalisation du réseau RTE-T, publiée en 2024,

– vu le rapport conjoint de la Commission et de la haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité du 20 mars 2025 concernant la mise en œuvre du plan d'action sur la mobilité militaire 2.0 (JOIN(2025)0011),

– vu le livre blanc conjoint de la Commission et de la haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique

---

[3] JO L 288 du 11.8.2021, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj.

de sécurité du 19 mars 2025 intitulé «Préparation de la défense européenne à l'horizon 2030» (JOIN(2025)0120),

– vu l'annexe II révisée du document intitulé «Besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union», adopté par le Conseil le 18 mars 2025 (ST 6728/25 ADD1),

– vu les rapports annuels de 2022, 2023 et 2024 de l'Agence européenne de défense, ainsi que ses rapports sur la mobilité militaire de mars 2018 et du 26 janvier 2024,

– vu le rapport spécial 04/2025 de la Cour des comptes européenne du 5 février 2025 intitulé «La mobilité militaire de l'Union – Les défauts de conception et les obstacles rencontrés ralentissent la progression»,

– vu le rapport de Sauli Niinistö du 30 octobre 2024 intitulé «Safer Together: Strengthening Europe's Civilian and Military Preparedness and Readiness (Plus en sécurité ensemble: renforcer la préparation et l'état de préparation civils et militaires de l'Europe),

– vu la déclaration sur la mobilité militaire publiée le 27 mai 2025 par les ministres des transports de Bulgarie, d'Estonie, de Finlande, de Hongrie, d'Islande, de Lettonie, de Lituanie, de Norvège, de Pologne, de Roumanie, de Slovaquie et de Tchéquie,

– vu le dixième rapport d'étape, daté du 10 juin 2025, sur les suites données aux propositions communes entérinées le 6 décembre 2016 et le 5 décembre 2018 par le Conseil de l'Union européenne et le Conseil de l'Atlantique Nord,

– vu le communiqué du Sommet de Vilnius publié par les chefs d'État et de gouvernement des pays membres de l'OTAN à l'issue de la réunion du Conseil de l'Atlantique Nord tenue à Vilnius le 11 juillet 2023, et la déclaration du Sommet de Washington publiée par les chefs d'État et de gouvernement des pays membres de l'OTAN à l'issue de la réunion du Conseil de l'Atlantique Nord tenue à Washington le 10 juillet 2024,

– vu les trois déclarations conjointes du président du Conseil européen, de la présidente de la Commission européenne et du secrétaire général de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) sur la coopération entre l'UE et l'OTAN, signées respectivement le 10 janvier 2023, le 5 décembre 2018 et le 6 décembre 2016,

– vu la proposition de règlement du Conseil établissant l'instrument «Agir pour la sécurité de l'Europe par le renforcement de l'industrie européenne de la défense» («instrument SAFE») (COM(2025)0122), présentée par la Commission le 19 mars 2025,

– vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (UE) 2021/1058 et (UE) 2021/1056 en ce qui concerne des mesures spécifiques visant à relever des défis stratégiques dans le cadre de l'examen à mi-parcours (COM(2025)0123), présentée par la Commission le 1er avril 2025,

– vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (UE) 2021/694, (UE) 2021/695, (UE) 2021/697, (UE) 2021/1153, (UE) 2023/1525 et (UE) 2024/795 en ce qui concerne l'incitation aux investissements liés à la défense dans le budget de l'UE pour mettre en œuvre le plan «ReArm Europe» (COM(2025)0188), présentée par la Commission le 22 avril 2025,

– vu sa résolution du 2 avril 2025 sur la mise en œuvre de la politique de sécurité et de défense commune – rapport annuel 2024[4],

– vu sa résolution du 12 mars 2025 sur le livre blanc sur l'avenir de la défense européenne[5],

– vu sa résolution du 17 janvier 2024 sur la construction d'une stratégie portuaire européenne globale[6],

– vu sa résolution du 5 mai 2022 sur les conséquences de la guerre illégale d'agression menée par la Russie à l'encontre de l'Ukraine sur les secteurs des transports et du tourisme de l'Union[7],

– vu sa résolution du 7 juillet 2021 sur la coopération UE-OTAN dans le cadre des relations transatlantiques[8],

– vu sa résolution du 11 décembre 2018 sur la mobilité militaire[9],

– vu l'article 55 de son règlement intérieur,

– vu les délibérations conjointes de la commission de la sécurité et de la défense et de la commission des transports et du tourisme au titre de l'article 59 du règlement intérieur,

– vu le rapport de la commission de la sécurité et de la défense et de la commission des transports et du tourisme (A10-0242/2025),

A. considérant que la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine a suscité un regain d'attention pour la mobilité militaire, mettant en évidence le besoin urgent de faciliter le déplacement

---

4 Textes adoptés de cette date, P10_TA(2025)0058.
5 Textes adoptés de cette date, P10_TA(2025)0034.
6 JO C, C/2024/5716, 17.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5716/oj.
7 JO C 465 du 6.12.2022, p. 164.
8 JO C 99 du 1.3.2022, p. 105.
9 JO C 388 du 13.11.2020, p. 22.

transfrontière rapide des troupes, des équipements et des moyens dans l'ensemble de l'Union afin de renforcer la dissuasion et la défense;

B. considérant que l'instabilité et l'évolution des crises géopolitiques dans diverses régions du monde exigent que l'Union et ses États membres, en coordination avec l'OTAN, soient prêts à réagir à d'éventuels actes d'agression ou à différents types de crises le long de toutes leurs frontières extérieures;

C. considérant que les États membres qui partagent des frontières extérieures avec la Russie ou la Biélorussie, ainsi que ceux qui sont limitrophes de l'Ukraine et subissent les incursions de la Russie dans leur espace aérien, font face à une menace directe en matière de sécurité, d'autant plus que les services de sécurité occidentaux mettent en garde contre le fait que la Russie pourrait attaquer l'Union à brève échéance;

D. considérant que la mobilité militaire est un levier essentiel de la sécurité et de la défense communes de l'Europe et qu'elle a été définie comme un facteur déterminant dans les priorités de l'Union en matière de développement des capacités pour 2023;

E. considérant que la résilience, la dissuasion et la rapidité des mouvements militaires en Europe sont à présent devenues une condition essentielle pour la crédibilité de la défense européenne; que la mobilité militaire dans l'Union permet de renforcer considérablement la sécurité et la résilience des 27 États membres, y compris face à la multiplication des actes de sabotage contre des infrastructures critiques et à l'augmentation des menaces hybrides, à condition qu'elle soit pleinement opérationnelle pour réaliser son potentiel;

F. considérant que des efforts importants s'imposent pour améliorer les liaisons de transport régionales et étendre le réseau paneuropéen, en reliant les pays du nord de l'Union comme la Finlande et les États baltes à la péninsule ibérique au sud; que le développement d'infrastructures de mobilité militaire cohérentes dans les quatre corridors de mobilité militaire prioritaires de l'Union serait primordial pour déployer et acheminer des troupes et des équipements militaires à brève échéance et à grande échelle par voie ferroviaire, routière, fluviale, maritime et aérienne, en tant que de besoin, tout en garantissant leur fonction à double usage afin que les chaînes d'approvisionnement civiles essentielles puissent continuer à fonctionner;

G. considérant que la mobilité militaire est une priorité de la coopération entre l'Union et l'OTAN et qu'elle doit permettre, grâce à une approche harmonisée, la circulation des forces alliées aussi bien en temps de paix qu'en période de crise ou de guerre; que le

renforcement de l’interopérabilité, au sein de l’Union, avec l’OTAN et des partenaires tels que l’Ukraine est vital pour la défense collective; que, dans l’optique d’atteindre les objectifs stratégiques du partenariat entre l’Union et l’OTAN, un rôle moteur affirmé et une gouvernance coordonnée sont nécessaires pour transformer la coopération technique en une vision stratégique partagée, renforçant ainsi la mobilité en tant qu’outil de cohésion et de sécurité collective;

H. considérant que la coopération structurée permanente (CSP) joue un rôle clé dans le renforcement et l’alignement des capacités de défense de l’Union, en ce qu’elle réduit les dépendances à l’égard des leviers stratégiques tels que la mobilité militaire;

I. considérant que l’Union s’efforce de promouvoir la connectivité avec les partenaires régionaux et les pays candidats à l’adhésion;

J. considérant que la base industrielle de défense de l’Union pâtit de vulnérabilités, notamment d’une dépendance excessive à l’égard des importations en provenance de pays tiers, d’une fragmentation de la production et de l’approvisionnement, d’un sous-investissement et d’une capacité de production limitée; que la stratégie européenne en matière de sécurité économique fait ressortir l’importance de réduire les dépendances stratégiques et de protéger les technologies et les actifs critiques afin de préserver la souveraineté et la compétitivité de l’Union;

K. considérant que, dans ses conclusions du 6 mars 2025, le Conseil européen a souligné que l’Union devait «devenir plus souveraine, assumer une plus grande responsabilité en ce qui concerne sa propre défense et être mieux à même d’agir ainsi que de faire face de manière autonome aux menaces et aux défis immédiats et futurs», réaffirmant ainsi la nécessité de réduire les dépendances extérieures et de consolider la base industrielle et technologique de défense européenne (BITDE);

L. considérant que l’initiative SAFE, adoptée par le Conseil le 27 mai 2025, prévoit un montant maximum de 150 milliards d’euros destiné à soutenir la passation conjointe de marchés, la montée en puissance de l’industrie et la production liée à la défense au sein de l’Union, créant ainsi une occasion stratégique de mettre en œuvre le principe de préférence européenne et de faire en sorte que les fonds de l’Union renforcent l’industrie européenne plutôt que les dépendances extérieures;

M. considérant que l’instrument visant à renforcer l’industrie européenne de la défense au moyen d’acquisitions conjointes[10] (EDIRPA) et le programme pour l’industrie européenne de la défense (EDIP) peuvent jouer un rôle important en soutenant le développement de technologies et de capacités innovantes dans le domaine de la mobilité militaire; qu’il convient d’exploiter pleinement les synergies entre l’EDIP, l’EDIRPA, le mécanisme pour l’interconnexion en Europe et d’autres instruments de financement de l’Union afin de renforcer la résilience des infrastructures de transport et d’améliorer la capacité globale de l’Union à assurer des mouvements militaires rapides et sûrs;

N. considérant qu’un filtrage rigoureux des investissements contribue à la sécurité économique de l’Union, protège les infrastructures et technologies critiques contre les acquisitions hostiles et complète les politiques industrielles visant à favoriser l’autonomie et la primauté technologique européennes; que la révision du règlement (UE) 2019/452[11] relatif au filtrage des investissements directs étrangers dans l’Union constitue un instrument essentiel pour préserver la sécurité, l’ordre public et les intérêts stratégiques de l’Union;

O. considérant que le Parlement a adopté sa position sur la proposition de règlement[12] en question, dans laquelle il souligne que tous les États membres devraient être tenus de maintenir un mécanisme de filtrage des investissements étrangers pour des raisons de sécurité ou d’ordre public, et qu’une harmonisation plus poussée entre les systèmes nationaux s’impose pour remédier aux dépendances stratégiques et aux vulnérabilités émergentes en matière de technologies et d’infrastructures;

P. considérant que, malgré les progrès notables accomplis ces dernières années afin d’améliorer la mobilité militaire grâce à la mise en œuvre des actions définies dans le plan d’action pour la mobilité militaire 2.0, des obstacles majeurs subsistent sur le plan réglementaire, administratif et financier, de même que des goulets d’étranglement et des entraves liées aux infrastructures;

Q. considérant qu’il est urgent d’intensifier les efforts coordonnés et intégrés au niveau de l’Union, de l’OTAN et des États membres afin d’augmenter les ressources et d’éliminer ces obstacles physiques,

---

10 Règlement (UE) 2023/2418 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à la mise en place d’un instrument visant à renforcer l’industrie européenne de la défense au moyen d’acquisitions conjointes (EDIRPA) (JO L, 2023/2418, 26.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2418/oj).

11 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 (JO L 79 I du 21.3.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

12 Textes adoptés de cette date, P10_TA(2025)0102.

juridiques et réglementaires;

R. considérant que des audits internes et l'expérience récente révèlent de graves lacunes dans la stratégie de mobilité militaire de l'Union, les retards dus à la bureaucratie et à des infrastructures inadaptées impliquant qu'il faudrait potentiellement plus d'un mois pour acheminer des équipements militaires par-delà les frontières en réponse à une attaque;

S. considérant que de nombreuses voies de transport européennes ne sont pas encore adaptées aux véhicules militaires lourds; que des chars ont été empêchés d'entrer dans certains États membres parce qu'ils dépassaient la limite de poids nationale et que des convois ont été arrêtés sur des ponts qui n'étaient pas conçus pour supporter de telles charges, ce qui met en évidence la nécessité urgente de moderniser les infrastructures clés telles que les lignes ferroviaires, les routes, les tunnels et les ponts afin qu'elles soient conformes aux normes militaires;

T. considérant que les investissements visant à améliorer les infrastructures aériennes, ferroviaires, routières et fluviales à double usage existantes apportent des avantages considérables aux communautés et aux entreprises en période de paix, profitent aux systèmes de transport de passagers et de marchandises et contribuent à la décarbonation des transports, à l'achèvement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), au développement des capacités de protection civile et au renforcement du marché unique;

U. considérant que les opérateurs privés jouent un rôle important dans la mobilité militaire; que le manque d'harmonisation des procédures, cependant, entraîne souvent des retards importants dans les opérations de transport et la délivrance des autorisations transfrontières;

Réagir à l'évolution des réalités géopolitiques

1. souligne l'importance de la mobilité militaire pour la sécurité et la défense européennes; fait valoir qu'à la suite de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, le besoin de remédier aux défaillances stratégiques de l'Union et d'améliorer la mobilité militaire s'est fait plus pressant;

2. salue l'ambition affichée par l'Union et ses États membres d'accroître considérablement la préparation à la défense, de réduire les dépendances stratégiques, de combler les lacunes en matière de capacités et de renforcer la base industrielle et technologique de défense européenne dans le cadre des politiques pertinentes de l'Union et de la politique de sécurité et de défense commune (PSDC), ainsi que dans le contexte de l'OTAN; se félicite de la coopération entre l'Union et l'OTAN en vue d'améliorer la mobilité militaire;

considère néanmoins qu'il est à présent grand temps de transformer les objectifs communs déclarés de l'Union et de l'OTAN en progrès réels;

3. salue les efforts collectifs déployés pour soutenir l'Ukraine; insiste sur la nécessité de tirer systématiquement des enseignements de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, notamment en matière de mobilité militaire, en s'appuyant en particulier sur l'expérience des forces armées ukrainiennes ainsi que sur les exercices nationaux et multinationaux; relève qu'il importe de garantir les contingences logistiques et la planification de secours, tout comme de repérer les liaisons faibles et manquantes; met en avant l'importance d'une coordination précoce et efficace avec les partenaires stratégiques, en particulier avec l'OTAN;

4. souligne que la Russie représente une menace considérable pour la sécurité de l'Union européenne et qu'il est primordial de développer la capacité à déployer rapidement des troupes et des moyens militaires sur le flanc oriental de l'Union;

5. met l'accent sur la nécessité stratégique d'engager des investissements dans tous les États membres le long des quatre corridors de mobilité militaire prioritaires de l'Union, à savoir le corridor nord, le corridor est, le corridor centre-sud et le corridor centre-nord, puisqu'une mobilité militaire renforcée et efficace est indispensable à la sécurité de tous les États membres et de tous les citoyens européens;

6. estime que l'amélioration de la mobilité militaire permettra de renforcer la PSDC de l'Union ainsi que ses missions et opérations; invite l'Union et les États membres à adopter une vision commune sur les moyens de faire avancer leurs actions en matière de mobilité militaire, ainsi qu'à définir des résultats spécifiques devant être intégrés dans la boussole stratégique de l'Union; préconise vivement une préparation concrète en matière de mobilité militaire, moyennant l'adoption d'une approche globale de la logistique militaire, qui comprenne notamment la sécurité des infrastructures critiques, les plateformes de transport, l'entretien, le stockage, le ravitaillement, la réparation et les munitions;

7. souligne que la mobilité militaire ne se limite pas au déplacement des troupes, des armes et des équipements, mais concerne également l'aide humanitaire et les actions de solidarité; fait observer que l'appui à la mobilité militaire peut également offrir des avantages significatifs aux citoyens, puisque la capacité à déployer rapidement des forces militaires peut faciliter l'acheminement plus rapide d'aide humanitaire et de soutien médical, ainsi que la réparation des infrastructures en cas de catastrophes naturelles, de pandémies ou d'autres crises; note par ailleurs que les investissements de l'Union dans les infrastructures de mobilité

militaire peuvent générer des avantages concrets pour les communautés locales et la connectivité, renforçant ainsi la résilience locale, l'intégration économique, la création d'emplois et le soutien du public au programme européen en matière de sécurité;

S'attaquer aux enjeux financiers

8. fait valoir qu'il convient de maintenir le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) dans le prochain cadre financier pluriannuel (CFP), en ce qu'il constitue un instrument de financement de l'Union consacré aux transports et géré de manière centralisée et qu'il représente la principale source de financement solide de la mobilité militaire; souligne en outre qu'il importe d'augmenter considérablement l'enveloppe budgétaire globale allouée aux transports; salue dès lors la proposition visant à accroître le budget dévolu à la mobilité militaire dans le prochain CFP, lequel prévoit d'affecter plus de 50 milliards d'euros aux transports au titre du MIE pour la période 2028-2034, dont plus de 17 milliards d'euros à la mobilité militaire;

9. rappelle qu'au titre du CFP 2021-2027, le Conseil a opéré une réduction sans précédent de 75 % du financement de la mobilité militaire par rapport à la position du Parlement et de la Commission, et relève qu'une telle situation ne peut se reproduire; souligne qu'en raison de l'invasion à grande échelle de l'Ukraine par la Russie, le budget de la mobilité militaire a dû être concentré en début de période et était entièrement consommé au début de l'année 2024; insiste pour que les ressources allouées à la mobilité militaire dans le cadre du prochain CFP fassent l'objet d'une hausse substantielle afin d'être en adéquation avec les investissements requis, qui sont estimés à au moins 100 milliards d'euros pour traiter les 500 points névralgiques recensés dans l'Union comme nécessitant une modernisation urgente[13];

10. insiste, compte tenu de ce besoin d'investissement et des recommandations du rapport Draghi, sur l'importance de préserver au moins le montant indiqué de 17 milliards d'euros lors des négociations ultérieures sur le plafond global du CFP, tout en protégeant l'enveloppe destinée à la réalisation du RTE-T; souligne que le Conseil ne doit pas faire de proposition visant à réduire le montant de ce financement et estime que l'affectation de ces fonds à la mobilité militaire devra faire l'objet d'un suivi attentif;

---

13 Communication conjointe de la Commission et de la haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité du 16 octobre 2025 intitulée «Préserver la paix – Feuille de route pour la préparation de la défense à l'horizon 2030», JOIN(2025)0027.

11. fait valoir la nécessité de favoriser avec succès la coopération et l’harmonisation entre les États membres concernant les projets de transport transfrontaliers de grande envergure et le déploiement d’infrastructures à double usage, afin de permettre la mobilisation et le déplacement rapides et efficaces à grande échelle des troupes, des équipements et des moyens militaires dans l’ensemble de l’Union;

12. réaffirme que les initiatives et le financement en matière de mobilité militaire ne devraient pas faire obstacle à la mise en œuvre globale des interventions liées à l’achèvement d’un RTE-T intelligent, résilient, interopérable, décarboné et durable; rappelle l’objectif d’achever le réseau central RTE-T d’ici à 2030, y compris le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), et le réseau central étendu d’ici à 2040;

13. relève que l’achèvement en temps utile des projets d’infrastructures de transport transfrontaliers au sein du réseau RTE-T est une étape indispensable pour atteindre les objectifs d’un double usage effectif et d’une mobilité militaire efficace en Europe; rappelle que, selon le document de prise de position des coordonnateurs du RTE-T d’avril 2024, l’investissement total nécessaire pour achever le réseau central et le réseau central étendu du RTE-T s’élève à 845 milliards d’euros au cours des 15 prochaines années et que, pour les projets présentant à eux seuls la plus grande valeur ajoutée européenne, le montant restant à investir est estimé à au moins 210 milliards d’euros;

14. rappelle qu’en raison de la nature des travaux à entreprendre, la mise en œuvre de grands projets d’infrastructures de transport indispensables à la mobilité militaire nécessite un financement à long terme;

15. souligne la nécessité de rationaliser et de simplifier les procédures d’obtention d’un financement pour les projets d’infrastructures à double usage dans le cadre du volet «mobilité militaire» du MIE au titre du prochain CFP;

16. se félicite des prêts initiaux de la Banque européenne d’investissement (BEI) en faveur d’investissements dans des projets d’infrastructures à double usage visant à renforcer la mobilité militaire; demande que la BEI contribue durablement au financement d’autres capacités et projets d’infrastructures à double usage;

17. préconise que le développement de mécanismes de financement supplémentaires soit envisagé, tels qu’une banque de défense, de sécurité et de résilience, pour répondre aux besoins de financement de la sécurité, de la défense et de la résilience;

18. rappelle que les États membres peuvent utiliser au maximum le financement disponible au titre de l’actuel CFP, sans oublier les mesures introduites récemment visant à réaffecter des ressources au

sein du Fonds européen de développement régional et du Fonds de cohésion, de même qu'ils peuvent réorienter rapidement les fonds inutilisés de la facilité pour la reprise et la résilience vers des investissements dans la défense, notamment dans des infrastructures à double usage et des moyens mobiles en vue d'améliorer la mobilité militaire, y compris la contre-mobilité militaire;

19. demande des garanties que les budgets spécifiques au titre de l'EDIP, du Fonds européen de la défense, du programme SAFE et des mesures adoptées dans le cadre du train de mesures omnibus sur la préparation de la défense et d'autres initiatives de l'Union relatives à la défense puissent être utilisés pour soutenir l'expansion et la modernisation des infrastructures à double usage tant physiques que numériques et l'acquisition collaborative et prévisible de capacités habilitantes en matière de défense, notamment dans le domaine de la mobilité militaire, de manière à consolider une véritable Union européenne de la défense;

Supprimer les obstacles à la mobilité militaire et évoluer vers un «espace Schengen militaire»

20. plaide une nouvelle fois en faveur d'un «espace Schengen militaire» et encourage la Commission à établir sans plus attendre une feuille de route en vue de cet objectif;

21. réitère sa profonde préoccupation quant au manque actuel de réactivité et d'efficacité de la mobilité militaire, qui est entravée par une complexité réglementaire et procédurale et une absence d'harmonisation entraînant des lenteurs de coordination et des pertes de temps;

22. invite la Commission et les États membres à adopter, dans le domaine de la mobilité militaire, une approche qui englobe l'ensemble de la société et qui associe toutes les parties prenantes concernées, y compris les secteurs public, privé et civil, en communiquant sur les mesures prises et en les expliquant;

23. demande instamment à la Commission et aux États membres de mettre pleinement en œuvre, de toute urgence, les treize actions prévues dans le cadre de l'engagement en faveur de la mobilité militaire 2024, en mettant l'accent sur les investissements dans les infrastructures et les moyens de transport, l'harmonisation réglementaire, l'accélération des autorisations de mouvements transfrontières ainsi que le renforcement de la PSDC et de la coopération entre l'Union et l'OTAN;

24. presse la Commission d'adopter une approche horizontale lorsqu'elle propose de nouvelles mesures, en harmonisant et en simplifiant les réglementations et les procédures, dans le but d'intégrer et de coordonner de toute urgence l'approche de l'Union visant à

supprimer l’ensemble des obstacles administratifs, diplomatiques, logistiques et infrastructurels existants à la mobilité militaire;

25. demande la mise en place d’un guichet numérique européen unique pour la délivrance des autorisations de mouvements transfrontières d’équipements militaires, incluant un système de priorité codifié et une base de données partagée avec l’OTAN;

26. met en avant la nécessité de rationaliser les règles et procédures nationales divergentes, complexes et particulièrement longues; insiste pour que le futur train de mesures sur la mobilité militaire propose des procédures simplifiées, harmonisées, uniformes et numérisées pour tous les modes de transport, notamment en ce qui concerne les douanes, le transport de marchandises dangereuses, le transport exceptionnel, les autorisations diplomatiques et l’utilisation de permis identiques, par exemple pour les offres/crédits de mouvements transfrontières et la documentation relative au formulaire 302 de l’Union et de l’OTAN, des procédures qui devraient être reconnues et utilisées par tous les États membres; plaide en outre pour la mise au point d’un système douanier militaire permettant de numériser les formalités douanières et de réduire la charge et le coût administratifs, dans le respect des projets existants de l’Union tels que le système de mobilité militaire numérique sécurisé;

27. fait valoir qu’il importe de supprimer les barrières administratives et les obstacles infrastructurels auxquels sont confrontées les entreprises qui assurent le transport routier exceptionnel d’équipements militaires et de grues pour des projets d’infrastructures critiques; préconise dès lors une harmonisation accrue des règles relatives au transport routier exceptionnel dans le cadre de la révision en cours de la directive sur les poids et dimensions;

28. souligne que la fourniture d’une couverture d’assurance contre les risques de guerre pour les prestataires de services logistiques à haut risque peut servir d’incitation pour les entreprises, car elle contribue à atténuer les risques opérationnels;

29. relève que l’harmonisation des procédures et l’interopérabilité effective conforteront la confiance mutuelle entre les États membres et renforceront la connectivité transfrontière;

30. accueille favorablement l’objectif de simplification des cadres juridiques et administratifs proposé dans le train de mesures omnibus sur la préparation de la défense et la communication conjointe à venir sur la mobilité militaire 2025 et demande son entrée en vigueur et sa mise en œuvre dans les meilleurs délais;

Cadre de crise

31. invite instamment la Commission à présenter un cadre juridique et opérationnel portant sur les «situations de crise», qui établirait une distinction claire entre au moins trois phases, par exemple «temps de paix», «crise» et «période de guerre», et qui prévoirait des règles applicables lors de chaque phase afin de garantir l'interopérabilité et l'accès prioritaire des forces armées aux installations, réseaux et moyens de transport et de rationaliser les mouvements du personnel et des équipements militaires le long de tous les corridors militaires; demande que ce cadre donne des définitions claires des «situations de repli» et des «solutions de repli» visant à garantir la continuité du transport militaire en cas de perturbations, ainsi que des orientations destinées à aider les États membres à mandater différents prestataires de services de sécurité pour la surveillance et la protection des infrastructures critiques;

32. escompte que le futur cadre juridique établira un système de communication et de coordination clair et efficace entre les autorités militaires et les pouvoirs publics, incluant l'OTAN, qui permettra également, sur la base du besoin d'en connaître, d'échanger des informations avec les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs de transport qualifiés pour fournir des services de logistique militaire, en vue d'accroître la résilience sur l'ensemble des réseaux lors de chaque phase; note en particulier le manque de coopération et la communication limitée entre les autorités portuaires et les acteurs militaires ou ceux impliqués dans la construction de la défense; comprend le caractère sensible des pratiques d'échange d'informations, surtout avec les autorités portuaires européennes sous contrôle étranger; souligne toutefois qu'il est nécessaire de disposer d'un canal fiable et sécurisé pour l'échange d'informations spécifiques;

33. insiste sur la nécessité d'instaurer un mécanisme décisionnel permanent permettant aux chefs d'État et de gouvernement de prendre des mesures immédiates lors de phases de «crise» et en «période de guerre»;

34. invite la Commission à mettre en place un groupe de travail sur la mobilité militaire composé de représentants de tous les organes compétents de l'Union afin de rationaliser la préparation, la mise en œuvre et le suivi de toutes les initiatives concernant la mobilité militaire de manière horizontale et préconise, en parallèle, la désignation de points de contact nationaux en vue d'améliorer la gouvernance et la coordination globales de la mobilité militaire;

35. exhorte la Commission à prendre en compte l'ensemble des recommandations formulées par la Cour des comptes européenne en ce qui concerne la gouvernance dans toutes les initiatives futures ressortissant au domaine de la mobilité militaire;

36. reconnaît le rôle crucial que jouent les travailleurs du secteur des transports dans la mobilité militaire et la facilitation des chaînes d'approvisionnement; invite la Commission et les États membres à remédier aux pénuries de main-d'œuvre, à investir dans la main-d'œuvre du secteur des transports, à améliorer les conditions de travail, à offrir des possibilités de formation pour doter les travailleurs des compétences nécessaires à la mobilité militaire et à renforcer l'attractivité du secteur;

Améliorer les infrastructures à double usage et en construire de nouvelles

37. se félicite de l'adoption par le Conseil des quatre corridors de mobilité militaire prioritaires dans l'Union pour les mouvements à court terme et de grande envergure, qui ont été créés en coopération avec l'OTAN, tout comme du recensement en cours de 500 points névralgiques nécessitant une modernisation urgente; souligne que plus de 94 % de ces corridors font partie du RTE-T, mettant ainsi en évidence les fortes synergies entre les infrastructures civiles et militaires; demande une évaluation précise des besoins financiers pour achever ces corridors de mobilité militaire;

38. insiste sur la nécessité d'accélérer le développement des infrastructures de transport et de renforcer à la fois la protection physique et la cybersécurité de leurs composants critiques le long des quatre corridors de mobilité militaire prioritaires;

39. fait observer que les liaisons les plus faibles et les goulets d'étranglement ont des répercussions sur le fonctionnement et la continuité effective de corridors entiers et du réseau de transport dans son ensemble; invite dès lors la Commission et les États membres à allouer des ressources suffisantes pour garantir un réseau de mobilité militaire bien connecté, ce qui passe notamment par des améliorations sur le plan de l'entretien, la modernisation et l'interopérabilité des infrastructures existantes;

40. demande à la Commission et aux États membres d'évaluer la nécessité de nommer, pour chaque corridor de mobilité militaire prioritaire, afin d'en faciliter la mise en œuvre, un coordonnateur européen spécifique qui ferait partie du groupe de travail sur la mobilité militaire;

41. rappelle que les infrastructures de contre-mobilité, y compris les obstacles, les fortifications et les systèmes de déploiement rapide à double usage destinés à renforcer la défense des frontières et des territoires, constituent également un volet important de la mobilité militaire; invite la Commission et les États membres à procéder à une planification et à une préparation minutieuses et coordonnées des infrastructures de contre-mobilité dans les quatre corridors de

mobilité militaire prioritaires, en accordant la priorité aux corridors est et nord;

42. rappelle que le rail constitue l'épine dorsale du système de mobilité terrestre pour déplacer de grandes quantités de moyens militaires surdimensionnés, lourds, dangereux ou à risque; insiste sur la nécessité de donner la priorité à des solutions immédiates et à court terme, telles que la suppression des charges administratives pour le personnel militaire lors des déplacements transfrontières; invite la Commission à veiller au renforcement des capacités, en particulier dans les plateformes de transport et les zones clés correspondant aux quatre corridors de mobilité militaire prioritaires;

43. met en avant le rôle crucial joué par l'interopérabilité ferroviaire pour garantir la continuité des opérations dans l'ensemble des États membres; se déclare vivement préoccupé par le manque persistant d'interopérabilité ferroviaire dû aux différences d'écartement des voies au sein de l'Union, comme dans les États baltes, en Finlande et dans la péninsule ibérique, ce qui affecte les mouvements transfrontières de troupes, d'équipements et de moyens et rend, partant, le transport routier indispensable; demande à la Commission de continuer à s'attaquer aux différents obstacles à la continuité des opérations ferroviaires dans l'ensemble de l'Union, notamment la lenteur du déploiement de l'ERTMS et de l'attelage automatique numérique (DAC), ainsi que les différences d'écartement des voies; rappelle que le règlement RTE-T impose aux États membres concernés de présenter, d'ici juillet 2026, leurs plans de migration de leurs réseaux vers l'écartement nominal de voie standard européen; salue à cet égard le projet «Rail Baltica», qui relie les États baltes au réseau ferroviaire de l'Union en adaptant l'écartement de leurs voies ferrées; considère ce projet comme stratégique pour la mobilité à la fois civile et militaire, car il prévoit des liaisons ferroviaires interopérables, durables et de grande capacité sur le flanc oriental de l'Union;

44. relève que les technologies numériques permettant d'accroître la capacité ferroviaire civile, telles que l'ERTMS et le DAC, sont également pertinentes pour la mobilité militaire et devraient faire l'objet d'améliorations; avertit que l'ERTMS a été développé dans un contexte géostratégique différent et demande une évaluation de sa robustesse et de sa résilience en matière de cybersécurité; souligne que, compte tenu de sa dépendance à l'égard de la technologie radio, toute indisponibilité du réseau due à un brouillage ou à d'autres facteurs entraînerait la suspension immédiate du trafic ferroviaire; préconise une évaluation similaire dans le cadre du développement du futur système de communications mobiles ferroviaires (FRMCS);

45. observe que les liaisons routières et ferroviaires avec les réseaux de ports et de terminaux de fret sont souvent essentielles pour assurer le déplacement, sur le «dernier kilomètre», des équipements

militaires vers les zones concernées et qu'à ce titre, elles jouent un rôle à part entière dans le succès de la mobilité militaire; rappelle que tous les points stratégiques du transport routier, tels que les parkings, les stations de ravitaillement et les stations de lavage, devraient être modernisés dans les plus brefs délais pour pouvoir accueillir un grand nombre d'unités de transport militaire et d'effectifs en période d'urgence; demande par conséquent que les investissements dans les infrastructures routières clés le long des quatre corridors de mobilité militaire prioritaires soient érigés au rang des priorités afin de faciliter la mobilité militaire le plus efficacement possible;

46. appelle de ses vœux un cadre européen harmonisé visant à faciliter le déplacement des convois militaires assuré par des prestataires civils autorisés, tels que ceux fournissant des services de transport routier exceptionnel ou de transport de grues spécialisées et d'équipements lourds, via les quatre corridors de mobilité militaire prioritaires, tout en garantissant la sécurité des civils;

47. met en évidence le rôle stratégique des ports en tant que nœuds critiques du réseau de mobilité militaire, en ce qu'ils servent de points d'entrée et de sortie pour les déploiements militaires à grande échelle et permettent l'intégration du transport mer-terre, en particulier dans le cadre de la coopération transatlantique, favorisant par ailleurs la résilience des intérêts économiques stratégiques de l'Union; constate que l'infrastructure maritime présente des lacunes structurelles, de nombreux terminaux de l'Union n'étant pas conçus pour gérer du fret militaire; insiste sur la nécessité de garantir une capacité suffisante pour les approvisionnements militaires et d'établir des plans d'urgence pour détourner les cargaisons civiles si nécessaire;

48. fait valoir que la propriété et le contrôle de certaines infrastructures maritimes critiques appellent une action immédiate et des règles plus strictes, comme le souligne le livre blanc sur la préparation de la défense européenne à l'horizon 2030;

49. réclame des investissements dans les infrastructures portuaires et la modification des conditions d'accès aux instruments financiers, tant pour les ports maritimes que pour les ports intérieurs, afin de renforcer leur intégration au sein des corridors du RTE-T et d'améliorer les politiques de l'Union en matière de sécurité énergétique; exhorte la Commission à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies visant à accroître et à renforcer les capacités des ports; met l'accent sur les dimensions de surface et sous-marine du domaine maritime et plaide pour que les navires transrouliers et les navires rouliers à passagers soient inclus, en tant que moyens mobiles à double usage, dans le champ d'application de la stratégie de mobilité militaire de l'Union;

50. note que les voies de navigation intérieures constituent également un élément important de la mobilité militaire, car elles offrent des moyens de transport à double usage fluides et durables, en raison de leur capacité disponible, de leur complémentarité intermodale et de leur moindre vulnérabilité aux renseignements opportunistes; prend acte de la capacité actuelle du réseau de transport par voie d'eau à acheminer des moyens militaires surdimensionnés, des matières dangereuses et des carburants pour des approvisionnements réguliers, ainsi qu'à fournir des solutions de secours dans le cadre des plans d'urgence; suggère d'évaluer la nécessité d'étendre encore les écluses existantes et d'accroître la disponibilité des grues et de la flotte dédiée au transport par voie d'eau;

51. insiste sur l'importance de créer des pôles logistiques et des terminaux de transbordement supplémentaires le long des quatre corridors de mobilité militaire prioritaires; demande que les pôles logistiques et les terminaux de transbordement commerciaux existants et utiles pour les transports militaires le long des corridors de mobilité militaire soient désignés comme infrastructures à double usage et aménagés en ce sens, et qu'ils soient dotés d'équipements correspondants à leur finalité, tels que des plateformes de chargement à accès direct et des rampes adaptées aux moyens militaires;

52. souligne qu'il importe de mettre en place un réseau de pôles logistiques situés stratégiquement le long des quatre corridors prioritaires de mobilité militaire, y compris les ports intérieurs, capables de fournir les infrastructures nécessaires à l'entretien, au stockage et à la réparation afin de garantir des transferts intermodaux rapides entre les infrastructures routières, ferroviaires, maritimes, fluviales et aéroportuaires et les installations militaires; souligne à cet égard que ces pôles devraient mettre à disposition les infrastructures énergétiques à double usage nécessaires, telles que des stations de ravitaillement en carburant et de recharge, afin de répondre aux besoins de mobilité et de contribuer à la sécurité de l'approvisionnement;

53. souligne que les pôles logistiques devraient mettre à disposition des troupes en transit de l'espace, des capacités et des infrastructures, en particulier en ce qui concerne l'hébergement, la nourriture et l'approvisionnement en carburant;

54. demande que le développement de pôles logistiques soit également soutenu dans le cadre des programmes industriels européens pertinents afin de renforcer la résilience de la base industrielle et technologique européenne; rappelle qu'il est nécessaire de prendre des mesures en matière de numérisation des processus logistiques afin de garantir la résilience et la sécurité des infrastructures stratégiques;

55. estime qu’il est de la plus haute importance d’étendre les corridors de transport, y compris pour la mobilité militaire, vers l’Ukraine, la République de Moldavie et les Balkans occidentaux afin de renforcer l’interopérabilité, d’accroître la réactivité opérationnelle, de soutenir les partenaires, le cas échéant, dans leur résistance à l’agression russe et à d’autres menaces hybrides dans la région, et de décourager les agressions futures sur le territoire de l’Union; prend acte de l’utilisation des corridors de solidarité pour la mobilité militaire et estime qu’il est important de les renforcer afin d’améliorer la sécurité et la résilience de l’Ukraine;

56. souligne que la modélisation numérique précise, sécurisée et actualisée, les cartes numériques, les systèmes d’information géographique et les services de données géospatiales sont indispensables tant pour la planification des infrastructures et des itinéraires civils et militaires que pour la coordination transfrontalière et le déploiement rapide des troupes et des équipements; souligne que la protection des données et des communications lors des mouvements militaires est de la plus haute importance pour la sécurité des civils et du personnel militaire et pour le maintien des capacités; souligne que tous les services d’information sur les transports utilisés à des fins militaires et de défense devraient être dûment sécurisés et protégés juridiquement afin d’éviter les fuites numériques d’informations sensibles concernant les opérations de mobilité militaire et les données économiques; exhorte la Commission à coordonner les mesures de sécurité numériques et électroniques le long des quatre corridors prioritaires de mobilité militaire;

57. souligne que l’ensemble de l’Union est vulnérable face aux cyberattaques et aux intrusions numériques; souligne que les systèmes numériques qui contrôlent les infrastructures et les moyens de transport physiques constituent des cibles prioritaires pour les cyberattaques; invite donc l’Union et les États membres à soutenir le développement et l’adoption de technologies numériques souveraines européennes innovantes, notamment le système Galileo, afin de renforcer la cybersécurité et la résilience de ces infrastructures et moyens; souligne à cet égard le potentiel de l’intelligence artificielle et encourage la poursuite des efforts de recherche et de développement en vue de développer des capacités numériques de nouvelle génération;

58. exprime sa vive inquiétude face à l’augmentation des cyberattaques russes contre les systèmes de navigation dans la région de la mer Baltique; invite la Commission à inclure et à aborder la nature des menaces hybrides dans son prochain train de mesures omnibus, ainsi que le brouillage et l’usurpation des systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), qui constituent des attaques hybrides contre le trafic maritime et aérien européen;

59. relève qu’il est nécessaire d’accélérer la transposition et la mise en œuvre de la directive SRI 2[14] et de renforcer la coopération entre les autorités sectorielles des transports, les agences compétentes en matière de cybersécurité, les centres de réponse aux incidents de sécurité informatique (CSIRT) et le réseau européen d’organisations de liaison en cas de crises de cybersécurité (EU-CyCLONe); souligne qu’il importe d’inclure des mesures concrètes portant sur les aspects liés à la mobilité militaire dans les évaluations des risques en matière de cybersécurité au niveau de l’Union et au niveau national;

60. souligne l’importance de protéger et d’améliorer la résilience des infrastructures de transport critiques, notamment contre les cyberattaques et les menaces hybrides qui compromettent le trafic aérien, maritime et terrestre civil; rappelle que les infrastructures critiques en matière d’énergie et de communication (aériennes, de surface et sous-marines ou subaquatiques, notamment le GNSS) ont également une incidence directe sur le succès des activités de mobilité militaire;

61. plaide pour la mise en place d’un mécanisme européen de surveillance et de réaction rapide en cas de cyberattaques ou d’attaques hybrides ciblant les infrastructures critiques de transport, d’énergie et de communication, lequel devrait être mis au point en étroite coopération avec l’OTAN;

62. demande à la Commission de prendre d’urgence des mesures visant à simplifier et à accélérer les procédures d’investissements destinées à la mobilité militaire, et en particulier de prévoir des dérogations ciblées aux règles en vigueur en matière de marchés publics pour les infrastructures de mobilité militaire et les moyens ayant une composante militaire importante ou un double usage; souligne que les projets d’intérêt stratégique européen doivent être mis en œuvre sans retard excessif, tout en garantissant la transparence, une concurrence loyale et le droit à un procès équitable;

63. prend acte de l’importance que revêtent les partenariats public-privé pour la mobilité militaire; encourage l’Union et les États membres à faciliter et à promouvoir la coopération civilo-militaire en matière de mobilité militaire; souligne l’importance de la prévisibilité en ce qui concerne la demande de capacités de mobilité militaire, associée à un financement suffisant et à des règles simplifiées en matière de marchés publics, ce qui permettrait à l’industrie de

---

14 Directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l’ensemble de l’Union, modifiant le règlement (UE) nº 910/2014 et la directive (UE) 2018/1972, et abrogeant la directive (UE) 2016/1148 (directive SRI 2) (JO L 333 du 27.12.2022, p. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

l’approvisionnement d’augmenter et de maintenir les niveaux de production;

64. estime que le principe de la préférence européenne devrait être une priorité dans les efforts déployés par l’Union pour renforcer son autonomie stratégique et sa résilience, tout en reconnaissant la liberté des États membres de renforcer leurs capacités militaires pour répondre aux menaces à court terme; rappelle que ce principe devrait être appliqué pour garantir que les fonds de l’Union investis dans la défense et la sécurité par l’intermédiaire de programmes tels que SAFE, EDIP et EDIRPA, en particulier dans les technologies liées aux infrastructures critiques à double usage, soutiennent la BITDE;

65. réaffirme que la résilience des infrastructures critiques passe nécessairement par un filtrage plus harmonisé et plus approfondi des investissements directs étrangers dans l’Union; souligne que la révision du règlement (UE) 2019/452 relatif au filtrage des investissements directs étrangers constitue une étape majeure vers un cadre européen plus cohérent et plus efficace pour protéger la sécurité et l’ordre public tout en préservant l’ouverture et la transparence; salue à cet égard la proposition de la Commission visant à réviser ledit règlement, qui devrait permettre de trouver le juste équilibre entre les besoins d’investissement et la protection des intérêts essentiels de sécurité et des capacités de défense de l’Union;

66. relève qu’au cours de la prochaine décennie, même si les efforts de décarbonation des transports progressent, le recours aux combustibles fossiles à des fins de mobilité militaire restera primordial, notamment pour l’utilisation de locomotives électrodiesel et de locomotives équipées de moteurs à combustion interne, qui constituent la seule solution opérationnelle en cas de pénurie d’électricité à grande échelle;

67. attire l’attention sur la nécessité d’étendre les chaînes d’approvisionnement en carburant pour les forces armées le long des quatre corridors prioritaires de mobilité militaire; souligne que l’infrastructure énergétique sur le flanc oriental doit être développée pour soutenir les activités de mobilité militaire, et demande à la Commission de s’attaquer au problème de la pénurie de carburant; appelle à stocker des réserves stratégiques d’énergie, qui pourraient être particulièrement utiles pour les régions où les infrastructures de gazoducs et les capacités de stockage de carburant ne sont pas suffisamment développées; invite à cet égard la Commission à réviser la directive sur les stocks de pétrole[15] à la lumière des

---

15 Directive 2009/119/CE du Conseil du 14 septembre 2009 faisant obligation aux États membres de maintenir un niveau minimal de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers (JO L 265 du 9.10.2009, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/119/oj).

récentes évolutions géopolitiques afin de renforcer la sécurité énergétique et la résilience face aux menaces émergentes;

68. rappelle que, puisque le système ferroviaire dépend de l'énergie électrique pour la circulation des trains, il est nécessaire d'accroître la résilience des réseaux énergétiques et de rétablir rapidement l'énergie en cas de panne ou de pénurie d'électricité pour permettre les opérations ferroviaires;

69. constate avec inquiétude que l'Union est fortement dépendante des importations de pétrole brut et de produits pétroliers; invite la Commission à reconnaître qu'une stratégie européenne robuste en matière de mobilité militaire exige des capacités de production et de raffinage de carburants et de carburants de substitution qui soient résilientes et essentiellement basées dans l'Union, notamment pour renforcer l'autonomie stratégique; demande le développement immédiat d'un réseau global de distribution et de stockage de carburant, ainsi que la diversification de l'approvisionnement énergétique afin de garantir la sécurité énergétique; souligne que la mise en œuvre en temps voulu des dispositions et des objectifs du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs[16] (règlement AFIR) peut également jouer un rôle pertinent dans la diversification des options d'approvisionnement en énergie pour la mobilité militaire, et contribuer à la réalisation des objectifs globaux de l'Union en matière de décarbonation des transports;

70. invite dès lors la Commission à tenir compte des capacités et des besoins en matière de mobilité militaire dans le cadre du développement du système énergétique de l'Union, en prenant en considération les objectifs de décarbonation et le besoin d'autonomie stratégique et de résilience;

Flanc oriental

71. souligne que, compte tenu de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, le flanc oriental de l'Union a été ciblé à plusieurs reprises par des cyberattaques, des menaces hybrides et des actes de sabotage, y compris des incidents contre les opérateurs de transport; demande dès lors à l'Union d'intensifier ses efforts pour aider les États membres à faire en sorte que les infrastructures de transport critiques sur le flanc oriental soient pleinement protégées et résilientes, notamment au moyen de mécanismes rapides de renforcement et d'une cyberdéfense améliorée pour les

---

16 Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

chemins de fer, les routes, les ports et les nœuds d’approvisionnement en énergie; souligne, à cet égard, l’extrême vulnérabilité des États baltes, notamment en raison du corridor de Suwałki, et souligne qu’un délai de réaction accéléré et des mouvements de troupes plus rapides seraient nécessaires en cas d’agression russe;

72. rappelle que les quatre corridors de mobilité militaire prioritaires jouent un rôle crucial dans la sécurité et la défense de l’Union; estime qu’il est nécessaire d’assurer un fonctionnement rapide et efficace de l’ensemble corridors de mobilité militaire prioritaires identifiés pour garantir la sécurité effective des États membres actuellement les plus exposés aux menaces que fait peser la Russie; attire l’attention sur le fait que les quatre corridors de mobilité militaire de l’Union garantissent également la capacité de l’OTAN à renforcer rapidement le flanc oriental et à le défendre efficacement, consolidant ainsi la sécurité collective, la dissuasion et la résilience au sein de l’Alliance;

73. relève que la mobilité militaire en Pologne et vers la Pologne est essentielle pour la sécurité de l’ensemble du flanc oriental; souligne la valeur ajoutée des pôles logistiques multimodaux situés en Europe de l’Ouest pour garantir le déplacement rapide des troupes européennes et alliées, ainsi que des équipements lourds, vers l’Europe de l’Est;

74. salue l’initiative de pacte des régions orientales récemment annoncée par la Commission, dont le but est d’apporter un soutien sur mesure aux États membres situés le long de la frontière orientale de l’Union afin d’améliorer les infrastructures et de renforcer la résilience dans les régions frontalières; met en évidence l’importance fondamentale du projet de «bouclier oriental», initiative stratégique visant à renforcer la sécurité de l’Europe, notamment par la protection des corridors militaires pertinents pour préserver la capacité de réaction, et relève qu’il figure dans le livre blanc sur la préparation de la défense; plaide pour la mise à disposition de ressources financières adéquates pour assurer sa mise en œuvre;

75. rappelle que les projets d’infrastructure liés à la mobilité militaire doivent faire l’objet d’une réévaluation et d’une mise à jour continues dans le cadre du Semestre européen de la défense, en tenant compte des menaces et des capacités militaires les plus récentes, et ne pas se limiter à l’expansion territoriale des ports, mais inclure la formation du personnel et l’amélioration de la gestion du trafic maritime, ainsi que des capacités de résilience face à des menaces en constante évolution, telles que la détection des drones sous-marins;

76. soutient l’initiative de défense antidrones européenne, compte tenu des violations récentes et répétées de l’espace aérien européen

commises par des drones sans pilote; demande des améliorations et une augmentation des capacités en matière de drones dans tous les États membres, en coopération avec l'OTAN, lesquelles doivent s'appuyer sur les expériences de terrain des forces armées ukrainiennes; souligne que lesdites capacités européennes en matière de drones devraient s'appuyer sur les enseignements tirés de l'Ukraine concernant le caractère essentiel de la création d'écosystèmes innovants de drones et de systèmes antidrones, en faisant le lien entre la recherche et le développement et la production et en s'appuyant sur des capacités de production modulables et un développement technologique continu, dans le domaine des drones sous-marins, de reconnaissance et de combat, mais aussi des capacités de défense et de lutte antidrones;

77. rappelle qu'un réseau antidrone pourrait être adapté à un double usage et contribuerait à faire face aux menaces non liées à la défense ou à d'autres dangers communs à toutes les frontières de l'Union, notamment en ce qui concerne la protection des frontières, l'instrumentalisation de la migration, la protection des infrastructures critiques et la criminalité transnationale organisée;

Renforcer les capacités

78. rappelle que les systèmes de transport de surface sont les principaux modes de transport utilisés pour les mouvements de moyens militaires, lesquels sont généralement lourds et surdimensionnés et contiennent des matières dangereuses;

79. constate avec inquiétude que certains équipements de mobilité militaire, tels que les wagons plats, sont actuellement en pénurie et que leur production est en baisse depuis la période de la guerre froide; demande que leur développement soit soutenu dans le cadre des programmes industriels européens; insiste sur la nécessité impérieuse d'une collaboration entre les parties prenantes publiques et privées afin d'exploiter et de maximiser le potentiel des ressources ferroviaires disponibles pour la mobilité militaire et encourage l'utilisation de contrats de disponibilité;

80. souligne qu'il est nécessaire de remédier d'urgence au manque de matériel roulant au sein des organisations ferroviaires européennes; souligne l'importance d'une procédure d'autorisation harmonisée du matériel roulant, gérée par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE); rappelle la nécessité de remplacer les règles nationales par des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) afin d'accroître la disponibilité du matériel roulant transfrontalier à des fins militaires et civiles;

81. appelle de ses vœux une démarche coordonnée pour l'acquisition de matériel ferroviaire roulant, en vue d'utiliser les capacités de production disponibles de la manière la plus efficace possible;

souligne que l’achat en commun de ces véhicules devrait être encouragé;

82. relève qu’outre le transport au sol, le transport aérien est la voie la plus rapide pour déplacer les premiers moyens militaires et matériels logistiques; souligne qu’il est nécessaire de développer une réserve européenne de transport aérien stratégique et de renforcer des moyens stratégiques pour la mobilité militaire aérienne, tels que les avions de transport lourd;

83. prend acte de l’utilisation croissante de véhicules autonomes pour la livraison de matériel militaire, qui apporte une solution à la pénurie de personnel dans les unités logistiques militaires et permet de réduire les pertes humaines en période de conflit; demande instamment l’adaptation des législations et réglementations européennes et nationales afin de permettre l’introduction de la logistique semi-autonome dans les corridors de mobilité militaire;

84. appelle à une réflexion sur la disponibilité et l’adéquation des capacités de l’Union en matière de transport médicalisé de patients multiples pour le personnel blessé, afin de garantir leur évacuation en temps utile et de leur dispenser les soins appropriés;

85. souligne qu’il est nécessaire d’évaluer et d’agréger les demandes des États membres afin de garantir en tout temps la disponibilité et la fourniture d’actifs à double usage, tels que les locomotives, les navires, les camions, les remorques adaptées aux convois exceptionnels, les avions de transport stratégique, les systèmes de ravitaillement en vol et les grues fixes et mobiles;

86. fait observer qu’il importe d’enregistrer les moyens de transport susmentionnés dans une «réserve de solidarité» civilo-militaire afin qu’ils puissent être utilisés chaque fois que de besoin et partout où cela est nécessaire de la manière la plus efficace possible, en s’appuyant sur les réserves stratégiques rescEU pour les capacités européennes de réponse aux crises; invite la Commission à assurer une coordination au niveau de l’Union avec les États membres afin de permettre une prévisibilité et une planification pour l’industrie de l’approvisionnement;

87. souligne la nécessité d’assurer la cohérence entre les priorités du plan d’action pour la mobilité militaire et la programmation d’EDIP, en veillant à ce que les évaluations des lacunes en matière de capacités (PDC et examen annuel coordonné en matière de défense (EACD)) orientent la définition des priorités de financement; invite la Commission à encourager la BITDE à remédier à ces lacunes; relève qu’il est essentiel de soutenir les investissements dans l’achat, la réparation, l’entretien et le partage des moyens de transport par l’intermédiaire d’instruments de financement à l’échelle de l’Union; souligne l’importance de la prévisibilité en ce qui concerne la

demande de capacités de mobilité militaire, associée à un financement suffisant et à des règles simplifiées en matière de marchés publics, ce qui permettrait à l'industrie de l'approvisionnement d'augmenter et de maintenir les niveaux de production;

88. demande des investissements dans la recherche et le développement afin de faire progresser les capacités à double usage; souligne l'importance du soutien de l'Union pour encourager l'innovation dans les technologies de véhicules à double usage, y compris les plateformes modulaires adaptables à un usage civil et militaire, ainsi que dans les industries navale et aéronautique civiles pour favoriser l'émergence de nouvelles technologies;

Améliorer la coopération entre l'Union et l'OTAN

89. estime que l'amélioration de la mobilité militaire permettra de renforcer aussi bien la PSDC que l'alliance transatlantique; souligne que l'OTAN s'appuie sur les infrastructures des États membres de l'Union pour déplacer des troupes et des équipements; constate avec satisfaction que, grâce aux progrès de la coopération entre l'Union et l'OTAN, notamment par l'intermédiaire du dialogue structuré UE-OTAN sur la mobilité militaire, les exigences militaires de l'Union sont compatibles, à hauteur d'environ 95 %, avec les exigences techniques et géographiques de l'OTAN;

90. invite les États membres à renforcer la coopération entre eux et avec l'OTAN, en particulier dans le cadre de l'actuel réseau d'oléoducs en Centre-Europe (CEPS) et du programme OTAN d'investissement au service de la sécurité, afin de garantir l'interopérabilité, la cybersécurité et des capacités de transport et de stockage suffisantes pour les opérations militaires de l'Union et de l'OTAN;

91. déplore la persistance d'obstacles politiques et procéduraux au partage d'informations classifiées sur les réseaux logistiques entre l'OTAN et l'Union et appelle vivement à développer une vision commune à cet égard afin d'établir des synergies; souligne que ces obstacles, en particulier l'absence d'un accord avec l'OTAN pour l'échange d'informations classifiées, nuisent considérablement à l'efficacité des efforts de défense des deux organisations; appelle les États membres de l'Union à déployer des efforts considérables pour surmonter les obstacles politiques qui empêchent la conclusion d'un accord sur l'échange d'informations classifiées; demande la mise en place d'une plateforme permanente de partage d'informations entre l'Union et l'OTAN afin de soutenir les travaux du commandement interarmées du soutien et de la facilitation de l'OTAN;

92. demande que soient régulièrement organisés des exercices conjoints UE-OTAN et des tests de résistance avec la participation des forces armées, de la protection civile, des gestionnaires d'infrastructures et

des opérateurs de transport afin d'améliorer la communication et la coordination, de rationaliser les procédures, et de détecter et de supprimer les obstacles à la mobilité militaire;

93. invite la Commission et l'OTAN à approfondir leur coordination en matière de mobilité maritime, en garantissant des normes d'interopérabilité pour le transport naval, l'accès aux ports et la protection des lignes de communication maritimes, en accordant une attention particulière à l'Atlantique, à la Méditerranée et aux régions ultrapériphériques; demande instamment une coopération étroite entre l'Union et l'OTAN pour garantir la livraison transatlantique d'équipements et de fournitures militaires par voie maritime et aérienne, compte tenu de leur importance; reconnaît le rôle important joué par la Turquie dans la sécurisation des itinéraires de transport et la mobilité militaire globale UE-OTAN, notamment sa décision de fermer les détroits de la mer Noire en février 2022, qui a empêché la Russie de renforcer sa présence navale en mer Noire;

94. relève que le calendrier de planification de l'OTAN au niveau opérationnel est de trois jours; insiste par conséquent sur la nécessité de respecter les engagements afin d'atteindre l'objectif d'un maximum de trois à cinq jours pour l'achèvement des procédures pertinentes de franchissement des frontières et d'autorisation de transport de charges exceptionnelles, hors gabarit et hors poids, en s'appuyant sur des procédures simplifiées, harmonisées et numériques; demande que le délai soit réduit à trois jours pour les unités de réaction rapide en «temps de paix» et à 24 heures pour les situations de crise; appelle une nouvelle fois à fusionner les deux formulaires 302 utilisés par l'OTAN et l'Union, afin de réduire les doublons inutiles et d'accélérer les mouvements transfrontières; demande, en vue d'accélérer les procédures d'autorisation, l'introduction d'une reconnaissance automatique des analyses d'itinéraires et de ponts au sein des États membres et au-delà des frontières, ainsi que d'un régime accéléré fondé sur la notification pour les opérateurs certifiés effectuant des transports militaires ou d'urgence, dans le cadre du train de mesures sur la mobilité militaire;

95. invite les États membres à développer d'urgence les capacités de défense nécessaires pour le transport militaire, y compris en élargissant les réseaux d'oléoducs de l'OTAN et en augmentant les capacités de transport aérien stratégique, sur la base des conclusions de l'examen annuel coordonné en matière de défense et des priorités de l'Union pour 2023 en matière de développement des capacités; estime qu'il est important de répondre aux besoins militaires, le cas échéant en concertation avec l'OTAN, et d'atténuer les disparités techniques et géographiques;

96. souligne la valeur ajoutée de la participation exceptionnelle des États-Unis, du Canada, du Royaume-Uni, de la Norvège et de la

Suisse, ainsi que d’autres partenaires partageant les mêmes valeurs, au projet de mobilité militaire de la coopération structurée permanente (CSP); demande la mise en œuvre des objectifs en matière de capacités et l’élargissement de la participation aux pays partenaires stratégiques tels que l’Ukraine et la République de Moldavie, conformément aux règles de la CSP;

97. souligne qu’il est nécessaire d’assurer l’interopérabilité, y compris avec les principaux partenaires régionaux et les pays candidats, tels que l’Ukraine, la République de Moldavie et les Balkans occidentaux; demande une assistance spécifique pour la République de Moldavie, afin de renforcer sa résilience face aux menaces hybrides et d’améliorer sa connexion avec les systèmes de transport et de sécurité de l’Union; souligne l’importance de renforcer la coordination avec les partenaires régionaux en matière de normes techniques, de sécurité des infrastructures critiques et de protection des réseaux contre les menaces et les attaques hybrides; considère que l’interopérabilité avec les pays tiers doit s’accompagner d’évaluations régulières;

98. souligne l’importance du Parlement non seulement en tant que colégislateur dans la politique de mobilité militaire, dans le cadre de l’ambition de l’Union de parvenir à une préparation en matière de défense d’ici à 2030, mais aussi dans son rôle de contrôle démocratique de l’action de l’Union; invite dès lors la Commission à assurer un suivi plus systématique des mesures de mobilité militaire, de leur mise en œuvre et de leur financement et à imposer des obligations de déclaration plus strictes en la matière, y compris en ce qui concerne la coopération UE-OTAN et la CSP;

°

° °

99. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission, à l’OTAN, à l’Assemblée parlementaire de l’OTAN, aux agences de l’Union pour la sécurité et la défense, ainsi qu’aux gouvernements et aux parlements des États membres.