



COMMISSION
EUROPÉENNE

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

Bruxelles, le 19.11.2025
JOIN(2025) 846 final

COMMUNICATION CONJOINTE AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL
sur la mobilité militaire

Communication conjointe sur la mobilité militaire

La mobilité militaire comme facteur décisif de la préparation en matière de défense et d'une dissuasion renforcée

Dans un **contexte de sécurité mondiale** en rapide mutation, la mobilité militaire est un facteur décisif de la posture et des capacités de défense dont l'Europe a besoin de toute urgence pour dissuader ses adversaires de manière crédible et réagir à toute crise. Elle contribue à la sécurité et à la défense ainsi qu'à la préparation de l'Union. Il s'agit aussi d'une pierre angulaire de la coopération entre l'UE et l'OTAN et d'un élément essentiel du soutien de l'UE à l'Ukraine.

«La paix mondiale ne saurait être sauvegardée sans des efforts créateurs à la mesure des dangers qui la menacent», déclarait Robert Schuman en 1950. Cela vaut aujourd'hui plus que jamais. Afin d'assurer la paix par la dissuasion, les États membres de l'UE doivent être en mesure de déplacer leurs forces armées et leurs équipements militaires sans entraves, rapidement et à grande échelle dans l'ensemble de l'UE et au-delà. Cela nécessite un **système de transport à double usage** capable de soutenir la mobilité militaire tout en réduisant au minimum les perturbations et en atténuant l'incidence de ces opérations sur le transport civil et, partant, sur l'économie et la société dans son ensemble.

Bien que des progrès importants aient été accomplis, **des obstacles de taille** persistent sur la voie d'une mobilité militaire effective dans l'UE. Les règles nationales sont souvent divergentes, fragmentées et non harmonisées — y compris lorsque des opérateurs civils réalisent des services de transport militaire — et ne conviennent pas au contexte de sécurité dans lequel nous vivons. Nous devons mieux nous coordonner et accélérer le transport militaire afin d'éliminer ces problèmes. De plus, les infrastructures de transport de l'UE ne sont pas suffisamment adaptées aux besoins liés au double usage. Le système reste vulnérable aux perturbations ainsi qu'aux cyberattaques et attaques hybrides qui se multiplient. En outre, les capacités de transport, telles que les wagons plats et les transbordeurs à double usage, essentiels aux déplacements militaires, sont limitées. Ces difficultés mettent en évidence des vulnérabilités critiques pour le réseau de transport de l'Union et compromettent les capacités de l'UE en matière de sécurité et de défense, ainsi que la capacité des armées à soutenir la protection civile. C'est pourquoi l'Europe doit clairement passer à la vitesse supérieure et supprimer tous les obstacles qui subsistent.

Dans le livre blanc conjoint intitulé «Préparation de la défense européenne à l'horizon 2030» et dans la feuille de route pour la préparation de la défense qui en découle, la mobilité militaire est définie comme un domaine capacitaire prioritaire pour une défense européenne solide. Si les États membres restent libres de décider d'autoriser ou non des forces armées étrangères à traverser leur territoire dans le cadre de leur sécurité et de leur défense nationales, l'Union doit

disposer d'un cadre pour la mobilité militaire qui concilie les besoins militaires et civils. À cette fin, la Commission et le haut représentant (HR) proposent un ensemble complet de mesures visant à faciliter une mobilité militaire sans entraves selon une **approche à 360 degrés**, en étroite coordination avec l'OTAN. Ces mesures visent à mettre en place un **espace de mobilité militaire à l'échelle de l'UE d'ici la fin de l'année 2027**, première étape vers la réalisation progressive d'un «**Schengen militaire**» sur le plan de la réglementation, des infrastructures et des capacités.

Progrès accomplis à ce jour

Le bouleversement de l'architecture de sécurité européenne à la suite de l'invasion de la Crimée par la Russie, puis de son agression militaire contre l'Ukraine, a suscité des réactions de la part de l'UE, des États membres et de leurs partenaires. Depuis 2017, l'UE met en œuvre un programme spécifique pour renforcer la mobilité militaire. Une série de mesures visant à lever les obstacles physiques, procéduraux et réglementaires aux déplacements militaires ont été exposées dans **deux plans d'action sur la mobilité militaire**, en 2018 et en 2022. Dans leur **engagement en faveur de la mobilité militaire** de 2024, les États membres ont annoncé vouloir combler les lacunes qui subsistent en matière de mobilité militaire.

En vertu du **règlement révisé concernant le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)** adopté en 2024, les États membres sont tenus d'intégrer la mobilité militaire dans la politique européenne des transports, faisant ainsi évoluer le réseau transeuropéen de transport vers un réseau en grande partie à double usage. Afin d'orienter et de prioriser les futurs investissements dans les infrastructures à double usage de ce réseau, le Conseil a défini, en mars 2025, **quatre corridors de mobilité militaire multimodale prioritaires** pour les déplacements militaires à brève échéance et à grande échelle, ainsi que les besoins communs en matière d'infrastructures militaires. Ces corridors permettront une coopération renforcée et une planification cohérente des investissements entre les États membres par-delà les frontières.

La réalisation d'un réseau transeuropéen de transport qui réponde aux besoins tant civils que militaires nécessite des investissements importants. Au titre du **cadre financier pluriannuel (CFP) 2021-2027**, un budget de 1,69 milliard d'EUR a été alloué au cofinancement d'infrastructures de transport à double usage par l'intermédiaire du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), avec 95 projets d'infrastructures de transport à double usage sélectionnés dans 21 États membres. La demande de financement de l'UE ayant nettement dépassé les ressources disponibles et tous les appels ayant été largement sursouscrits¹, la Commission a proposé en juillet 2025 de multiplier par dix le budget de la mobilité militaire au titre du MIE dans le cadre du prochain CFP, à partir de 2028. En outre, jusqu'à la fin de la période sur laquelle porte le CFP actuel, la réaffectation des fonds de la politique de cohésion

¹ Le troisième et dernier appel de 807 millions d'EUR pour des projets d'infrastructures de transport à double usage a connu un taux de souscription de 4,7: 22 États membres ont présenté 112 projets (le cofinancement total de l'UE demandé s'élevant à 3,7 milliards d'EUR).

à des investissements liés à la défense — avec des incitations financières si la demande en est faite avant la fin 2025 — et l'instrument SAFE peuvent être utilisés par les États membres pour financer des projets d'infrastructures à double usage et de mobilité militaire.

Après les infrastructures, les capacités de transport et les capacités logistiques sont des facteurs cruciaux de la mobilité militaire. Il est essentiel de mieux connaître, au niveau de l'UE, les actifs de transport disponibles, d'utiliser ces capacités de manière optimale et de combler les lacunes en la matière dans l'ensemble de l'Union. Pour renforcer ces facteurs, l'UE a soutenu des projets sur les systèmes d'échange d'informations numériques, le transport aérien de cargaisons hors gabarit et des études sur les futurs systèmes aériens par l'intermédiaire du **Fonds européen de la défense (FED)**.

Si les États membres ont déployé des efforts d'alignement considérables, l'existence de règles divergentes entraîne des retards qui ont une forte incidence sur la mobilité militaire. L'**Agence européenne de défense (AED)** et les États membres contributeurs ont mis au point des accords techniques pour les procédures d'autorisation des déplacements transfrontières, dans le but d'harmoniser et de simplifier ces règles. Toutefois, la mise en œuvre des accords techniques n'est pas optimale et des modifications du cadre de l'UE sont nécessaires pour parvenir à une harmonisation. Une numérisation est nécessaire pour accroître la rapidité et l'efficacité et réduire au minimum les risques opérationnels.

Dans l'ensemble, et malgré les progrès accomplis ces dernières années, des défis subsistent. Telle est également la conclusion du **rapport spécial de la Cour des comptes européenne sur la mobilité militaire de l'Union**, qui souligne que l'approche de l'UE en matière de mobilité militaire a donné des résultats mitigés et reste fragmentée et insuffisamment contraignante.

Le livre blanc sur la préparation de la défense européenne à l'horizon 2030 appelle à renforcer la connectivité à double usage avec nos voisins, en particulier l'Ukraine et la Moldavie. Quatre des neuf corridors de transport européens du RTE-T s'étendent déjà à l'Ukraine et l'un d'entre eux à la Moldavie, et une première série d'investissements importants dans les infrastructures à double usage est en cours. Par exemple, grâce à un cofinancement du MIE et de la Banque européenne d'investissement, un premier tronçon ferroviaire de 22 km de long reliant l'ouest de l'Ukraine à la Slovaquie et au reste de l'Europe centrale, avec l'écartement nominal de voie standard européen, a été inauguré en septembre 2025. Parallèlement, des travaux préparatoires sont en cours pour déployer l'écartement nominal de voie standard européen sur les corridors de transport européens reliant la Moldavie et l'Ukraine aux États membres de l'UE.

Rationaliser et adapter les règles et les procédures pour accélérer les déplacements militaires

L'Europe doit agir résolument. Bien que des progrès aient été accomplis, l'UE reste entravée par des approches fragmentées qui compromettent sa capacité à déplacer des équipements et du personnel militaires à travers l'Europe. La **fragmentation et le manque de cohérence des**

réglementations et procédures nationales, ainsi que des obstacles bureaucratiques créent des goulots d'étranglement critiques et des retards.

Le transport militaire transfrontière reste entravé, notamment parce que les règles de l'UE ne s'appliquent pas au transport militaire ou ne sont pas appliquées de manière cohérente, que les réglementations nationales divergent et que le transport militaire ne bénéficie pas d'un degré de priorité suffisant. Les opérateurs civils engagés par les militaires doivent respecter les règles civiles, qui ne sont pas adaptées aux besoins des transports militaires. En outre, les opérations de transport militaire sont assorties d'exigences beaucoup plus strictes que les opérations civiles. Les forces militaires partagent également des infrastructures et des véhicules avec des opérations de transport civil, ce qui crée des besoins concurrents. Il en résulte des **retards, des inefficacités opérationnelles, des goulots d'étranglement critiques et des contraintes de capacité**.

Les procédures d'autorisation diplomatique sont souvent complexes et s'effectuent fréquemment sur papier, avec de longs délais d'approbation. Par exemple, le temps nécessaire pour obtenir des **autorisations transfrontières** pour le transport militaire varie considérablement, certains États membres exigeant un préavis de 45 jours, qui dépasse largement les **trois jours ouvrables** prévus pour accorder des autorisations dans l'engagement en faveur de la mobilité militaire de 2024. En outre, l'application des formalités douanières peut entraîner des retards, à moins que des simplifications douanières appropriées ne soient mises en œuvre, telles que le formulaire 302 de l'UE ou de l'OTAN.

Par ailleurs, le transport militaire implique souvent **des marchandises dangereuses et du fret exceptionnel**, ce qui nécessite une planification adéquate afin d'assurer la sécurité de l'opération (par exemple pour le transport d'équipements lourds, tels que des chars, ou de munitions). Toutefois, les règles harmonisées de l'UE pour les marchandises dangereuses ne s'appliquent pas au transport militaire, tandis que les procédures applicables au fret exceptionnel sont lentes et disjointes. L'élaboration d'itinéraires et de modalités sûrs s'effectue donc au cas par cas entre les différents États membres, les autorités locales et les gestionnaires des infrastructures, ce qui prend parfois de nombreuses semaines.

La responsabilité des procédures liées à la mobilité militaire est fragmentée au sein des États membres et diffère de l'un à l'autre. Le **projet de mobilité militaire de la coopération structurée permanente (CSP)**, qui rassemble 30 pays participants, vise à y remédier, notamment par la création d'un réseau de points de contact pour la mobilité militaire au niveau national.

Relever ces défis dépasse les capacités individuelles des États membres. Les efforts nationaux et les mesures non contraignantes ne sont pas à la hauteur de l'urgence et ne permettent pas la clarté requise par un paysage géopolitique instable. Des progrès substantiels sont nécessaires pour accélérer le rythme et l'ampleur de la mobilité militaire de l'UE.

Pour remédier à ces problèmes systémiques, l'UE a besoin d'une **approche unifiée**, intégrée dans l'acquis plus large en matière de transports et adaptée aux exigences particulières des opérations militaires. C'est pourquoi la Commission et le HR proposent un train de mesures sur la mobilité militaire.

Ce train de mesures comprendra un ensemble unique de règles pour les procédures d'autorisation de transports militaires transfrontières, y compris les autorisations diplomatiques ainsi que le transport de marchandises dangereuses et de cargaisons militaires particulièrement lourdes et encombrantes, avec des délais de réponse réduits et des modèles normalisés pour les demandes et les notifications. À l'heure actuelle, les autorisations entre les États membres doivent être renouvelées chaque année, alors qu'il est nécessaire de renforcer la prévisibilité et la stabilité. En vertu de ce nouvel ensemble de règles, les autorisations resteront valables tant qu'elles n'auront pas été révoquées et il sera possible d'étendre leur champ d'application. Le renforcement des règles et procédures pour les autorisations transfrontières doit également profiter aux déplacements militaires des alliés de l'OTAN non membres de l'UE, lorsque cela est pertinent pour notre sécurité, dans le respect des intérêts de l'Union et de ses États membres en matière de sécurité et de défense.

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 qu'elles peuvent emprunter, en particulier dans le cas des marchandises dangereuses et du fret exceptionnel, tout en ayant la souplesse nécessaire pour adapter le transport militaire à la nature précise de chaque crise. La Commission et le HR encouragent les États membres à collaborer pour planifier les itinéraires, en veillant à l'alignement sur les travaux relevant du projet CSP «**Réseau de plateformes logistiques en Europe et d'appui aux opérations**» (NetLogHubs), qui vise à améliorer la planification et la coordination des infrastructures. Les règles harmonisées proposées par la Commission soutiendront cette coordination renforcée et avancée entre les États membres et les acteurs concernés.

Afin de simplifier le transport militaire effectué par des opérateurs civils («flotte blanche») pour l'aligner sur le transport militaire effectué par des forces militaires («flotte verte»), la Commission propose, dans le cadre du règlement faisant partie de ce train de mesures sur la mobilité militaire, d'**exempter le transport militaire de certaines règles civiles**, telles que les **interdictions de circuler les jours fériés**, et d'inclure la possibilité pour les États membres de suspendre les règles en matière de **cabotage** dans certaines situations.

Une mise en œuvre divergente des règles douanières de l'UE à l'échelle nationale et une **utilisation insuffisante** des formulaires de déclaration en douane appropriés (à savoir le formulaire 302 de l'UE ou le formulaire 302 de l'OTAN) par les opérateurs entraînent des retards évitables dans le transport des marchandises. **Les formulaires 302 de l'UE et de l'OTAN**, selon le cas, devraient être utilisés par défaut par les opérateurs (à moins que les autorités militaires n'y renoncent en faveur des formalités douanières normales), ce qui

permettra de rationaliser le transport transfrontière et de prioriser les contrôles douaniers, le cas échéant. Afin d'accroître la sécurité juridique en ce qui concerne l'utilisation et le traitement des formulaires 302, la mise en œuvre du nouveau code des douanes de l'Union pourrait préciser davantage les exigences en matière de données et les formalités douanières pertinentes. Pour renforcer l'effet de la rationalisation des formalités douanières, il est nécessaire d'associer les dispositions en ce sens à des mesures non contraignantes, telles que la fourniture d'orientations claires et la formation des opérateurs civils, des autorités douanières et des autorités militaires.

La numérisation des processus liés à la mobilité militaire contribuera à des procédures rapides ainsi qu'à une meilleure coordination. La création d'un outil numérique unique pour gérer les processus liés à la mobilité militaire transfrontière devrait être envisagée. Cet outil permettrait de gérer les autorisations diplomatiques, de suivre les modalités de transport, d'inclure un formulaire 302 de l'UE numérisé et de faciliter l'échange et le stockage d'informations. Il s'agit d'un projet important à long terme qu'il faudra mettre en place progressivement, en y intégrant les aspects douaniers et militaires. Les modalités exactes de ce projet, de même que les spécifications techniques de l'outil, qui viserait à rationaliser les processus, devraient être examinées en concertation avec les États membres. La Commission a soutenu un projet de numérisation des processus liés à la mobilité militaire dans le cadre du FED. Il pourrait notamment servir de base. Parallèlement, l'AED a également avancé dans ses travaux sur la numérisation des exigences douanières applicables aux transports militaires. Dans le cadre du prochain CFP, la Commission a prévu un volet spécifique sur la mobilité militaire dans la proposition relative au Fonds européen pour la compétitivité (FEC). Celui-ci comporte entre autres des activités en lien avec la numérisation des processus associés à la mobilité militaire.

Les règles proposées dans le règlement **réduiront les retards et les risques opérationnels**, en s'alignant sur l'engagement pris à l'échelle de l'UE de traiter en trois jours les demandes de transport militaire transfrontière. Elles amélioreront en outre la préparation en matière de défense en permettant le déplacement transfrontières sans entraves de personnel et d'équipements militaires. Le règlement **renforcera la cohérence et réduira au minimum les obstacles bureaucratiques** qui restreignent depuis longtemps la mobilité militaire. L'UE se rapprochera ainsi d'un «Schengen militaire».

En 2026, la Commission réexaminera le **règlement relatif aux installations de service ferroviaire** afin de faire en sorte qu'il réponde aux besoins de transports militaires et intègre la contribution de l'état-major de l'UE. Toujours en 2026, la Commission révisera également le **règlement sur les services aériens** afin de permettre une plus grande flexibilité dans l'application des restrictions exceptionnelles à la navigation aérienne pour faciliter le transport militaire en temps de paix. En outre, la Commission, en coopération avec l'AED, Eurocontrol agissant en tant que gestionnaire de réseau et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), améliorera la coordination civilo-militaire afin de faciliter les vols militaires transfrontières en encourageant la création d'un **réseau d'aéroports adaptés à un double usage**, de points de connectivité transfrontière prédéfinis et d'un guichet unique numérique

pour les autorisations. Cette démarche sera étayée par une évaluation du **règlement sur la gestion souple de l'espace aérien** menée en 2026.

Renforcer notre défense au moyen d'un cadre d'urgence pour le transport militaire transfrontière

Dans les situations de crise, où le temps est un élément crucial pour toute intervention, l'Europe ne peut pas se permettre de réagir lentement. Dans de telles circonstances, nous ne pouvons pas compter sur une coordination ad hoc et sur la bonne volonté nationale. Nous devons disposer d'un plan clair et de procédures accélérées pour nos forces armées. Sans cela, notre dissuasion reste théorique.

La Commission propose donc, dans le règlement, un **cadre d'urgence pour le transport militaire transfrontière: le système européen de réaction renforcée pour la mobilité militaire (EMERS)**, qui activera un cadre de réaction renforcé et coordonné pour le transport militaire transfrontière en cas d'urgence, lorsque les procédures ordinaires ne sont pas adaptées. Ce système permettra l'adoption de mesures temporaires extraordinaires visant à assurer un renforcement du transport militaire transfrontière et un **accès prioritaire des forces armées aux infrastructures, aux actifs de transport et aux services essentiels**. Il comprendra des procédures réglementaires et des règles unifiées, **des dérogations et exemptions ciblées, des mesures de préparation et de solidarité renforcées et une résilience accrue des infrastructures**.

L'EMERS constituera le cadre d'urgence de l'Union pour le transport militaire, **renforçant sa capacité à réagir rapidement et efficacement** aux situations d'urgence et à réduire au minimum les perturbations de la circulation civile, en contribuant à la préparation en matière de défense lorsqu'une augmentation existante ou prévue du volume, de la fréquence ou de la vitesse du transport militaire dans l'Union ne peut être réalisée en vertu des règles normales de l'Union régissant le transport ou en raison de la capacité du réseau de transport de l'Union. Ce système pourra être activé par le Conseil dans un délai de 48 heures, sur proposition de la Commission, de sa propre initiative ou à la demande d'au moins un État membre. Dans la mesure du possible, la Commission consultera le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire proposé dans le règlement.

Dans le cadre de ce processus, la Commission, en coopération avec le HR, utilisera toutes les compétences disponibles et coopérera avec l'OTAN dans des formats convenus, l'informant de l'activation, de la prolongation ou de la levée de l'EMERS. Cette approche collaborative assure la cohérence et renforce l'interopérabilité entre les mécanismes de réaction de l'UE et de l'OTAN, soutenant ainsi davantage la préparation de l'UE en matière de défense.

Lorsque l'EMERS est activé, des règles particulières s'appliquent. Un transport militaire transfrontière ne nécessite alors qu'une notification des déplacements militaires avec un préavis réduit, et n'est pas soumis aux procédures ordinaires, à l'exception des formalités et dispositions douanières. Même en cas d'urgence, les opérations de transport militaire doivent

être planifiées pour faire en sorte que les cargaisons particulièrement encombrantes soient compatibles avec l'infrastructure utilisée, que les marchandises dangereuses soient transportées en toute sécurité et que des installations soient disponibles pour assister les convois en route. Ces modalités doivent être simplifiées et finalisées très rapidement, des itinéraires prédéterminés devant être utilisés dans la mesure du possible. **Un accès prioritaire à l'échelle de l'UE aux réseaux de transport**, aux infrastructures et aux services connexes sera accordé à toutes les opérations de transport militaire, qu'elles soient effectuées par l'armée ou par ses sous-traitants (civils). En outre, des dérogations relatives aux **règles en matière de cabotage ainsi qu'aux temps de conduite et de repos** pour les transports militaires effectués par des opérateurs civils seront prévues. Le transport militaire sera exempté des **restrictions en matière de circulation** fondées sur les performances environnementales des véhicules, la qualité de l'air ou la réduction du bruit mises en place dans les ports et les aéroports. Les conditions d'exploitation des véhicules ferroviaires seront assouplies, ceux-ci pouvant être employés au-delà de leur domaine d'utilisation autorisé, et des mesures de protection renforcée permettront de préserver les infrastructures stratégiques à double usage.

La proposition de nouveau code des douanes de l'Union pourrait également introduire **des procédures douanières plus rapides et spécifiques** pour les situations de crise aux frontières douanières de l'Union. Afin de soutenir l'application de ces dispositions douanières aux opérations de transport militaire, l'Autorité douanière de l'Union européenne, en consultation avec la Commission, élaborera des protocoles et des procédures spécifiques pour accélérer les formalités douanières en cas d'activation de l'EMERS. Cette activation déclenchera également le mécanisme de gestion des crises douanières prévu par le nouveau code des douanes de l'Union, ce qui permettra de rationaliser les procédures dans les situations d'urgence. En outre, la circulation rapide de denrées alimentaires militaires en provenance de pays tiers est importante pour l'approvisionnement des troupes; les règles de l'EMERS y contribueront.

Passer à la vitesse supérieure en matière d'infrastructures: adapter les infrastructures de transport à un double usage

Des investissements importants à tous les niveaux sont nécessaires pour moderniser les infrastructures de transport européennes afin qu'elles répondent à des normes permettant un double usage, civil et militaire. Étant donné que les convois militaires sont souvent de grande taille et composés de véhicules surdimensionnés et extrêmement lourds, **nos infrastructures doivent être adaptées à ces transports militaires exceptionnels**; il faut, en particulier, renforcer et élargir les ponts et tunnels ferroviaires et routiers et augmenter considérablement les capacités de transport, notamment dans les ports et les aéroports. Le passage à l'écartement nominal de voie standard européen et d'autres améliorations techniques visant à permettre un transport ferroviaire sans entraves vers toutes les régions d'Europe seront également essentiels, de même que le renforcement de la résilience de nos infrastructures de communication et d'approvisionnement énergétique.

En tout premier lieu, il y a lieu de modifier **les quatre corridors de mobilité militaire prioritaires** pour qu'ils respectent les normes en matière d'infrastructures fixées dans le

document du Conseil sur les besoins militaires afin de créer un réseau de mobilité militaire résilient et opérationnel. 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.

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 très court terme conduiront à des améliorations rapides des corridors et doivent être mis en œuvre en priorité pour être opérationnels. En mettant en place et en pilotant des réunions régulières sur les corridors, la Commission, soutenue par le HR et en consultation avec l'OTAN, collaborera avec les États membres — **par l'intermédiaire du comité RTE-T²** — afin de veiller à ce que ces investissements critiques soient réalisés rapidement, dans le cadre d'une approche coordonnée et cohérente des corridors, garantissant ainsi une réserve solide et mature de projets.

Pour soutenir ces investissements, la proposition de la Commission pour le **prochain CFP (2028-2034)** préconise de multiplier par dix le budget disponible pour la mobilité militaire, avec une proposition de budget de 17,65 milliards d'EUR au titre du futur **mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)** pour les investissements dans les infrastructures de transport à double usage du RTE-T. Les tronçons nationaux à double usage du RTE-T pourraient être complétés par des investissements dans le cadre des plans de partenariat national et régional proposés. En outre, la Commission a proposé, parmi les objectifs généraux du futur **Fonds européen pour la compétitivité**, de développer les infrastructures transfrontières et critiques de l'Union essentielles à la compétitivité de l'Union et à son indépendance stratégique, en particulier dans les domaines de l'énergie et des transports, du numérique et de la sécurité, de la défense et de l'espace, ainsi que les infrastructures sociales et les données et services connexes. L'instrument **InvestEU du Fonds européen pour la compétitivité** peut soutenir davantage les investissements dans les infrastructures à double usage au moyen de prêts et de garanties. En outre, la proposition de la Commission relative au CFP souligne que le prochain **programme-cadre «Horizon Europe»** pourrait soutenir des actions à double usage, dont des actions utiles à la mobilité militaire.

L'adaptation du réseau de transport à la mobilité militaire pour qu'il respecte les normes militaires nécessite également une **cartographie précise de l'état actuel des infrastructures de transport** au regard des besoins militaires. Cela permettra de faire en sorte que les investissements soient bien ciblés et proportionnés aux besoins réels. La Commission accélérera les études en cours sur l'état des tunnels et des ponts dans l'UE et la disponibilité de capacités à double usage dans les ports et aéroports de l'UE. En outre, la Commission, avec le soutien du HR, de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE) et des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, réévaluera en 2026 les limitations physiques de

² Conformément aux dispositions de l'article 61 du règlement (UE) 2024/1679.

l'infrastructure ferroviaire dans les corridors de mobilité militaire prioritaires afin de faciliter le transport de cargaisons particulièrement lourdes et encombrantes.

Plus généralement, le HR³, soutenu par la Commission et en étroite coopération avec les agences européennes compétentes dans le domaine des transports et l'AED, et en consultation avec l'OTAN, **réévaluera les normes relatives aux infrastructures de transport figurant dans le document du Conseil sur les besoins militaires** et adaptera autant que possible les exigences techniques de l'UE en matière de transport.

En complément de ces efforts, la Commission collaborera avec le HR et les parties prenantes de l'industrie afin d'**optimiser la conception des produits et les dimensions des véhicules et équipements militaires**, notamment pour faciliter leur transport, compte tenu des limites du réseau de transport, et utilisera ses outils de passation conjointe de marchés et ses outils financiers pour soutenir la mise en œuvre de ces normes améliorées de conception des produits.

Améliorer la résilience de nos infrastructures

Pour permettre et maintenir une mobilité militaire sans entraves, le réseau de transport européen et ses actifs doivent être résilients et opérationnels. Nos infrastructures doivent être protégées, car non seulement elles constituent le fondement même du fonctionnement de notre marché intérieur, mais elles sont aussi essentielles à notre dissuasion, à notre sécurité et à notre défense. Des incidences isolées touchant des nœuds d'infrastructures critiques peuvent avoir des répercussions généralisées sur le réseau tout entier. Cela nécessite une approche «tous risques» pour protéger le réseau.

La **directive sur la résilience des entités critiques (directive CER)**⁴ fixe des exigences harmonisées afin de renforcer la résilience des entités critiques dans l'UE, mais les infrastructures essentielles à la mobilité militaire doivent faire l'objet d'une protection particulière. Afin de mieux les protéger, la Commission propose de mettre en place un processus permettant aux États membres de recenser **les infrastructures stratégiques à double usage**. 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 CER, les États membres pourront veiller à ce que les infrastructures stratégiques de transport, d'énergie et de communication soient résilientes face à tous les dangers et restent opérationnelles. Comme annoncé dans le livre blanc sur la préparation de la défense, il s'agit notamment de mesures plus strictes visant à atténuer les risques liés à **la propriété ou au contrôle étrangers d'infrastructures stratégiques à double usage**, ainsi que de la possibilité pour les États membres de prendre temporairement le contrôle d'infrastructures, d'équipements et d'actifs importants.

³ Y compris l'état-major de l'Union européenne.

⁴ Directive (UE) 2022/2557 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 sur la résilience des entités critiques, et abrogeant la directive 2008/114/CE du Conseil.

Il est essentiel de protéger les réseaux d'infrastructures interconnectés qui sont confrontés à des risques croissants de cyberattaques et de menaces hybrides. Des incidents récents, tels que les attaques hybrides contre des aéroports centraux en Allemagne et au Danemark et contre le système ferroviaire en France ont montré l'importance de la politique unifiée de l'UE pour renforcer la résilience et d'une appréciation de la situation partagée par les autorités civiles et militaires. Des systèmes d'infrastructures insuffisamment entretenus et modernisés augmentent les risques, en permettant à des acteurs malveillants du cyberspace de perturber à distance la sécurité ferroviaire, tandis que le secteur maritime est de plus en plus confronté à des cyberattaques mettant en péril les chaînes d'approvisionnement et les opérations portuaires. Des communications par satellite contrôlées par l'UE sont essentielles à la fourniture de communications gouvernementales sécurisées et à la coordination militaire en temps réel lorsque les réseaux terrestres cessent de fonctionner. Les actifs maritimes peuvent également contribuer à la protection des infrastructures critiques. Il importe de veiller à ce que les entités gérant des infrastructures stratégiques à double usage prennent des mesures de cybersécurité, comme le prévoit la **directive SRI 2**.

La dépendance excessive à l'égard de fournisseurs à haut risque accroît encore l'exposition, soulignant la nécessité de diversifier l'approvisionnement en composants pour les infrastructures afin d'éviter de créer des surfaces d'attaque uniformes donnant lieu à des incidents de cybersécurité majeurs. La révision à venir du règlement sur la cybersécurité contribuera à renforcer la cyberrésilience des chaînes d'approvisionnement des technologies de l'information et de la communication en Europe. De plus, pour lutter contre la menace d'interférences radioélectriques, la Commission, assistée de l'AESA, de l'état-major de l'UE et de l'AED, évaluera la nécessité de mettre à jour la législation pertinente de l'UE, afin de renforcer la résilience des systèmes de transport aérien, y compris les systèmes de communication, de navigation et de surveillance, face aux interférences illicites. En outre, la Commission, soutenue par l'AFE, s'emploiera à renforcer la robustesse du système de gestion de la circulation ferroviaire de manière harmonisée afin d'assurer la poursuite des opérations en cas de sabotage ou d'autre défaillance du système. **Des processus coordonnés de tests de résistance** seront mis en place d'ici à 2029 pour faciliter ce travail.

Enfin, la mobilité militaire en Europe dépend fortement d'un accès fiable **aux carburants liquides et aux infrastructures énergétiques**, alors que la baisse prévue de la demande civile de carburants fossiles et les fermetures de raffineries créent de nouveaux risques et de nouvelles dépendances à l'égard des importations. L'UE s'attaque aux goulets d'étranglement dans l'approvisionnement énergétique. Comme annoncé dans le plan d'action pour une énergie abordable, la Commission réexaminera le cadre de sécurité énergétique, y compris la directive sur les stocks pétroliers, afin d'évaluer les adaptations nécessaires pour les carburants durables, d'atténuer les risques émergents et de renforcer la préparation en matière de mobilité militaire grâce à une meilleure résilience énergétique. L'UE et l'OTAN collaborent étroitement pour étudier les synergies entre les secteurs civil et militaire en ce qui concerne l'approvisionnement en carburants, afin de définir les futures trajectoires en la matière, de cartographier les chaînes d'approvisionnement et de garantir l'accès à des stocks de carburants dans les situations d'urgence.

En complément, les efforts déployés par l'UE pour promouvoir la production et l'utilisation de carburants d'aviation durables 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 **dans des capacités de production dispersées** si 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 l'expansion des carburants d'aviation durables et des carburants durables pour le transport maritime.

Améliorer la préparation, la solidarité et la disponibilité de capacités de transport pour la mobilité militaire

En cas de crise européenne, **les États membres ne peuvent pas agir seuls**. Si les États membres sont confrontés à des lacunes en matière de capacités de transport, leur capacité d'action est réduite. Lorsque la disponibilité de capacités de transport est limitée, nous avons besoin de mécanismes de **solidarité** à l'échelle de l'Union qui permettent de partager les actifs de l'UE et de savoir quelles capacités de transport à double usage sont disponibles dans l'ensemble de l'Union.

L'AED s'emploie actuellement à recenser les lacunes en matière de capacités dans le transport ferroviaire et dans le transport par voie de navigation intérieure. Nous pouvons nous appuyer sur ces informations pour prendre des mesures concrètes afin de combler ces lacunes.

Plusieurs États membres ont mis en œuvre avec succès des **initiatives de «mutualisation et de partage»** des capacités de transport et des capacités logistiques, notamment dans le domaine du transport aérien stratégique, du transport de surface intérieur et du transport maritime. Toutefois, ces initiatives sont fragmentées et limitées.

Sur cette base, la Commission propose de créer une **«réserve de solidarité pour la mobilité militaire»**. Celle-ci portera sur les capacités de transport dans tous les modes de transport et visera à les rendre accessibles à tous les États membres. La Commission, soutenue par le HR et en concertation avec les États membres, déterminera la manière la plus appropriée de rendre la réserve opérationnelle, de la gérer et de la coordonner. La Commission, en suivant les orientations du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire, s'efforcera de déterminer les types de capacités de transport à mutualiser et d'assurer leur interopérabilité.

Dans le cadre de cette initiative, les États membres pourront enregistrer volontairement leurs propres capacités de transport militaire ainsi que celles faisant l'objet de contrats avec des opérateurs civils. Les capacités ainsi enregistrées seront mises à la disposition de tous les États membres, ce qui renforcera leur capacité à mener des opérations de transport militaire. En outre, l'Union sera en mesure d'**enregistrer des capacités de transport et des capacités logistiques supplémentaires** dans la réserve et d'inclure des capacités résultant de contrats de sous-

traitance. En complément de cette initiative au titre du règlement, une **réserve de transport stratégique** permettra à des opérateurs civils de réserver des capacités de transport (notamment aérien et maritime) à l'usage de l'UE ou des États membres dans des situations exceptionnelles.

Afin d'étendre les capacités existantes et d'encourager le partage et la mutualisation des capacités, la Commission devrait également soutenir l'**acquisition de nouvelles capacités de transport et capacités logistiques dans le domaine de la mobilité militaire** et aider les États membres à partager la charge des coûts de déploiement, des dépenses d'entretien et des coûts de formation du personnel liés aux capacités mutualisées. En outre, au titre du prochain CFP, la Commission a proposé, dans le cadre du FEC, de prévoir la possibilité d'encourager fortement l'acquisition d'équipements de transport et d'équipements logistiques et d'aider les États membres à y accéder.

Nous fournirons également à nos forces armées une meilleure connaissance des capacités de transport civil existantes, de manière à améliorer la planification et l'exécution en matière de mobilité militaire. La Commission exigera des États membres qu'ils **accordent à leurs forces armées un accès aux registres existants des véhicules et des aéronefs** et définira également de nouvelles règles visant à mieux recenser les véhicules ferroviaires à double usage. La Commission envisagera de nouvelles mesures pour garantir une vue d'ensemble complète, au niveau de l'UE, des ressources et de l'expertise disponibles.

En outre, la Commission et le HR proposeront également la création d'un «**catalogue de la mobilité militaire**», dans lequel les entreprises européennes pourront présenter leurs capacités et services pertinents pour le transport militaire, donnant ainsi à nos forces armées une vue d'ensemble claire des services européens auxquels elles pourraient faire appel.

En raison de la faible disponibilité des capacités, il peut arriver qu'un État membre **préréserve** des capacités déjà réservées par un autre État membre. Pour faire face aux risques associés à une éventuelle double réservation, nous proposons que les opérateurs civils soient tenus d'informer les États membres de tels cas. Pour être prêts à faire face aux situations les plus extrêmes, les États membres devraient tous avoir mis en place un cadre permettant de **prendre temporairement le contrôle des équipements nécessaires aux opérations de transport militaire**, également pour aider d'autres États membres.

La demande croissante concernant la production d'équipements de transport militaire et de défense peut exercer une forte pression sur les capacités à double usage existantes, mettant en péril la livraison en temps utile et l'efficacité des transports militaires. La Commission a proposé, dans le cadre du prochain CFP, la possibilité de **soutenir l'expansion des capacités industrielles de production d'équipements de mobilité militaire**, ainsi que la formation, la reconversion et le perfectionnement professionnels afin d'améliorer la disponibilité de personnel qualifié pour le transport de produits de défense.

En outre, un autre moyen d'accroître la disponibilité des moyens de transport pour les forces armées consiste à 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 la simplification des procédures de certification. En complément du règlement, 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.

Compte tenu du rôle accru des drones, nous soutiendrons 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. 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 a accompli des progrès importants dans la mise en œuvre des mesures définies dans la communication de 2023 relative à la lutte contre les menaces posées par les drones⁵. Nous créerons également un cadre réglementaire européen pour les technologies de lutte contre les systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (UAS), nous travaillerons à l'établissement d'une méthode pour évaluer la fiabilité des systèmes de drones fondés sur l'IA et nous élaborerons un cadre de certification harmonisé pour les drones de grande taille en modifiant le règlement de base de l'AESA.

La Commission propose également une modification du règlement de base de l'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. En l'absence de telles possibilités, le développement et la fabrication de ces produits dans l'UE seraient gravement entravés ou ralentis, obligeant l'UE à dépendre de fournisseurs de pays tiers.

L'un des problèmes auxquels nous sommes confrontés réside dans la nécessité urgente d'aborder la question de la **certification des équipements**, et notamment des plus grands drones destinés aux opérations présentant le niveau de risque le plus élevé. Des travaux conjoints devraient être menés par l'AESA et les autorités aéronautiques militaires des États membres afin de définir les exigences correspondantes.

Assurer une coordination efficace et une approche pangouvernementale avec une gouvernance solide

⁵ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen relative à la lutte contre les menaces potentielles posées par les drones [COM(2023) 659].

Une gouvernance, une coordination et une surveillance adéquates sont indispensables pour que l'Europe puisse agir de manière unie. Les menaces auxquelles nous sommes confrontés sont collectives, et notre réponse doit l'être aussi. La mobilité militaire n'est pas seulement une question de transport: elle détermine la capacité d'action de l'UE.

Une approche pangouvernementale est essentielle à la réussite de la mise en œuvre des mesures figurant dans la proposition de la Commission relative à un cadre unique pour la mobilité militaire.

La Commission propose la création d'un **groupe sur les transports liés à la mobilité militaire** afin de faciliter la coordination et le pilotage des efforts des États membres et d'assister la Commission dans la mise en œuvre de diverses mesures prévues par le règlement. Ce groupe réunira les États membres, le Service européen pour l'action extérieure (SEAE), y compris l'état-major de l'UE, et l'AED, et sera présidé par la Commission.

Dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions relatives à la mobilité militaire, au réseau et aux corridors de transport à double usage, ainsi qu'au recensement des infrastructures stratégiques de transport à double usage, la Commission sera soutenue par **le comité RTE-T et l'état-major de l'UE**.

La coordination du transport militaire au niveau national se fait actuellement sur une base ad hoc. Chaque État membre sera tenu de désigner un «**coordinateur national des transports militaires**». Ce coordinateur sera chargé d'assurer une coordination interne fluide et une étroite coopération entre toutes les parties prenantes nationales, régionales et locales concernées par les opérations de transport militaire, notamment pendant l'activation de l'EMERS. Il disposera également de l'expertise technique et de la capacité administrative nécessaires pour aider les parties prenantes en ce qui concerne l'accomplissement des formalités douanières.

Afin d'assurer la préparation de l'Union, la Commission propose une évaluation régulière sous la forme d'un «**contrôle de la préparation en matière de transport militaire**» mené chaque année, et elle prévoit la possibilité d'organiser des «tests de résistance» axés sur des aspects spécifiques, tels que les formalités douanières ou l'interaction entre la protection civile et la mobilité militaire, afin de recenser les domaines à améliorer et de renforcer l'efficacité globale. Les premiers tests de résistance porteront sur la rapidité des mouvements d'assistance militaire vers l'Ukraine et les frontières orientales de l'Union.

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 par l'UE et les États membres sur la mobilité militaire, en particulier dans le cadre de la CSP et de l'AED. **La Commission et le HR prendront de nouvelles mesures pour renforcer ces travaux, notamment sur le plan de la coordination, dans le plein respect des traités et de la législation applicable de l'UE.**

Approfondir les partenariats existants

L'UE continuera de renforcer et d'étendre les partenariats mutuellement bénéfiques avec des partenaires partageant les mêmes valeurs et les mêmes intérêts, au moyen de partenariats en matière de sécurité et de défense. Ceux-ci portent souvent sur la CSP, l'AED et d'autres cadres liés à la défense. L'UE renforcera ses contacts avec les partenaires bilatéraux concernés dans le cadre des projets CSP de plateformes logistiques et de mobilité militaire.

L'UE s'efforcera également d'intensifier sa coopération «phare» avec l'OTAN en matière de mobilité militaire, conformément aux principes directeurs convenus entre l'UE et l'OTAN, tout en respectant les prérogatives et les compétences des États membres. Dans l'ensemble, les relations avec l'OTAN sur les questions de mobilité militaire seront renforcées et auront une incidence mutuellement bénéfique et transformatrice pour les États membres et les alliés de l'OTAN non membres de l'UE. Afin de favoriser l'échange d'informations, des invitations mutuelles aux réunions des groupes de travail visant à proposer des séances d'information croisées seront encouragées, en particulier lors des réunions logistiques de l'AED et de l'OTAN. L'UE invitera l'OTAN à participer à des exercices de simulation (TTX) sur la mobilité militaire, dans le respect du principe de réciprocité. Comme indiqué, l'UE mettra à jour ses orientations sur l'utilisation de son propre formulaire 302 et de celui de l'OTAN.

Il est également essentiel, pour les intérêts de l'UE en matière de sécurité, que les dispositions du règlement soient appliquées dans les pays en voie d'adhésion, en particulier en Ukraine et en Moldavie. Dans ce contexte, il convient de tenir compte du taux d'alignement des pays en voie d'adhésion sur la politique étrangère et de sécurité commune.

Le règlement apportera des avantages substantiels à l'Ukraine. En effet, il améliorera les infrastructures de transport à double usage et rationalisera les règles applicables au transport d'équipements militaires et les procédures de franchissement des frontières dans toute l'Europe. Ces mesures devraient favoriser une circulation plus rapide de l'assistance militaire vers l'Ukraine et les frontières orientales de l'Union. Ensemble, ces efforts pourraient permettre d'accroître la résilience des liaisons logistiques de l'Ukraine avec l'Union et contribuer à la réalisation des objectifs plus larges de renforcement de la sécurité et de la défense européennes.

La guerre menée par la Russie contre l'Ukraine permet à l'UE, aux États membres et aux partenaires de tirer des enseignements extrêmement utiles en matière de mobilité militaire. Le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire pourra inviter l'Ukraine, la Moldavie et les pays de l'Espace économique européen en qualité d'observateurs, en vue de tirer parti de leur précieuse expérience en matière militaire et de préparer l'Ukraine à sa future adhésion à l'UE. La coopération public-privé et l'interaction civilo-militaire sont essentielles pour permettre une mobilité militaire efficace dans le cadre de l'approche englobant l'ensemble de la société et de l'approche pangouvernementale, comme envisagé dans la stratégie pour une union de la préparation. 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.

Exercices

Des exercices et des tests renforceront la mobilité militaire de l'UE en permettant de recenser les éléments à améliorer sur les plans opérationnel et juridique ainsi qu'en matière d'infrastructures. **Les exercices permettront de valider les procédures, d'améliorer la coordination entre les États membres, de renforcer l'interopérabilité avec les partenaires et de tirer des enseignements qui serviront à éclairer les politiques, la planification et les investissements.** Grâce à des exercices en conditions réelles, les vulnérabilités potentielles du processus logistique seront mises en lumière et des solutions seront proposées par la suite pour y remédier. Ces simulations permettront de tester la conformité des corridors prioritaires avec les normes militaires essentielles pour les infrastructures de transport.

À partir de 2026, l'UE et les États membres réaliseront des exercices annuels concernant la mobilité militaire. Il s'agira d'exercices tels que les exercices militaires de l'UE (MILEX), les exercices de poste de commandement (CPX) et les exercices militaires réels (LIVEX), liés à la capacité de déploiement rapide, ainsi que d'exercices multinationaux, dont les exercices parallèles et coordonnés organisés par l'UE et l'OTAN.

Conclusions

Les menaces auxquelles nous sommes confrontés nous sont communes, et notre réaction doit l'être aussi. Ce train de mesures marque une étape décisive dans la suppression des derniers obstacles à la mobilité militaire. Il reflète notre ambition collective de réagir plus rapidement et de mieux protéger nos citoyens sur l'ensemble du continent. Avec ce train de mesures, nous entendons aligner les efforts en matière de mobilité militaire consentis au niveau de l'UE et au niveau national en vue de parvenir progressivement à un espace de mobilité militaire à l'échelle de l'UE.

L'heure est venue d'agir résolument. La création d'un espace de mobilité militaire à l'échelle de l'UE n'est plus une option, mais une nécessité. Notre paix et notre sécurité sont en jeu.

Le Conseil et le Parlement européen sont invités à soutenir les objectifs ambitieux énoncés dans la présente communication conjointe et à travailler ensemble à leur réalisation. La mise en œuvre du train de mesures fera l'objet d'un suivi attentif, et des mises à jour régulières seront communiquées au Conseil et au Parlement européen afin que des progrès soient réalisés.

La Commission européenne et le HR invitent le Conseil européen à approuver le cadre présenté et à suivre les progrès accomplis.