

Préparation d'un train de mesures sur la mobilité militaire :
Contribution de l'UTPF à la préconsultation publique de la
Commission européenne

Qu'est-ce que l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) ?

L'UTPF est l'organisation professionnelle française représentative des opérateurs de transport public urbain (exploitants de 170 réseaux de bus, métros, trams), des opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires d'infrastructure et de gares ferroviaires.

Principaux messages du secteur

L'UTPF partage pleinement l'ambition de la Commission européenne de vouloir soutenir les États membres dans leurs efforts en vue de parvenir rapidement, et à grande échelle, à une mobilité militaire efficace et fluide dans toute l'Union.

Aussi l'UTPF souhaite-t-elle faire passer 4 messages clefs aux décideurs européens :

- **Que ce soit pour l'acheminement de troupes ou de matériel militaire, le transport ferroviaire a vocation à jouer un rôle essentiel dans la mobilité militaire à l'échelle européenne.**
- **Des financements massifs sont indispensables pour investir dans l'adaptation du matériel roulant et des infrastructures compte tenu des besoins spécifiques du transport militaire.**
- **Le nouveau train de mesures sur la mobilité militaire doit introduire des procédures simplifiées, standardisées, uniformes et dématérialisées, notamment pour faciliter les processus d'autorisation et accroître la prévisibilité des effets des mouvements militaires sur les activités civiles.**
- **Le secteur des transports publics urbains devra être inclus dans les réflexions autour d'une mobilité militaire qui peut impacter la mobilité urbaine.**

Le transport ferroviaire a vocation à jouer un rôle essentiel dans la mobilité militaire à l'échelle européenne

Par sa position stratégique majeure dans la géographie européenne, la France est un point de passage essentiel pour la logistique militaire européenne, notamment dans le cadre de l'acheminement de troupes et de matériel militaire de la façade Atlantique vers l'est de l'Europe.

Véritables hubs multimodaux, les grands ports français offrent les portes d'entrées stratégiques majeures aux convois maritimes venant d'outre-Atlantique vers les corridors transeuropéens de transport, y compris les quatre corridors de mobilité militaire stratégique (Corridors Nord, Centre-nord, Centre-sud et Est). Grâce à son réseau ferré stratégique de défense, long de plus de 21 000 kilomètres, la France dispose d'infrastructures ferroviaires indispensables à la mobilité militaire, rompues au transport de matières dangereuses comme le sont les munitions.

Des financements massifs indispensables pour l'adaptation du matériel roulant et des infrastructures compte tenu des besoins spécifiques du transport militaire

Le réseau ferré français doit néanmoins s'adapter aux spécificités de la mobilité militaire, tout en continuant de répondre à un besoin d'entretien et de renouvellement permanent. En effet, la logistique militaire implique des mouvements de matériels exceptionnels ou hors-catégories (véhicules lourds, munitions, explosifs). Pour cette raison, le gabarit militaire M dispose de dimensions différentes de celles du gabarit classique P400, avec comme conséquences l'assemblage de trains plus larges, mais également plus lourds et plus longs que lors d'opérations de fret classiques.

Ces spécificités font peser des contraintes à la fois sur le matériel roulant et les infrastructures ferroviaires :

- Pour le matériel roulant de fret, le transport de véhicules militaires plus lourds et plus volumineux nécessite des wagons plats et surbaissés adaptés, en plus des wagons spécialisés pour le transport de carburant ou de munitions. Parallèlement, concernant le transport de personnes, des voitures médicalisées et des voitures couchettes supplémentaires sont nécessaires pour transporter les troupes et les blessés.
- En ce qui concerne les infrastructures ferroviaires, des investissements importants sont nécessaires pour garantir le financement adéquat des travaux d'adaptation de tunnels et d'ouvrages d'art stratégiques, de l'entretien des voies ferrées, de la construction d'embranchements ferroviaires et du renforcement de ponts ferroviaires, ainsi que pour permettre une harmonisation des normes, telles que l'écartement des rails ou l'alimentation électrique.
- Enfin, une coordination pour le déploiement d'une version harmonisée de l'ERTMS est essentielle pour traverser sans difficulté les différentes sections frontalières des pays concernés. Cette initiative stratégique bénéficiera également à l'ensemble du réseau ferroviaire pour ses usages voyageurs et fret.

Par ailleurs, 500 projets de « points névralgiques » ont été identifiés par la Commission et les ministères des transports et de la défense des États membres afin de supprimer les principaux goulets d'étranglement le long des quatre corridors de mobilité militaire prioritaires. A cette fin, il a été estimé que des investissements à hauteur de 100 milliards d'euros sont nécessaires pour mener à bien des projets à court terme et à gain rapide tels que le renforcement de ponts, l'élargissement de tunnels et la construction d'embranchements ferroviaires.

L'UTPF signale donc l'importance cruciale des besoins d'investissement dans les réseaux participant à la mobilité militaire. Elle insiste néanmoins pour que ces investissements servent la mobilité duale, aussi bien pour la mobilité militaire que pour la mobilité civile, cette dernière représentant la très grande majorité des flux ferroviaires en France et en Europe. L'UTPF se félicite donc que de nombreux projets suivent cette logique dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) du cadre financier pluriannuel (CFP) 2021-2027, avec la rénovation de gares de triages et de tunnels ferroviaires (comme le tunnel du Mussuguet), la création de hubs multimodaux de fret avec le déplacement de quais ferroviaires militaires à proximité des ports ou encore la rénovation d'infrastructures électriques de certaines gares.

A ce titre, il est essentiel que l'enveloppe du MIE soit maintenue dans son intégralité lors des négociations autour du futur cadre financier pluriannuel, et ce aussi bien pour le MIE-Transports que pour le MIE-Mobilité militaire, dans la mesure où cet instrument représente la principale source de financement de la mobilité en Europe.

Véritable atout pour la mobilité militaire, le secteur ferroviaire français a besoin d'un soutien financier pour l'aider à adapter ses infrastructures et son matériel roulant aux exigences spécifiques de la mobilité militaire. L'enveloppe du MIE doit être impérativement conservée et le dispositif doit continuer de financer des projets de mobilité duale.

La nécessité de mettre en place des procédures plus adaptées à la mobilité militaire

L'UTPF recommande que le nouveau train de mesures sur la mobilité militaire introduise des procédures simplifiées, standardisées, uniformes et dématérialisées plus adaptées aux spécificités de la mobilité militaire, que ce soit pour le transport de matériel militaire ou de troupes.

Compte tenu de sa nature très spécifique, la mobilité militaire nécessite l'adoption de réglementations adaptées afin d'harmoniser et de « rationaliser les règles et procédures nationales divergentes, complexes et particulièrement longues¹ » aujourd'hui applicables aux convois militaires transeuropéens.

¹ Projet de rapport d'initiative sur la mobilité militaire (2025/2090(INI))

- Transport de matériel militaire :

Il est nécessaire d'améliorer le cadre de gestion opérationnelle entre les forces armées et le gestionnaire d'infrastructure.

Par ailleurs, un assouplissement des règles pourrait être envisagé afin de faciliter le transport ferroviaire de marchandises militaires dangereuses (munitions, explosifs, carburants, etc.). Il est en effet important de garder à l'esprit que les munitions militaires sont déjà conditionnées dans des conteneurs spéciaux qui permettent leur transport et leur stockage, même dans des conditions extrêmes. Pour les forces armées, la possibilité de transporter dans un même convoi ferroviaire des armes, des munitions et des troupes simplifierait la réalisation d'exercices militaires, même en période de paix.

Les autorisations pour le transport de marchandises hors gabarit (dites autorisations de transport exceptionnel ou ATE) allongent considérablement les délais puisqu'à l'heure actuelle, chaque opérateur ferroviaire dispose de son propre système et de ses processus internes. La création par l'Agence ferroviaire européenne (ERA) d'un processus d'autorisation dédié au transport militaire à l'échelle européenne permettrait de simplifier ces démarches. Il s'agirait notamment de parvenir à interconnecter les outils informatiques qui calculent les sillons sous ATE à l'aide des STI (spécifications techniques d'interopérabilité) idoines.

- Transport de troupes :

Le processus pour autoriser du matériel roulant destiné à traverser les frontières est long, lourd et coûteux. Pour remédier à ce problème, l'UTPF propose, dans le cadre de la STI correspondante², la création d'un processus d'autorisation géré par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) qui soit dédié au transport ferroviaire de passagers militaires. Cette autorisation serait assortie d'un ensemble d'exigences techniques minimales en conformité avec les exigences de chaque autorité nationale de sécurité.

De surcroît, le processus d'allocation des sillons peut être trop long pour le transport de personnels militaires. Il est donc proposé de créer un traitement dérogatoire dédié pour permettre l'attribution des sillons « à la demande » dans l'ensemble des pays européens. Cela permettrait un accès à la capacité et une réservation de sillons dans des délais plus courts que ceux du processus classique. Ce processus pourrait s'appliquer aussi bien aux mouvements de soutien traditionnels visant à assurer le transport planifié entre les garnisons, les sites logistiques et les camps d'entraînements qu'aux exercices militaires européens et internationaux qui nécessitent le transport de troupes et de matériel militaires à travers l'Europe en traversant plusieurs pays.

De manière plus globale, il est nécessaire de garantir une plus grande prévisibilité des effets des mouvements militaires sur les activités civiles. Pour cela, il est important de conserver une distinction essentielle entre les différents contextes et d'établir des réglementations distinctes claires en temps de paix et en cas d'urgence pour permettre aux gestionnaires d'infrastructure et aux entreprises ferroviaires de poursuivre leurs activités dans les meilleures conditions. Ainsi, une définition commune de « l'urgence de transport » semble appropriée pour définir le cadre des mouvements de ces convois, et notamment les conditions opérationnelles communes.

² La Commission européenne a proposé le 4 avril 2025 un [règlement d'exécution modifiant la STI LOC&PAS](#)

Enfin, les formalités douanières sont une cause majeure de retards, malgré les récentes mesures de facilitation. Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour améliorer l'application des règles, en particulier dans les situations d'urgence. La mise en place d'un système visant à la numérisation des processus administratifs militaires pourrait grandement faciliter la fluidité des mouvements et alléger les charges et les coûts administratifs.

Ainsi, la mise en place d'une base de données commune pour un formulaire 302 électronique unique et interopérable serait particulièrement pertinent pour le transport de troupes voyageant avec leurs armes et munitions.

En revanche, il est vital que la menace des cyberattaques soit correctement prise en compte grâce à des moyens de communication sécurisés partagés entre les quartiers généraux de l'UE et de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN), les forces armées des États membres et les entreprises de transport. Plus largement, une excellente coopération entre l'Union européenne et l'OTAN est vitale pour assurer la meilleure coordination des mouvements militaires en Europe.

Pour assurer une mobilité militaire efficace en Europe, l'UTPF appelle à :

- **la création d'un processus d'autorisation géré par l'ERA et dédié au transport militaire de passagers, et d'un processus d'autorisation géré par l'ERA et dédié aux autorisations de transport exceptionnel dans les STI idoines**
- **un assouplissement des règles pour le transport ferroviaire de marchandises militaires dangereuses et/ou hors-gabarit**
- **une plus grande prévisibilité des effets des mouvements militaires sur les activités civiles**
- **la fluidification et la numérisation des processus administratifs liés à la mobilité militaire.**

Le secteur des transports publics urbains devra être inclus dans les réflexions autour d'une mobilité militaire qui peut impacter la mobilité urbaine

La mobilité militaire ne concerne pas uniquement l'acheminement de troupes et de matériel par voie ferrée. Elle doit aussi être regardée à travers un prisme plus large eu égard à ses implications nombreuses, y compris sur le champ de la mobilité urbaine.

En effet, les larges mouvements de passagers et de matériel militaire peuvent être amenés à avoir un impact sur les grands centres urbains. Le transit et le stationnement des troupes, ainsi que les questions de stockage de matériel stratégique (vivres, médical...) qui pourraient avoir lieu en zone urbaine seraient susceptibles d'impacter le transport public urbain, suburbain et régional. Dans la même logique, l'évacuation potentielle des blessés vers les principaux hôpitaux militaires situés dans les grandes villes françaises représente une dimension de la mobilité militaire à prendre en compte en raison de son impact sur les logiques de mobilité urbaine.

Enfin, dans un scénario d'urgence, la réquisition de matériel et de personnels de transport public urbain pour participer aux efforts de la logistique militaire aurait un impact indéniable sur le

fonctionnement quotidien des opérations de transport en commun, aussi bien au sein des grandes métropoles que des villes de plus petite taille.

Pour l'ensemble de ces raisons, il est indispensable que les opérateurs de transport public urbain soient associés aux réflexions autour de la mobilité militaire pouvant avoir un impact sur l'écosystème de la mobilité urbaine.

Florence Sautejeau Déléguée générale de l'UTPF fsautejeau@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 67	Jean-Philippe Peuziat Directeur du département des Affaires publiques <a href="mailto:jppeuziat@utpf-
mobilites.fr">jppeuziat@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 49	Stéphanie Lopes d'Azevedo Directrice du département des Affaires économiques, techniques et prospective <a href="mailto:slazevedo@utpf@mobile
s.fr">slazevedo@utpf@mobile s.fr +33 (0)1 48 74 73 31	Victor Muller Chargé de mission Affaires européennes <a href="mailto:vmuller@utpf-
mobilites.fr">vmuller@utpf- mobilites.fr +33 (0) 1 48 74 73 05
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------