

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission de la défense nationale et des forces armées

- Présentation, ouverte à la presse, du rapport de la mission d'information sur la mobilité stratégique en Europe et dans les territoires ultramarins (M. Julien Limongi et Mme Sabine Thillaye, rapporteurs) 2
- Informations relatives à la commission 23

Mercredi

10 juin 2026

Séance de 9 heures

Compte rendu n° 74

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

**Présidence de
M. Jean-Michel
Jacques,**
Président



La séance est ouverte à neuf heures deux.

M. le président Jean-Michel Jacques. Mes chers collègues, en préambule, je voudrais, au nom de notre commission, rendre hommage à l'adjudant Dorian Larigaudrie de la brigade de gendarmerie de Châteauneuf-sur-Loire qui a perdu la vie alors qu'il était en mission hélicoptérée de recherche opérationnelle d'une personne disparue. L'appareil où il se trouvait avec ses camarades de la gendarmerie de Villacoublay s'est écrasé dans la forêt de Bray-Saint-Aignan, dans le Loiret. À sa famille, ses camarades ainsi qu'à tous les militaires de la gendarmerie, nous présentons nos sincères condoléances et leur apportons notre soutien et formulons un vœu de prompt rétablissement aux deux autres militaires blessés dans ce tragique accident.

Notre ordre du jour appelle l'examen du rapport de nos collègues Sabine Thillaye et Julien Limongi sur la mobilité stratégique en Europe et dans les territoires ultramarins. La mobilité stratégique est aujourd'hui un enjeu primordial en Europe, compte tenu de la menace russe et de l'éventualité, rappelée notamment par le chef d'état-major des armées, d'un engagement majeur sur le flanc est de l'Otan d'ici quelques années.

Or, pour satisfaire notre engagement de déployer à court préavis une brigade en 2027 et un corps d'armée en 2030, il nous faut à la fois disposer de moyens logistiques nécessaires, mais également anticiper les freins réglementaires ainsi que les contraintes en termes d'infrastructures. Votre rapport nous permettra donc d'éclairer nos capacités en matière de mobilité stratégique, en cas d'engagement majeur.

La mobilité stratégique n'est pas qu'un enjeu national : toute l'Europe est concernée par ce transport de soldats, de matériel à travers tout le continent jusqu'au flanc est, si nécessaire. L'Union européenne et ses membres sont parfaitement conscients de l'intérêt d'un espace Schengen militaire facilitant la circulation des soldats et des matériels militaires à l'intérieur de leur territoire. Le paquet sur la mobilité militaire présenté par la Commission européenne en novembre 2025 devrait y contribuer.

S'agissant de la mobilité dans les territoires ultramarins, nous savons que nos armées ont été fortement sollicitées ces dernières années pour assurer des projections d'ampleur. Je pense au point aérien pour la Nouvelle-Calédonie en 2024, qui a permis de soutenir l'archipel dans un contexte trouble ; mais également à Mayotte, à la suite du cyclone Chido. Les armées ont été engagées fortement, et avec succès, pour assurer un soutien humanitaire et sécuritaire.

Ces opérations ont été particulièrement tributaires de la flotte d'A400M de l'armée de l'air et de l'espace, fortement mobilisée. À ce titre, nous pouvons nous féliciter du rehaussement du format de cette flotte prévue dans le projet d'actualisation de la loi de programmation militaire (LPM) avec un format cible de 41 appareils.

Mme Sabine Thillaye, rapporteure de la mission d'information sur la mobilité stratégique en Europe et dans les territoires ultramarins. Mon intervention visera à préciser les objectifs, le contexte stratégique dans lequel s'inscrivait notre mission. Je laisserai mon collègue, Julien Limongi poursuivre en précisant les constats et propositions que nous avons dressés concernant les outre-mer.

Pour tracer les contours de notre réflexion, il faut rappeler que la mobilité stratégique des armées françaises ou des armées en général s'entend comme leur capacité à se déployer depuis leur lieu de garnison vers leur théâtre d'opération.

Cette réflexion s'inscrit dans le contexte d'une dégradation profonde de notre environnement de sécurité. L'invasion à grande échelle de l'Ukraine en 2022 a acté le retour de la haute intensité en Europe, tandis que les rivalités de puissance se déploient jusque dans les espaces communs maritimes, aériens ou cyber. Comme le souligne la revue nationale stratégique (RNS) actualisée en 2025, la France est confrontée à « *un risque particulièrement élevé d'une guerre majeure en Europe* ».

Dans notre mission d'information, nous avons analysé un double constat opérationnel pour nos armées, détaillé dans la première partie de ce rapport. Il s'agit premièrement du pivot stratégique vers le théâtre européen. L'hypothèse d'un engagement majeur impose la massification des flux et la régénération du segment terrestre, routier et ferroviaire. L'exercice Dacian Fall à l'automne 2025 a validé l'aptitude de la France à projeter une brigade sur le flanc est en tant qu'une nation-cadre. Il a aussi relevé la persistance de certaines difficultés, comme des lourdeurs réglementaires, transfrontalières, certaines insuffisances infrastructurelles et des défis d'interopérabilité. Deuxièmement, l'enjeu concerne la réactivité dans les outre-mer. Face à l'éloignement de nos treize territoires ultramarins, les armées articulent forces prépositionnées et capacités de projection. Elles ont récemment pallié les limites des capacités de transport civil lors des crises majeures, qu'il s'agisse des troubles en Nouvelle-Calédonie ou du cyclone Chido à Mayotte. Ce double constat s'inscrit en outre dans le paradigme du conflit contemporain, celui d'une « logistique contestée ». La prolifération des drones, des armes balistiques de longue portée et des actions hybrides (cyberattaques) permettent à nos compétiteurs de frapper des flux et des nœuds logistiques plus lointains, qu'ils soient militaires ou civils.

Pour garantir l'efficacité et la résilience de notre appareil de projection, la seconde partie de ce rapport formule un besoin de renforcement et d'adaptation de certaines capacités et infrastructures, en particulier sur le segment terrestre.

Notre appareil de projection stratégique est efficace. Il a été façonné par les engagements expéditionnaires de l'après-guerre froide et repose principalement sur les vecteurs aériens et maritimes. Il demeure néanmoins structurellement dépendant du secteur du transport civil : l'externalisation civile représente en effet 90 % des acheminements stratégiques des armées.

Mais sa préparation pour un éventuel engagement majeur passera par un redressement capacitaire, et surtout infrastructurel. Celui-ci a été amorcé par la LPM 2024-2030. Nous nous félicitons à ce titre de l'augmentation de la cible A400M à 41 appareils, actée dans nos travaux sur l'actualisation de la LPM et invitons à réfléchir à une progression du format jusqu'à 50 appareils dans la prochaine LPM.

Plus largement, la remontée en puissance de nos armées doit combler des segments critiques pour la mobilité, sur lesquels notre rapport revient en détail. Il concerne le ferroviaire, la logistique routière lourde, le soutien pétrolier ou le transport aérien lourd. Notre rapport plaide aussi pour un approfondissement du dialogue civilo-militaire, afin de renforcer la capacité et la réactivité des solutions civiles face à un engagement majeur.

À ce titre, nous invitons à étudier la mise en place d'une « flotte aérienne civile de réserve stratégique », associant les transporteurs civils. Nous souhaitons également renforcer la dynamique de partenariat au niveau national, avec les acteurs du transport routier. Enfin, la question de la mobilité face à une crise civile ou militaire majeure dépasse largement le cadre strict du ministère des armées et suppose une action transversale de l'État.

D'abord, l'effort de résilience doit cibler les nœuds critiques des réseaux de transport via le statut des opérateurs d'importance vitale (OIV). Celui-ci doit d'ailleurs être renforcé par le projet d'actualisation de la LPM. Le projet de loi « résilience » actuellement en suspens devra parachever ce cadre en transposant la directive européenne sur la résilience des entités critiques (REC). Il me semble essentiel que ce texte soit inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée avant l'été.

Enfin, l'État doit optimiser la coordination interministérielle et moderniser les leviers juridiques de mobilisation des capacités civiles, pour garantir face aux crises la continuité logistique de la nation. Cette action est engagée, notamment à travers la montée en puissance de la cellule de coordination logistique du ministère des transports.

M. Julien Limongi, rapporteur de la mission d'information sur la mobilité stratégique en Europe et dans les territoires ultramarins. Je souhaite attirer plus particulièrement votre attention sur la situation de nos territoires ultramarins. La France occupe une position singulière grâce à l'étendue de ces territoires et dispose de la deuxième zone économique exclusive (ZEE) du monde. Cette présence mondiale constitue un atout stratégique considérable, mais elle implique également des contraintes opérationnelles importantes.

Les travaux que nous avons menés avec Mme Thillaye ont mis en évidence plusieurs lacunes concernant les infrastructures militaires et duales de certains territoires, lesquelles limitent les capacités de déploiement et de soutien des forces armées. Ces difficultés sont particulièrement marquées à Mayotte où l'aéroport de Dzaoudzi et le port de Longoni présentent un état préoccupant. De même, à La Réunion qui héberge la troisième base navale française, les infrastructures portuaires pourraient à moyen terme être confrontées à un risque de saturation.

Avec treize territoires ultramarins répartis sur plusieurs océans, les armées françaises ont historiquement recherché un équilibre entre projection de force et prépositionnement de moyens. Nos armées doivent être capables d'assurer une couverture permanente et de répondre à des crises en assurant la bascule des forces, parfois sur plusieurs théâtres en même temps.

Or, dans un contexte marqué par la montée des tensions internationales et l'évolution des menaces, il apparaît nécessaire de repenser le modèle afin de renforcer les capacités d'appui françaises.

Les territoires français du Pacifique méritent à cet égard une attention particulière. En raison de leur éloignement de la métropole, leur desserte aérienne nécessite plusieurs escales ainsi qu'un prépositionnement des équipages pour assurer la continuité des rotations. Les contraintes sont tout aussi importantes dans le domaine maritime.

Les opérations conduites en Nouvelle-Calédonie en 2024 ont d'ailleurs illustré l'ampleur des moyens aériens et navals nécessaires pour faire face à une crise majeure dans le Pacifique. Le pont aérien a été conduit avec succès, mais au prix d'une mobilisation importante de notre flotte d'A400M et d'A330.

Dans l'hypothèse d'un engagement majeur en Europe ou d'un conflit de haute intensité, l'apparition simultanée de crises durables dans plusieurs territoires ultramarins pourrait ainsi placer nos armées dans une situation de tensions logistiques et opérationnelles les contraignant à effectuer des arbitrages.

Face à ces constats, Mme Thillaye et moi-même formulons plusieurs propositions concrètes et ciblées. Nous préconisons de soutenir le développement capacitaire des quais de la Réunion afin d'éviter une saturation à terme de son port. La rénovation des infrastructures du port de Longoni à Mayotte doit également constituer une priorité pour faciliter l'accueil de navires rouliers essentiels aux transports militaires.

En Guyane, le niveau capacitaire des infrastructures aéroportuaires est d'autant plus préoccupant que le territoire est très isolé. Aucun aéroport de haute capacité n'existe dans un rayon de 1 500 kilomètres autour de Cayenne. Il apparaît urgent de démarrer le chantier d'extension des infrastructures pour l'armée de l'air et de l'espace qui est toujours en attente.

Pour ma part, je souhaite aller plus loin en appelant au renforcement du rôle du *hub* stratégique de la Nouvelle-Calédonie dans l'Indopacifique grâce à la modernisation des infrastructures militaires, au développement des capacités de surveillance et de projection, ainsi qu'à l'amélioration des moyens de coordination régionale.

Enfin, notre déplacement sur l'île de la Réunion nous a permis de prendre la mesure de la question de Mayotte pour notre situation stratégique. L'archipel mahorais est soumis à un risque important de crise sécuritaire, migratoire, naturelle et humanitaire fréquente. Son positionnement est stratégique dans le canal du Mozambique qui voit transiter près de 30 % du trafic mondial de pétroliers.

Par sa situation géographique, Mayotte est hautement dépendante des flux de transport aérien. Or, les moyens militaires lourds les plus proches sont situés au Proche-Orient, où l'armée de l'air dispose d'un A400M basé Al Dhafra. Les deux Casa de la Réunion apparaissent loin pour assurer une réactivité à la hauteur des enjeux et leur vitesse de réaction dépend d'une autorisation de survol par les autorités malgaches.

Dans un premier temps, il me paraît essentiel d'accompagner le développement et la densification des moyens A400M en Jordanie qui ont vocation à rayonner dans l'ensemble de la zone Moyen-Orient et océan Indien. Surtout à terme, il me paraît opportun d'envisager l'implantation d'un véritable détachement aérien permanent voire d'une base aérienne sur le territoire mahorais. Le développement du futur aéroport de Grande Terre ouvre une fenêtre d'opportunités qu'il faut saisir.

Mme Sabine Thillaye, rapporteure. Je souhaite à présent aborder la dimension européenne et otanienne de la mobilité militaire, que nous analysons dans la troisième partie de notre rapport.

Comme j’ai pu le rappeler plus tôt, le retour de la guerre de haute intensité fait peser de lourdes exigences pour les armées françaises et les alliés européens. Nous devons être collectivement capables de déplacer rapidement des forces, des équipements lourds et les soutiens logistiques afférents. C’est une condition de notre crédibilité stratégique et de notre capacité à dissuader le compétiteur russe.

Cela suppose que des convois puissent franchir les frontières sans se heurter à des obstacles administratifs, que des trains puissent circuler sur des réseaux interopérables. Les infrastructures civiles devront être en mesure de soutenir des flux militaires massifs.

À l’heure où est évoquée la mise en œuvre d’un « Schengen militaire », nos travaux montrent que l’Europe constitue à la fois un espace de contraintes et un espace de solutions.

Il s’agit d’abord d’un espace de contrainte, car la conduite de mouvements militaires à travers le continent se heurte à de nombreux obstacles, réglementaires, mais aussi infrastructurels, que nous avons eu l’occasion d’aborder en détail dans ce rapport. Pour prendre un exemple concret, nous avons eu connaissance du cas d’un convoi militaire resté bloqué à la frontière pendant un week-end entier, en raison d’une absence d’autorisation administrative par les autorités locales d’un pays d’Europe centrale. Nous avons également reçu le témoignage de forces françaises, qui ont été contraintes à effectuer des détours de plusieurs heures pour éviter un pont dans un pays du flanc est, car la capacité de l’ouvrage était jugée insuffisante pour le passage d’engins lourds.

Toutefois, l’Europe est également un espace de solutions, et nos travaux en témoignent. Les auditions que nous avons menées ont mis en évidence plusieurs exemples de mutualisation réussie, à l’instar du commandement européen du transport aérien (EATC), et du *Movement Coordination Centre Europe*, deux organes de coopération qui attestent des vertus que peut receler la mutualisation pour optimiser les actions de transport ou soutenir les faces aiguës de la projection des forces.

Il ressort de nos travaux que l’Union européenne et l’Otan ont des rôles complémentaires en matière de mobilité militaire, et que les deux structures ont largement densifié leurs actions depuis 2022.

L’Otan est responsable de la défense collective et de la planification militaire. À ce titre, elle identifie les besoins opérationnels, les capacités de transport requises, les délais de réactivité, les standards d’interopérabilité, les corridors stratégiques. Le *Joint Support Enabling Command* (JSEC), centre de commandement de l’Otan, établi à Ulm, assure la planification et la coordination opérationnelle des mouvements militaires sur le théâtre européen.

L’Union européenne ne possède pas de forces armées propres ; tel n’est pas son rôle. En revanche, elle dispose des leviers pertinents pour faciliter le transport militaire, des instruments juridiques contraignants, des financements d’infrastructures, une compétence réglementaire sur les transports, des outils d’harmonisation douanière et administrative.

C’est dans cet esprit de complémentarité que je lis le paquet « mobilité militaire » présenté par la Commission européenne en novembre 2025, et sur lequel notre rapport revient en détail. Il constitue, à mon sens, l’un des leviers les plus pertinents dont nous disposons

pour soutenir la posture de défense européenne et la mobilité des armées, en particulier française.

Ce paquet vise à faciliter le déploiement rapide de troupes et de moyens militaires dans l'ensemble de l'Union européenne, et à accroître les capacités des États membres en la matière. Il concentre les efforts autour de quatre corridors géographiques prioritaires, essentiels aux déplacements militaires sur le continent.

À ce titre, il s'attaque à plusieurs dimensions de problèmes : les obstacles réglementaires en première lieu, les lacunes infrastructurelles, les déficits capacitaires et la coordination entre les États membres.

Sur le volet réglementaire, la proposition de règlement vise à harmoniser et accélérer les procédures d'autorisations administratives transfrontières. Elle prévoit deux types d'autorisation : des autorisations permanentes le long des corridors prioritaires, valables jusqu'à révocation, et ne nécessitant qu'une simple notification pour chaque opération de transport ; et des autorisations *ad hoc* avec des délais encadrés.

Elle prévoit également la numérisation des formulaires douaniers 302, utilisés pour le transport militaire. Par ailleurs, elle serait opérée à travers une plateforme unifiée. Ce projet de dématérialisation est accueilli favorablement par les armées françaises et les administrations civiles que nous avons auditionnées. Son développement doit être soutenu.

S'agissant des infrastructures, le paquet porte plusieurs mesures visant à faciliter l'utilisation des infrastructures duales pour le transport militaire et la résilience de ces dernières face aux menaces. En matière de développement capacitaire, il propose la création d'un pool de solidarité permettant la mutualisation des moyens de mobilité militaire.

Enfin, la Commission propose pour le prochain cadre financier pluriannuel 2028-2034 une multiplication par dix des financements européens consacrés à la mise à niveau d'infrastructures de transport soutenant la mobilité militaire. Cela représenterait 17,65 milliards d'euros, contre 1,5 milliard pour la période actuelle. Je salue cette ambition et je soutiens que la France doit peser de tout son poids, afin que cette enveloppe soit concrétisée. J'ajoute qu'elle doit prioriser ses propres investissements en matière d'infrastructures duales sur les corridors stratégiques identifiés par l'UE et l'Otan.

Je recommande enfin que la France prenne toute sa place dans les structures de l'Otan, compétentes pour le commandement et la coordination des opérations logistiques. Les armées françaises n'assurent pas la pleine occupation des postes qui leur sont alloués. Il s'agit d'un signal préoccupant, car la crédibilité de notre rôle de nation-cadre dans l'Alliance repose aussi sur notre présence effective dans les instances de planification.

M. Julien Limongi, rapporteur. Nos travaux ont mis en lumière l'action engagée par l'Europe en matière de mobilité militaire, mais nos conclusions divergent sensiblement sur la portée et sur les conditions d'acceptabilité de ce que propose le paquet relatif à la mobilité militaire.

Je reconnais que certaines mesures peuvent présenter un intérêt lorsqu'elles visent à simplifier des procédures administratives ou à harmoniser des règles de transport entre les

États européens. Ces actions peuvent relever de compétences reconnues à l'Union européenne et peuvent contribuer à la facilité des déplacements des forces armées sur le continent.

Nous pouvons soutenir la coopération européenne lorsqu'elle facilite l'action de nos armées. En revanche, nous devons refuser toute évolution qui conduirait, même indirectement, à un transfert de compétences en matière de défense vers les institutions européennes. C'est pourquoi j'aborde le paquet « mobilité militaire » avec une appréhension que je veux exposer clairement point par point.

La proposition de la Commission prévoit que la plateforme numérique unifiée pour les autorisations de transport militaire soit opérée et maintenue en condition par la Commission européenne elle-même. Je m'inquiète qu'un outil aussi crucial et sensible pour les politiques de défense puisse être placé sous l'administration de la Commission européenne, en rupture avec le principe de compétence des États en matière de défense. Une organisation intergouvernementale serait beaucoup plus appropriée si ce projet devait voir le jour.

De même, la proposition prévoit que chaque État membre transmette la liste de ses infrastructures stratégiques à double usage à la Commission dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur du règlement. Je considère cette disposition inacceptable. Ces informations touchent directement aux impératifs de sécurité et de souveraineté nationale. Pour les entités critiques, au sens de la directive de 2022, une telle transmission n'avait d'ailleurs pas été prévue. Il revient aux autorités nationales compétentes d'élaborer et de protéger cette liste sur le modèle de ce qui existe pour les opérateurs d'importance vitale.

S'agissant de la gouvernance du « Groupe Transport Mobilité Militaire » prévu par le règlement pour superviser, conseiller et émettre des recommandations, je souhaite exprimer mon opposition quant au rôle prépondérant joué par la Commission européenne dans le cadre de ce groupe. Elle doit être placée sous la responsabilité exclusive des États membres.

Enfin, le paquet prévoit un mécanisme d'urgence spécifique, l'EMERS (Emergency Military Transport System) permettant la suspension temporaire des règles de transport normales lors de situations d'urgence nécessitant des mouvements militaires rapides et à grande échelle. Il serait activé par le Conseil de l'Union européenne et donnerait aux armées un accès prioritaire aux infrastructures, aux moyens de transport et aux services essentiels.

L'esprit de cette proposition a recueilli un accueil favorable de la part de plusieurs responsables militaires et civils que nous avons auditionnés. Il s'agit précisément de lever dans les moments les plus critiques des contraintes administratives.

Cependant, et sur ce point, Madame Thillaye et moi-même formulons la même réserve, les délais prévus par le dispositif et en particulier le préavis de six heures avant un franchissement de frontières ne paraissent tout simplement pas tenables dans la configuration actuelle des procédures nationales. En France, se conformer une telle exigence réglementaire supposerait une refonte structurelle du dispositif national de pilotage de la mobilité militaire.

En ce sens, en cas d'adoption du paquet « mobilité militaire », auquel je ne suis absolument pas favorable, nous recommandons d'adapter ce délai prévu par le dispositif EMERS en amont, pour tenir compte des réalités opérationnelles.

Enfin, la question des financements européens mérite quelques mots. Sur les appels à projets passés depuis 2022, la France n'a obtenu que 4,79 % de l'enveloppe disponible. Les quatre premiers bénéficiaires que sont l'Allemagne, la Pologne, la Lituanie et la Lettonie ont capté près de 44 % du total. La Cour des comptes européenne elle-même a critiqué le manque de cohérence militaire et géostratégique dans la sélection des projets retenus.

Par ailleurs, il convient de rappeler que les situations nationales demeurent très contrastées au sein de l'Union européenne. La France a maintenu, malgré des contraintes budgétaires réelles, un effort continu en faveur de ses infrastructures militaires, de ses capacités de projection et de son réseau de soutien logistique, afin de répondre à ses responsabilités de puissance mondiale disposant de territoires et d'intérêts sur plusieurs continents. À l'inverse, plusieurs États membres ont longtemps sous-investi dans leurs infrastructures de défense et de transport stratégique.

Dans ce contexte, je m'interroge sur le risque de voir les financements européens auxquels la France contribue largement, être mobilisés prioritairement pour combler les retards accumulés par certains partenaires, sans garantie d'un retour proportionné pour les capacités nationales françaises. Il est donc nécessaire de mettre en œuvre une stratégie de valorisation des corridors sud et des projets français, dans le cadre des futures enveloppes de financement des infrastructures à double usage. Les administrations concernées que nous avons pu auditionner sont pleinement conscientes de cet enjeu.

Enfin, dans cet enjeu de financement, il me paraît important de défendre l'éligibilité des projets situés dans les territoires ultramarins.

Dans ces conditions, j'estime qu'une montée en puissance des financements européens n'est pas souhaitable.

Pour conclure, je soutiens une coopération pragmatique fondée sur la volonté des États et l'interopérabilité opérationnelle. En revanche, je refuse une gouvernance européenne qui s'arrogerait des prérogatives que les traités ne lui confèrent pas.

Mme Sabine Thillaye, rapporteure. Je remercie mon co-rapporteur de me permettre de revenir sur certains éléments qu'il vient d'évoquer.

Tout d'abord, j'accorde une grande importance au respect de la loi, des règles et des procédures établies. Il ne saurait donc être question d'accepter que les institutions européennes s'arrogent des prérogatives non prévues par les traités. Nous devons néanmoins être pragmatiques et chercher la plus grande efficacité, afin de faire face aux défis de la mobilité stratégique au sein de l'Union européenne.

La plateforme numérique unifiée de gestion des autorisations du transport militaire constitue à ce stade une proposition. Elle repose à la fois sur un pilotage européen et des points de contact nationaux. À ce sujet, il convient de distinguer gouvernance et

administration : la Commission européenne n'est censée qu'administrer la plateforme numérique.

S'agissant de la liste des infrastructures critiques, l'objectif consiste à permettre une vision consolidée des capacités critiques nécessaires à la mobilité militaire et à la résilience européenne. Il convient néanmoins de veiller à ce que les informations communiquées soient strictement limitées à ce qui est nécessaire à l'exercice de ces missions. Le « Groupe Transport Mobilité Militaire » réunit les États membres, la Commission européenne, le Service européen pour l'action extérieure (SEAE), et l'Agence européenne de la défense. Le rôle de la Commission ne me semble pas prépondérant.

Pour finir, dans le dispositif d'urgence EMERS, la Commission européenne exercerait principalement une compétence de coordination, d'activation et de supervision des mesures d'urgence destinées à faciliter et prioriser les mouvements militaires transfrontaliers au sein de l'Union.

Pour sa part, le Conseil de l'Union européenne occupe une place essentielle, précisément parce qu'il constitue la principale garantie du maintien du contrôle des États membres sur un mécanisme ayant des implications pour la défense.

M. le président Jean-Michel Jacques. Je passe à présent la parole aux différents orateurs de groupe.

M. Frank Giletti (RN). Votre rapport souligne à juste titre l'importance stratégique du port de La Réunion pour notre présence dans l'océan Indien. Toutefois, il met également en lumière une contrainte structurelle : avec l'arrivée des futures corvettes hauturières à partir de 2033, dont les dimensions dépasseront celles des frégates *Floréal* et *Nivôse*, les capacités d'accueil du port pourraient rapidement atteindre leurs limites.

Malgré la mise en service d'un dock flottant fin 2025, les possibilités d'extension demeurent contraintes par la disponibilité foncière à l'arrière du port, et plus largement par les caractéristiques géographiques même de l'île. Or, nos bâtiments sont appelés à être toujours plus imposants.

Dans ces conditions, ne devons-nous pas dès aujourd'hui réfléchir à une approche complémentaire à l'échelle régionale ? Le développement progressif des infrastructures navales de Mayotte ne constituerait-il pas une réponse pertinente pour répartir nos capacités de soutien, renforcer notre résilience logistique et consolider durablement notre présence militaire dans cette zone ?

M. Julien Limongi, rapporteur. Le port de La Réunion apparaît aujourd'hui comme un espace limité, incapable de s'étendre, puisqu'aucun agrandissement n'y est envisageable. Il compte un nombre limité de quais et subit une forte concurrence civilo-militaire, des entreprises civiles exploitant des navires et ne souhaitant pas voir leurs infrastructures être accaparées par la base navale. Celle-ci ne dispose en réalité que de deux grands quais. Or l'accroissement de la taille des bâtiments réduit mécaniquement la capacité d'accueil.

C'est pourquoi, je considère qu'il est nécessaire de mener une réflexion sur le port de Mayotte. À La Réunion, un second port existe à proximité, mais il demeure exclusivement

civil et fait l'objet de discussions encore incertaines quant à une éventuelle ouverture aux activités militaires, puisque La Réunion poursuit légitimement ses projets économiques. Dès lors, la question du devenir du port de Mayotte s'impose. Dans le canal du Mozambique, l'implantation d'une seconde base militaire permettrait d'accueillir d'autres bâtiments de la marine nationale, notre rapport montrant que les capacités de La Réunion seront saturées à moyen terme, d'autant plus que les patrouilleurs outre-mer (POM) sont des bâtiments plus longs que les précédents.

Je propose donc de conduire une véritable réflexion pour mettre en place une nouvelle base navale à Mayotte, qui serait complémentaire dans cette grande zone de l'océan Indien particulièrement stratégique pour la France, dans l'Indopacifique.

Mme Sabine Thillaye, rapporteure. Je souscris aux propos du co-rapporteur et souligne la difficulté constante liée à l'utilisation duale des structures. Dans le port de La Réunion, les besoins importants de la CMA CGM – qui a fourni un soutien logistique notable après le cyclone Chido à Mayotte – illustrent cet aspect.

Il convient donc de préserver ces capacités civiles tout en engageant une réflexion globale sur des territoires ultramarins (La Réunion, Mayotte) interdépendants, dans un contexte marqué par l'évolution des flux migratoires, désormais étendus au-delà des Comores, depuis des territoires africains plus lointains. S'y ajoutent les limites géographiques du port, qui empêchent toute extension, ainsi que la question du financement.

Mme Patricia Lemoine (EPR). Votre rapport met en lumière plusieurs constats préoccupants. Nos armées disposent d'une chaîne de projection et d'acheminement éprouvée, bien que fortement tributaire de l'externalisation civile, mais dont le sous-dimensionnement inquiète dans un scénario de plusieurs crises simultanées. Ce changement d'échelle intervient alors que plusieurs capacités apparaissent sous tension et que les marges de manœuvre industrielle et logistique demeurent limitées.

Madame la rapporteure, l'échec du Système de combat aérien du futur (Scaf), acté lundi, éclaire la même tension de fond que celle exposée dans le rapport, soit l'articulation entre souveraineté capacitaire nationale et coopération européenne. Votre rapport souligne plusieurs impasses capacitaires, comme le vieillissement des Casa CN-235 ou encore le segment médian de transport aérien.

L'absence d'alternatives industrielles clairement identifiées reste préoccupante. Dans ces conditions, quelles seraient les pistes, non mentionnées dans ce rapport, qu'il conviendrait d'explorer afin de combler l'absence d'alternatives industrielles dans un contexte où la coopération européenne a montré ses limites, notamment quant au partage de maîtrise du savoir-faire dans un domaine sensible. Monsieur le rapporteur, vous soulignez à juste titre la nécessité de renforcer les infrastructures portuaires dans l'Indopacifique.

Or, un certain nombre d'infrastructures ultramarines ne sont pas éligibles aux instruments du cadre financier européen pluriannuel, précisément parce qu'elles sont situées hors du territoire de l'Union. Dès lors, comment assurer le financement et la priorisation de ces infrastructures essentielles et profiter ainsi pleinement de leur position stratégique ? Pourquoi les Antilles apparaissent-elles peu présentes dans vos recommandations, alors qu'elles pourraient constituer des points d'appui stratégiques et que le narcotrafic à

destination de l'Europe présente un risque de déstabilisation important pour ce hub portuaire majeur ?

Mme Sabine Thillaye, rapporteure. Je ne souhaite pas entrer dans une discussion sur le Scaf ni sur les désaccords franco-allemands. Certes, ce n'est pas un bon signal, mais il faut reconnaître que les besoins évoluent et qu'il était peut-être nécessaire d'abandonner un projet pour se concentrer sur des coopérations plus concrètes, dans un esprit de pragmatisme.

Notre rapport met en évidence un besoin industriel majeur, notamment en matière d'A400M, pour lequel nous préconisons une montée en puissance afin de combler le déficit en matière de gros transporteurs, encore partiellement assuré par la location d'Antonov. Enfin, le programme *Strategic Air Transport Outsized Cargo* (Satoc) appelle également une réflexion approfondie sur le transport hors gabarit.

M. Julien Limongi, rapporteur. Pour répondre directement à la question posée sur les financements européens à destination des territoires ultramarins, il convient d'abord de rappeler que, dans le cadre du paquet « mobilité », l'enveloppe consacrée aux infrastructures duales doit être multipliée par dix. Malheureusement, elle ne concernera pas ces territoires. Cette exclusion interpelle, dès lors que des programmes comme le Fonds européen de développement régional (Feder) permettent déjà de financer certains projets outre-mer, comme cela a été observé à La Réunion dans le cadre de la rénovation du port.

Lors de nos échanges à Bruxelles, il est apparu que cette question ne constituait pas un enjeu de négociation pour la représentation française et qu'elle ne figurait pas explicitement dans les priorités identifiées par les différentes directions générales de la Commission. Ce constat conduit à considérer que, si le paquet « mobilité militaire » venait à être adopté avec une enveloppe portée à 17 milliards d'euros, il serait particulièrement pertinent que la France défende activement l'intégration des outre-mer dans ce dispositif. Il s'agit là d'une recommandation concrète et nécessaire, car les infrastructures ultramarines présentent des besoins significatifs qu'il convient de soutenir.

Dans cette perspective, le rapport a privilégié l'identification des enjeux les plus prégnants, en mettant davantage l'accent sur certaines zones, en particulier l'océan Indien, où les questions de projection stratégique apparaissent déterminantes. À l'inverse, les Antilles sont davantage confrontées à des problématiques relevant des forces de sécurité intérieure, notamment en matière de narcotrafic.

Cela ne signifie pas pour autant qu'il n'existe pas des besoins de restauration d'infrastructures civiles aux Antilles, ou à Saint-Pierre-et-Miquelon, par exemple. Ainsi, même si l'accent a été placé sur certaines priorités, l'ensemble des territoires ultramarins est concerné par des enjeux d'investissement, et il apparaît légitime que la France obtienne un retour financier cohérent avec sa contribution nette au budget de l'Union européenne,

Dans le prolongement de ces observations, la réflexion doit également porter sur les projets industriels évoqués, notamment celui du Casa nouvelle génération, dont l'échéance envisagée par la LPM concerne l'horizon 2037. Cet appareil revêt une importance stratégique majeure pour les outre-mer, en particulier en Polynésie, à Mayotte et à La Réunion, où les contraintes géographiques imposent des capacités de desserte adaptées, notamment pour relier les îlots entre eux, ce que les A400M ne permettent pas totalement d'assurer.

Parallèlement, la question de l'augmentation du nombre d'A400M s'impose. Le recours au contrat *Strategic Airlift International Solution* (Salis), permettant l'utilisation d'avions Antonov pour le transport de charges particulièrement lourdes, constitue une solution transitoire, mais fragile, dès lors que ces appareils ne sont disponibles qu'en nombre limité et pourraient ne plus l'être à moyen terme. Dans ces conditions, le lancement d'un programme de très gros porteurs se heurte à des contraintes industrielles et économiques, notamment en raison de l'absence de marché suffisant pour en assurer la viabilité, les industriels ne pouvant s'engager sans perspectives solides. Par exemple, les chaînes de production de l'A400M sont confrontées à des incertitudes à l'horizon 2028-2029.

Pour compenser le problème de la disponibilité des Antonov à moyen terme, nous recommandons de disposer d'un plus grand nombre d'A400M et de revenir à la cible initiale de cinquante appareils, défendue notamment par le rapporteur Air, Frank Giletti ; d'autant plus que ces appareils peuvent également être utilisés par nos forces de sécurité intérieure, comme cela fut le cas en Nouvelle-Calédonie. Il existe de véritables enjeux.

Mme Sabine Thillaye, rapporteure. Je rappelle que La Réunion bénéficie de financements européens, notamment dans le cadre du Feder. Lors de notre déplacement, il nous a été ainsi indiqué qu'environ un milliard d'euros, tous programmes européens confondus, était consacré à ce territoire. Cela n'est pas négligeable, même s'il convient d'examiner plus précisément le fléchage et l'utilisation de ces crédits. Cette réalité invite toutefois à relativiser le montant de 17,5 milliards d'euros, certes en forte hausse par rapport à 1,5 milliard d'euros initial. Cette hausse reflète des besoins très importants dans certains pays. En Allemagne par exemple, l'État n'a pas investi pendant longtemps dans les infrastructures, dont certaines sont dans un état déplorable. À titre d'exemple, ne serait-ce que pour le ferroviaire, 89 milliards d'euros sont nécessaires.

M. Christophe Bex (LFI-NFP). L'un des enjeux majeurs de la défense européenne porte sur la mobilité militaire, c'est-à-dire la capacité à déplacer rapidement des forces et des équipements entre les différents États du continent. À cet égard, votre rapport rappelle que l'Otan demeure le cadre privilégié de préparation opérationnelle et de mouvements militaires en Europe.

Pourtant, lorsqu'on observe certains succès concrets de la coopération européenne, notamment dans le domaine du transport aérien, il semble souvent reposer sur des dispositifs intergouvernementaux souples plutôt que sur le cadre communautaire lui-même. Je pense notamment au *European Air Transport Command* (EATC), commandement européen du transport aérien, créé à l'initiative de la France avec plusieurs partenaires européens. Fondé sur une logique de mutualisation des moyens, il permet aux États participants de transférer le contrôle opérationnel d'une partie de leur flotte à un commandement multinational, tout en conservant leur souveraineté nationale. Vous soulignez d'ailleurs dans votre rapport que l'apport de l'EATC est incontestable et qu'il constitue un modèle de coopération particulièrement efficace.

Au cours de vos travaux, avez-vous identifié d'autres domaines dans lesquels un modèle similaire pourrait être développé ? Je pense notamment aux capacités dites « encapacitantes », telles que la logistique, le renseignement, les communications, le transport maritime ou encore certaines capacités spatiales. Plus largement existe-t-il, selon vous,

d'autres secteurs où des coopérations interétatiques pragmatiques fondées sur le partage de moyens et la mutualisation des capacités pourraient être envisagées ?

Mme Sabine Thillaye, rapporteure. Je vous remercie d'abord de souligner l'EATC, qui constitue un exemple très positif de ce qui est possible de faire, y compris en dehors du cadre strict de l'Union européenne, même si les sept États membres qui le composent et qui mutualisent leurs capacités, soit environ 191 aéronefs, appartiennent tous à l'Union. Ils ont su créer une structure très souple, respectueuse de la souveraineté de chaque État membre, avec un commandement alterné, ce qui est particulièrement remarquable. Ayant pu me rendre sur place, j'ai constaté certaines craintes exprimées face au paquet « mobilité », notamment la volonté de préserver leur flexibilité et leur mode opératoire, qui doivent être pleinement prises en compte. Enfin, je n'ai pas identifié d'autres structures de ce genre ; mais nous estimons nécessaire de nous en inspirer pour l'étendre à d'autres segments que l'aérien, particulièrement le terrestre, compte tenu des besoins en capacités lourdes.

M. Julien Limongi, rapporteur. Je souhaite alerter sur la difficulté que pourrait engendrer la redondance des dispositifs. Dans le cadre du paquet « mobilité », il existe un projet de « pool de solidarité », placé sous l'égide de l'Union européenne, visant la mise en commun de vecteurs, ce qui risquerait de concurrencer en partie l'EATC. Or, l'EATC fonctionne selon une logique intergouvernementale efficace, fondée sur l'échange et la facturation d'heures de vol, permettant une mutualisation pertinente des moyens. Certes, sa limite apparaît en cas de crise, lorsque chaque État souhaite récupérer ses vecteurs, mais en temps de paix ou lors de crises localisées, cette organisation conserve toute sa pertinence.

Je plaide pour une approche pragmatique fondée sur des dispositifs intergouvernementaux souples, comme l'EATC, éventuellement sur d'autres segments comme le terrestre, en respectant l'exclusivité des compétences des États membres. C'est dans cet esprit que je propose, dans le cadre du « *Groupe Transport Mobilité Militaire* », de maintenir une gouvernance par les États membres et non par la Commission.

Toutefois, la multiplication de structures similaires risquerait de nuire à la lisibilité et à la cohérence des capacités. Des coopérations ciblées peuvent être envisagées, notamment pour le ravitaillement en vol, mais, au-delà, les enjeux de défense, dont ceux du renseignement, demeurent profondément nationaux et sensibles.

Mme Sabine Thillaye, rapporteure. Les structures ne doivent pas être redondantes. Dans le paquet « mobilité », le « *Groupe Transport Mobilité Militaire* » peut constituer un cadre pertinent. À ce titre, il permet d'harmoniser les approches et de veiller à ce que les différentes structures n'interfèrent pas dans leurs compétences respectives. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une institution, ce groupe réunit les États membres, le SEAE et l'Agence européenne de défense, ce qui lui confère la capacité d'organiser une articulation respectueuse des compétences de chacun.

M. Jean-Louis Thiériot (DR). Je me réjouis de votre travail sur la mobilité stratégique, dont nous savons à quel point elle est capitale. Lors de la première guerre mondiale, à la deuxième bataille de la Marne, elle a permis de faire roquer nos forces et d'arrêter la percée allemande. En 1940, l'accélération de la mobilité tactique par rapport à la mobilité stratégique nous a empêchés de combler la percée allemande de Sedan.

Ensuite, lorsqu'il est question de la mobilité stratégique et des infrastructures nécessaires, confirmez-vous bien qu'elles relèvent de la part des dépenses de sécurité entre 3,5 % et 5 % du PIB, selon la cible otanienne ?

Par ailleurs, vous évoquez un certain nombre de moyens, notamment les moyens aériens. Votre rapport mentionne-t-il également l'importance de notre flotte terrestre et de potentielles réquisitions de camions ? Formulez-vous des propositions dans ce domaine et avez-vous travaillé à ce titre sur les retours d'expérience (Retex) de la phase 3 d'Orion ? Avez-vous étudié la sécurisation des voies de transport dans l'hypothèse d'un engagement majeur ? Je pense par exemple aux risques de sabotage ou d'attaques cyber contre les réseaux de train.

Ma dernière question est d'ordre plus politique. Nous constatons tous l'importance et la bonne efficacité de l'EATC, un magnifique outil qui inspire, d'une certaine manière, la coalition des volontaires, selon la même méthode d'accord entre États. En revanche, je ne comprends pas bien la position de Julien Limongi concernant les infrastructures à double usage. Je ne vois pas pourquoi nous devrions nous priver de financements européens pour des infrastructures à la fois civiles et militaires, comme des ponts. Si tel n'était pas le cas, les coûts devraient être supportés par les États, éventuellement sur les budgets des armées.

M. Julien Limongi, rapporteur. S'agissant de la coopération civilo-militaire, notamment les réquisitions potentielles de camions dans le cadre de sociétés civiles routières, la difficulté tient au fait que ces équipements ne sont pas nécessairement comparables, en termes de plateaux, à ceux utilisés par les armées. Les camions de nos entreprises ne correspondent pas toujours aux besoins spécifiques des forces armées, ce qui constitue un point de tension régulièrement soulevé par le ministère dans le cadre des négociations, des contrats et des conventions conclus avec les entreprises routières afin de trouver un équilibre entre les moyens strictement nécessaires et ceux susceptibles d'être réquisitionnés.

Au-delà de cette question matérielle, le sujet central demeure celui des chauffeurs, un métier sous tension, marqué par une rémunération probablement insuffisante et des contraintes horaires particulièrement exigeantes. Dans ce contexte, les armées pourraient réfléchir à une réserve de chauffeurs, d'autant plus que la LPM prévoit une hausse du nombre de camions.

Enfin, l'enjeu des infrastructures et des financements repose sur leur répartition. Nous sommes allés rencontrer l'état-major de l'Union européenne à Bruxelles et j'ai bien compris que la France ne représentait pas pour eux une priorité en matière de financement. Je rappelle qu'elle ne bénéficie aujourd'hui que de 4 % sur l'enveloppe actuelle. Qu'en sera-t-il dans la prochaine, alors même que les financements doubleront ? Je suis très inquiet et n'ai pas particulièrement confiance dans la Commission européenne pour flécher des financements vers la France.

De fait, pour l'instant, les sujets ultramarins ne sont pas couverts. Rien ne garantit qu'ils le seront demain, dans le cadre de ce paquet « mobilité », en dépit de nos recommandations. L'état-major de l'Union européenne, dont la DG Transport, estime que la priorité porte sur l'Europe centrale. Dans ce cas, il serait plus avantageux de conserver notre argent, pour financer nos propres projets. Monsieur Thiériot, en tant que député de

Seine-et-Marne, vous devez certainement rencontrer des agriculteurs qui ne voient pas toujours positivement les retours de l'Union européenne sur leur territoire.

Mme Sabine Thillaye, rapporteure. Sur ce dernier point, nos opinions divergent, car, lorsqu'il est question de sécurité et de défense, l'efficacité doit avant tout primer. Si notre compétiteur se situe à l'Est, la France n'apparaît pas nécessairement en première ligne en matière de mobilité. En revanche, l'arrivée potentielle de renforts alliés pose immédiatement la question de nos ports et de leur hinterland, leur connexion aux réseaux intérieurs, sujet que nous avons identifié. Il apparaît d'ailleurs qu'au sein de l'Union européenne, seuls Hambourg et Gdańsk disposent d'une véritable connexion ferroviaire performante, ce qui souligne le retard accumulé ailleurs.

Concernant la flotte terrestre, la dépendance de 90 % vis-à-vis des moyens civils constitue une vulnérabilité réelle, justifiant selon nous la mise en place de conventions de partenariat plus encadrées avec les acteurs routiers.

Par ailleurs, les enjeux cyber et des infrastructures de transport critiques s'imposent avec force, notamment à travers les directives REC et NIS 2, dont la transposition accuse un retard préjudiciable. Un recours en manquement sera engagé, dans la mesure où celle-ci aurait dû intervenir depuis décembre 2024.

Pourtant, la résilience cyber a été clairement identifiée comme un objectif prioritaire. Si les armées disposent d'une chaîne robuste, la question demeure entière sur leur connexion à l'échelle européenne. En revanche, la vulnérabilité réside surtout dans le secteur civil, dont la résilience doit impérativement être renforcée.

M. Jean-Louis Thiériot (DR). Confirmez-vous que ces dépenses s'inscrivent dans la tranche de 3,5 % à 5 % du PIB, selon les critères otaniennes ?

M. Julien Limongi, rapporteur. Oui, même si un flou demeure parfois concernant le contenu de cette tranche.

Ensuite, le ferroviaire a toujours joué un rôle déterminant. Dans le cadre de notre rapport, nous avons constaté que les armées disposent d'environ 500 wagons militaires vieillissants, qui ne sont pas adaptés à la gamme Scorpion. Il existe donc un enjeu capacitaire majeur en matière de renouvellement, évalué à au moins 250 wagons. Ce constat souligne l'importance du train pour la projection de gros volumes et de matériels lourds, alors que les capacités actuelles restent insuffisantes, ce qui pourrait nécessiter des choix parlementaires dans une prochaine loi de programmation militaire.

Mme Geneviève Darrieussecq (Dem). La mobilité militaire est précieuse pour toute campagne militaire, quels que soient les enjeux. Lorsque l'on parle d'interopérabilité dans nos armées, il est souvent question de numérique, entre les systèmes d'armes. Mais selon moi, l'interopérabilité concerne aussi les infrastructures de transport – je parle de ports, de rails, de ponts – au niveau européen. Vous avez parlé de financements qui viendraient améliorer ces infrastructures. Un schéma européen a-t-il été mis en œuvre concernant ces déplacements potentiels d'armées par rail, par routes ? L'état des ponts a-t-il été vérifié ? Tout est-il cadencé pour être réalisé et financé ?

Ensuite, la complémentarité entre l'Otan et l'UE est-elle à l'œuvre aujourd'hui ? Peut-on considérer que l'Otan définit le besoin militaire et les priorités opérationnelles, et que l'Union européenne apporte les leviers juridiques, financiers, réglementaires permettant de les rendre possibles ? Où les compétences respectives de l'Union européenne et de l'Otan s'arrêtent-elles en matière de mobilité militaire ?

M. Julien Limongi, rapporteur. L'Union européenne identifie des corridors, tandis que l'Otan dispose également de ses plans de projection, qui recouvrent en partie ces mêmes axes. Ainsi, il existe des « hotspots » communs entre l'Union européenne et l'Otan, constitués de grands couloirs, intégrant des axes routiers et ferroviaires destinés à projeter, selon les plans de l'Otan, des troupes depuis l'ouest de l'Europe vers l'est de l'Europe. Ces corridors servent précisément de référence pour identifier les zones susceptibles de bénéficier de financements fléchés dans le cadre du paquet « mobilité ».

Dès lors, je m'inquiète du fait que certains États, ayant sous-investi depuis longtemps dans leurs infrastructures ferroviaires et routières, soient naturellement privilégiés, puisque l'Otan comme l'Union européenne cherchent, dans une logique militaire, à investir là où les besoins sont les plus criants. Or, ce n'est pas nécessairement le cas de la France, qui a globalement mieux entretenu ses réseaux que d'autres pays européens ne l'ont fait ces dernières décennies. Cela ne signifie pas qu'il n'existe pas d'enjeux importants en France, notamment en matière d'intermodalité et de connexions entre les ports et leur hinterland, où des marges de progression subsistent clairement.

Toutefois, ces points, notamment dans le sud de la France ou de l'Europe, ne figurent pas toujours parmi les priorités identifiées dans ces grands corridors. Il existe donc un risque que les financements ne bénéficient pas en priorité à nos infrastructures, malgré des besoins réels, ce qui constitue une limite du paquet « mobilité » en matière de financement des infrastructures duales.

Enfin, la question de la répartition des compétences entre l'Union européenne, l'Otan et la défense nationale demeure fondamentalement politique. Je pense que nos conceptions sont très différentes sur ce sujet. À mes yeux, la France doit conserver le pilotage de sa politique de transport. Seules des coopérations intergouvernementales sur des projets concrets peuvent avoir du sens.

Mme Sabine Thillaye, rapporteure. Nous avons identifié, en France, une quarantaine de « hotspots » dans la perspective du prochain appel à projets de la Commission, ce qui impose de se positionner rapidement. J'insiste néanmoins sur la nécessité de prioriser nos investissements, y compris nationaux, en lien avec les corridors définis par l'Union européenne et par l'Otan. La difficulté tient au fait que de nombreuses informations demeurent confidentielles : nous n'avons pas eu accès à la localisation précise de ces corridors ni à leurs caractéristiques détaillées, ce qui est compréhensible, mais a néanmoins constitué une limite pour l'élaboration de notre rapport.

Nous ne sommes encore qu'au début des négociations relatives au paquet « mobilité », qui doit notamment permettre de clarifier la répartition des compétences entre l'Union européenne et l'Otan. L'Otan identifie les besoins, tandis que l'Union européenne dispose de leviers importants en matière de transport et d'infrastructure pour y répondre. Il convient donc de reconnaître cette complémentarité.

Par ailleurs, il importe de rappeler le rôle du Conseil de l'Union et du Parlement européen, colégislateurs appelés à adopter ce paquet « mobilité », la Commission européenne ne disposant que de l'initiative législative. Parfois on lui prête des compétences qu'elle n'exerce pas. Naturellement, il faut veiller à la solidité et au respect du socle juridique. À ce titre, dans le paquet « mobilité », la Commission, ne s'appuie pas sur la politique européenne de défense et de sécurité, mais sur ses compétences en matière de transport et d'infrastructure.

M. Yannick Favennec-Bécot (LIOT). Je souhaite revenir sur la mobilité et la résilience de nos infrastructures critiques. Ainsi, les infrastructures de transport peuvent aujourd'hui devenir des cibles directes de sabotage, d'attaques cyber ou de drones. D'après vous, la France dispose-t-elle réellement d'une capacité de résilience suffisante pour garantir, en cas de crise majeure, la continuité des flux logistiques indispensables à nos armées ?

M. Julien Limongi, rapporteur. Il n'existe malheureusement pas de risque « zéro » et il sera extrêmement difficile de protéger l'ensemble de nos infrastructures d'intérêt vital. Si l'on examine nos infrastructures logistiques, on constate déjà en France un retard en matière de défense antiaérienne sol-air sur certaines emprises militaires. Un rapport de notre commission a notamment porté sur la remontée en puissance de notre artillerie, des feux dans la profondeur. Des lacunes demeurent dans la protection des flux logistiques, traduisant un manque de capacités.

Dès lors, la nécessité d'une remontée globale des budgets militaires s'impose afin de restaurer notre crédibilité, qui repose sur la démonstration d'une véritable puissance. Parallèlement, l'actualisation de la loi de programmation militaire a permis certaines avancées normatives, notamment en matière de lutte anti-drone pour les opérateurs privés intervenant sur des infrastructures d'importance vitale.

Toutefois, un immense chantier doit être mené, qui implique également une remontée en puissance des capacités antiaériennes et de la résilience cyber. Les fuites de données que notre pays a pu rencontrer ne sont pas rassurantes. Malgré les efforts engagés depuis la création du Comcyber en 2017, les vulnérabilités persistent, le risque « zéro » n'existe pas.

Mme Sabine Thillaye, rapporteure. Vous avez parfaitement raison de souligner que les infrastructures de transports critiques constituent une cible prioritaire pour nos compétiteurs. L'enseignement de la guerre en Ukraine met d'ailleurs en évidence la nécessité d'une agilité accrue : la réponse ne repose pas uniquement sur des moyens financiers, mais aussi sur l'organisation, la capacité à faire face à des actes de sabotage, la disponibilité d'unités adaptées et l'articulation des dispositifs. Il appartient aux armées de se structurer en conséquence, dans un contexte où chaque jour de conflit ukrainien apporte son lot de découvertes.

Face à ces évolutions, il devient indispensable d'adopter une approche globale, en évitant de traiter les problématiques en silo. Cela suppose d'assurer une cohérence entre le capacitaire, les besoins humains et les évolutions technologiques. Cette exigence d'agilité globale demeure encore insuffisamment prise en compte dans notre réflexion.

Parallèlement, la transposition des trois directives en suspens relatives aux infrastructures critiques apparaît indispensable, tout comme les dispositions évoquées lors de l'actualisation de la loi de programmation militaire concernant la protection des opérateurs

d'importance vitale et le stockage stratégique. Dans cette actualisation, nous avons par exemple décidé de soutenir la capacité de gestionnaire des OIV à faire face à des incursions aussi de drones. Des avancées existent, mais elles doivent être approfondies ; de nombreux sites, y compris ceux dédiés à la réparation des matériels, restent insuffisamment protégés, ce qui impose un renforcement significatif de leur sécurité. Tout doit être pensé simultanément, ce qui n'est pas aisé.

M. Julien Limongi, rapporteur. La question du financement est déterminante, comme la SNCF nous l'a clairement signalé. Il apparaît évident que l'on ne pourra pas sécuriser l'ensemble du réseau ferroviaire, ce qui renforce l'importance de l'agilité et de la capacité de réparation. À cet égard, certaines composantes existent, notamment au sein du 19^e régiment du génie, spécialisé dans la restauration ferroviaire. Toutefois, ces capacités demeurent très échantillonnaires dans nos armées : il s'agit d'effectifs réduits, à l'échelle d'une section.

Une réflexion s'impose sur une remontée en puissance d'un tel régiment. En effet, il n'est pas envisageable de déployer des dispositifs de lutte antidrone sur l'ensemble du réseau ferroviaire, mais il faut pouvoir disposer de la capacité d'agir pour réparer, dans une logique d'engagement majeur. La réponse réside dans cet équilibre, dans une logique de financement qui doit rester crédible.

M. Matthieu Bloch (UDR). Je souhaite revenir sur le remplacement de nos 27 Casa, essentiels pour nos outre-mer, mais plus généralement pour l'ensemble de nos forces armées. Ces Casa, d'une capacité de 6 tonnes, atteindront leur obsolescence à l'horizon 2035-2036. L'A400M est un excellent avion qui peut emporter jusqu'à 36 tonnes, décoller et atterrir à peu près sur les mêmes distances. En revanche, son coût d'usage en termes de temps de vol et d'attribution des missions demeure supérieur à celui du Casa.

Quelles solutions sont-elles aujourd'hui disponibles ? Chez Airbus, le successeur désigné du Casa est le C-295W, d'un emport de 8 tonnes, qui a d'ailleurs fait l'objet récemment d'une commande de dix-huit appareils par l'Espagne. Il faut également évoquer le projet européen FMTC, plus proche de la classe Hercule, autour de 20 tonnes. Mais on peut se demander quel serait l'intérêt pour la France de disposer de cet avion intermédiaire, compte tenu de l'existence du A400M, qui peut emporter 36 tonnes.

En conséquence, ne faudrait-il pas plutôt augmenter le nombre d'Airbus A400M, passer de 41 à 50 comme initialement prévu, et remplacer les Casa par leurs successeurs chez Airbus, dans le cadre d'un achat sur étagère, qui présenterait l'intérêt de les obtenir plus rapidement ?

M. Julien Limongi, rapporteur. Il existe aujourd'hui un véritable enjeu industriel : plus nous tarderons, plus nous risquons d'être dépassés par la concurrence, notamment brésilienne, sur ce segment. Il existe donc une urgence à définir précisément le besoin : quel avion voulons-nous ? S'agira-t-il d'un nouveau Casa ou d'un appareil de type A200M ? Il est indispensable de trancher rapidement afin d'enclencher le processus de renouvellement. Dans le cadre de notre rapport, je souligne en particulier l'inquiétude liée au report au-delà de 2035 de l'arrivée de cet avion, alors même qu'un tel programme exige des délais de développement significatifs.

Cet avion est pourtant indispensable : certains Casa ont été livrés il y a déjà de nombreuses années, même si les plus récents pourront durer un peu plus longtemps. La question du renouvellement se pose donc avec acuité. Par ailleurs, un enjeu majeur concerne l'allonge de l'appareil : aujourd'hui, un aller-retour entre La Réunion et Mayotte sans escale à Madagascar n'est pas possible, faute de capacité en carburant. Le futur avion devra donc être plus performant.

Cet enjeu est crucial pour nos territoires d'outre-mer, qu'il faudra absolument prendre en compte rapidement, probablement dans une nouvelle loi de progression militaire, après la présidentielle. L'A400M ne peut pas intervenir partout, notamment sur les îles Éparses, qui constituent pourtant des enjeux de souveraineté pour la France, car elles peuvent être contestées ou subir une immigration en provenance d'Afrique.

Ce sujet est essentiel. Malheureusement, il a été occulté dans le cadre de la LPM, nous n'avons pas obtenu de réponse de la ministre sur ce point. Ceci est fort regrettable, tant cet outil est indispensable dans nos outre-mer, aussi bien pour sa capacité que pour le rayonnement qu'il peut procurer pour un pays comme la France, notamment dans l'océan Indien.

Mme Sabine Thillaye, rapporteure. Je suis plutôt favorable à l'augmentation de la flotte des A400M. Nous avons besoin de maintenir la chaîne de production d'Airbus, pour offrir une meilleure visibilité à cet industriel. Au-delà du Casa, la flotte des A330-MRTT, incontournable notamment pour le ravitaillement en vol, est également sous-dimensionnée. Encore une fois, le principal enjeu concerne la cohérence et le bon équilibre, dans le cadre de moyens budgétaires restreints.

M. le président Jean-Michel Jacques. Nous passons maintenant à une séquence de trois questions individuelles complémentaires.

M. Pascal Jenft (RN). En premier lieu, notre groupe s'associe évidemment à l'hommage rendu à nos militaires de la gendarmerie nationale.

Ensuite, je tiens également à saluer la qualité du travail des rapporteurs. Comme vous l'avez rappelé dans votre rapport, nos territoires ultramarins sont essentiels aux capacités de projection de la France, dans les Caraïbes, dans l'océan Indien ou dans le Pacifique. Pourtant, ces territoires sont exclus des aides européennes destinées à la mobilité militaire, alors même que la France contribue à leur financement. Cette situation est d'autant plus intolérable que ces territoires sont bien européens et qu'ils occupent une place stratégique majeure.

Comment expliquez-vous que Bruxelles concentre ses investissements sur les corridors militaires d'Europe centrale, sans tenir compte des enjeux ultramarins ? Est-ce un manque de vision stratégique ou un choix politique assumé ? Enfin, vous recommandez à juste titre, que la France négocie fermement pour l'intégration des outre-mer dans ce dispositif européen. Si cette négociation n'aboutit pas, faut-il se retirer ? Existe-t-il d'autres moyens ?

M. Thibaut Monnier (RN). Notre autonomie stratégique et notre capacité de projection reposent aujourd'hui sur le contrat Salis et sa flotte d'avions gros porteurs Antonov An-124 portés par l'Otan.

Votre rapport dresse un constat alarmant. La fin de vie opérationnelle de ces appareils ukrainiens est inéluctable d'ici 2040. Or, sans l'Antonov An-124 et sa capacité de transport de 150 tonnes, la France est incapable de projeter par les airs ses équipements les plus lourds et critiques.

Si l'A400M fait ses preuves au quotidien, sa capacité d'emport est limitée à trente-sept tonnes ; nous l'avons vu lors de la mission Aigle en Roumanie ou lors des projections d'urgence à Mayotte ou en Nouvelle-Calédonie.

Le transport aérien hors gabarit est un outil de souveraineté indispensable en cas de crise. Pourtant, le constat industriel est alarmant : les lignes de production des C-17 américains sont fermées, Airbus juge le marché européen trop faible pour développer un successeur et le programme européen Satoc n'en est qu'à une phase exploratoire d'harmonisation des besoins.

Dès lors, quelles solutions la France aurait-elle pour remplacer l'Antonov An-124 d'ici 2040, au-delà de l'augmentation de la cible des A-400M ?

Mme Caroline Colombier (RN). À la page 29 de votre projet de rapport, vous soulignez le rôle essentiel du 519^e régiment du train basé à Toulon, qui assure à lui seul le transit de près de deux tiers du fret militaire des armées. Or, vous relevez également plusieurs fragilités capacitaires préoccupantes, une dotation en grues très inférieure à la cible opérationnelle, l'absence de chariots élévateurs tout-terrain et de moyens de logistique blindés, alors même que ces équipements seraient indispensables en cas d'engagement ou de projection sur un théâtre contesté.

Pouvez-vous préciser dans quelles mesures ces lacunes pourraient limiter notre capacité de projection stratégique et quelles priorités d'équipements vous semblent devoir être retenues pour garantir la résilience et la sécurité de cette unité clé ?

M. Julien Limongi, rapporteur. Il existe une logique pour l'Union européenne, à concentrer les investissements à l'Est face à la menace de la Russie. Toutefois, je considère qu'il existe une mauvaise connaissance, au sein même des administrations européennes, des régions périphériques et des territoires ultramarins, qui ne sont pas au cœur des préoccupations des États européens, la plupart étant dépourvus de tels espaces. Dès lors, ces territoires n'ont pas été pleinement intégrés dans la réflexion initiale, ce qui impose à la France de se battre pour leur inclusion.

Par ailleurs, dans une logique de défense globale, il ne faut pas négliger les menaces hybrides susceptibles d'affecter les outre-mer, notamment dans des zones sensibles. Je pense par exemple au renforcement des relations de la Russie avec Madagascar. Des opérations hybrides pourraient être envisageables à La Réunion.

Il existe, dans nos outre-mer, des enjeux que l'on ne perçoit peut-être pas toujours pleinement ; c'est précisément pourquoi la démarche d'anticipation impose de réfléchir aux risques potentiels. De manière globale, et je pense que Mme Thillaye partagera cette analyse, nos outre-mer peuvent constituer des sources de vulnérabilité. À ce titre, il serait logique et pertinent que des financements leur soient davantage consacrés. Certes, des financements européens existent déjà à travers les Feder, mais ceux-ci relèvent principalement

d'investissements civils. Or, dans une logique militaire, il serait également cohérent, dans une juste proportion, que des investissements bénéficient à ces territoires.

S'agissant de la question du hors gabarit, il convient de reconnaître qu'il n'existe, à ce stade, aucune solution satisfaisante. En l'absence de solution industrielle rentable, les perspectives demeurent incertaines. L'exemple de l'A400M est éclairant : même sur ce format plus petit, nous rencontrons des difficultés à maintenir des chaînes de production au-delà de 2029. Dans un premier temps, il apparaît donc pertinent de consolider cette flotte en augmentant le nombre d'A400M. Toutefois, à terme, l'attrition du hors gabarit posera inévitablement des difficultés, notamment pour certains équipements lourds, tels que les véhicules Centaure de la gendarmerie.

Dans ce contexte, la réflexion sur le prépositionnement prend tout son sens. Si la France a historiquement privilégié une logique de projection, notamment par voie aérienne, il pourrait être opportun de renforcer le prépositionnement, en particulier pour les équipements les plus lourds. Cela suppose également d'augmenter les capacités, notamment en réévaluant l'objectif de flotte à un niveau plus élevé, pour passer la cible à cinquante A400M.

Enfin, je tiens à saluer également le 519^e régiment du train, qui a pu nous accueillir à Toulon, une très belle institution, capable actuellement de gérer deux tiers du fret militaire français, soit une capacité assez unique en Europe. Il n'existe pas d'autres pays disposant de telles capacités régimentaires de transbordement. Héritage de nos grandes armées françaises, cette capacité doit être préservée.

Or, dans le cadre de notre visite, j'ai pu constater le vieillissement d'une partie de son matériel, notamment des grues pour déplacer des conteneurs. Pour ma part, je recommande d'accorder une priorité à la conservation de cette capacité très importante, qui peut être utile dans notre projection de puissance, pour le fret militaire. Dans le cadre de l'exercice Dacian Fall, des ravitaillements ont été acheminés par bateau en Grèce, puis sont remontés vers la Roumanie.

Mme Sabine Thillaye, rapporteure. Monsieur Jenft, je rappelle d'abord que le mécanisme d'interconnexion en Europe, doté de 17,5 milliards d'euros, s'inscrit aussi dans une logique duale, « civilo-militaire ». Dès lors, si la réflexion sur le corridor sud doit être menée, il convient de reconnaître que la menace actuelle, imminente, demeure principalement orientée vers l'est. Pour autant, je partage l'idée qu'un conflit d'ampleur plus large pourrait également affecter des zones telles que l'océan Indien, ce qui suppose une prise de conscience. À ce titre, les financements disponibles restent, en réalité, une goutte d'eau au regard des besoins.

S'agissant des Antonov et du transport hors gabarit, deux options se présentent : soit le développement d'un appareil grâce à un financement mutualisé, potentiellement européen, soit l'augmentation du nombre d'A400M. Ce choix doit être tranché. Par ailleurs, la question du prépositionnement apparaît pertinente, mais implique des ressources humaines, des emprises et des coûts importants, ce qui complexifie sa mise en œuvre. Encore une fois, j'insiste sur la cohérence, dans une approche globale.

Enfin, je n'ai malheureusement pas pu participer au déplacement au 519^e régiment du train. Son enjeu porte en particulier sur les moyens réellement projetables sur les théâtres notamment les engins blindés. Dans une vision d'ensemble, il convient de veiller à un

équilibre dans les financements, afin de ne pas privilégier certains équipements au détriment de besoins plus essentiels.

M. le président Jean-Michel Jacques. Je remercie nos rapporteurs pour le travail très important accompli tout au long de l'année pour éclairer notre commission

La commission autorise à l'unanimité la publication du présent rapport d'information.

*

* *

Informations relatives à la commission

La commission a nommé les rapporteurs pour avis suivants sur le projet de loi de finances 2027 (sous réserve de son dépôt) :

AVIS	Groupe	Rapporteur
ANCIENS COMBATTANTS, MÉMOIRE ET LIENS AVEC LA NATION	Rassemblement national	Laurent Jacobelli
DÉFENSE ENVIRONNEMENT ET PROSPECTIVE DE LA POLITIQUE DE DÉFENSE P 144)	Horizons & Indépendants	Isabelle Rauch
DÉFENSE SOUTIEN DE LA POLITIQUE DE DEFENSE (P212) PREPARATION ET EMPLOI DES FORCES : soutien et logistique interarmées (P178)	La France insoumise - Nouveau Front Populaire	Bastien Lachaud
DÉFENSE PRÉPARATION ET EMPLOI DES FORCES Forces terrestres (P178)	Socialistes et apparentés	Anna Pic
DÉFENSE PRÉPARATION ET EMPLOI DES FORCES Marine (P178)	Ensemble pour la République	Yannick Chenevard
DÉFENSE PRÉPARATION ET EMPLOI DES FORCES Air (P178)	Rassemblement national	Frank Giletti
DÉFENSE ÉQUIPEMENT DES FORCES – DISSUASION (P 146)	Ensemble pour la République	François Cormier-Bouligeon

Tome 8 SÉCURITÉS GENDARMERIE NATIONALE (P 152)	Droite Républicaine	Valérie Bazin-Malgras
--	------------------------	-----------------------

La commission approuve le remplacement de M. Yannick Chenevard par M. Karl Olive en tant que co-rapporteur pour la mission d'information sur l'ouverture de la voie du Nord et des enjeux de défense.

La séance est levée à dix heures trente-cinq.

*

* *

Membres présents ou excusés

Présents. - Mme Delphine Batho, M. Christophe Bex, M. Christophe Blanchet, M. Matthieu Bloch, M. Bernard Chaix, Mme Caroline Colombier, M. Michel Criaud, Mme Geneviève Darrieussecq, Mme Sophie Errante, M. Yannick Favennec-Bécot, M. Guillaume Garot, M. Frank Giletti, M. José Gonzalez, M. Jean-Michel Jacques, M. Pascal Jenft, M. Loïc Kervran, M. Didier Lemaire, Mme Patricia Lemoine, M. Julien Limongi, M. Thibaut Monnier, Mme Josy Poueyto, Mme Catherine Rimbert, M. Thierry Sother, M. Jean-Louis Thiériot, Mme Sabine Thillaye, M. Romain Tonussi

Excusés. - M. Frédéric Boccaletti, M. Manuel Bompard, Mme Cyrielle Chatelain, M. Moerani Frébault, M. Thomas Gassilloud, M. Daniel Grenon, Mme Catherine Hervieu, M. Bastien Lachaud, M. Abdelkader Lahmar, Mme Nadine Lechon, Mme Lise Magnier, Mme Michèle Martinez, Mme Alexandra Martin (Alpes-Maritimes), Mme Natalia Pouzyreff, Mme Isabelle Rauch, Mme Mereana Reid Arbelot, Mme Marie-Pierre Rixain, M. Sébastien Saint-Pasteur, Mme Isabelle Santiago, M. Mikaele Seo, M. Laurent Wauquiez