

GROUPE DE TRAVAIL DU CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE

Sous groupe « Logistique de consommation/logistique de défense »**Regards croisés et perspectives d'amélioration**

La logistique de défense et la logistique de consommation utilisent, pour l'accomplissement de leurs objectifs respectifs, des moyens qui leur sont généralement spécifiques¹, mais dont certains, propres aux uns, peuvent venir en appui réciproque, ou en substitution, à ceux des autres, en cas de choix structurels opérés antérieurement ou d'indisponibilité provisoire. Une reformulation du sujet nous conduit à considérer que la contribution de la logistique de défense à la logistique de consommation consiste à pourvoir aux besoins stratégiques de la Nation. Dans le sens inverse, la contribution de la logistique de consommation à la logistique de défense permet de pourvoir aux besoins stratégiques des armées.

Cette interopérabilité des moyens peut se concevoir dans tous les secteurs logistiques. Cependant, la réflexion est ici volontairement limitée au secteur de la logistique maritime.

Pour chacune des deux logistiques, une analyse synthétique² de l'état des lieux a été conduite pour faire ressortir son apport à l'autre logistique. S'il apparaît que les relations entre les deux logistiques sont déjà bien avancées dans notre organisation nationale actuelle, des pistes d'amélioration ont émergé et sont mises en avant.

1 C'est en partie seulement vrai pour la Défense, dont les parcs et les formats d'équipements, notamment celui de la flotte, diminuent inexorablement ; l'appel au « privé », quelle qu'en soit la forme (affrètement, contrat ad hoc, ...), constitue désormais aussi la règle, sur une base contractuelle durable ou en cas de pics d'activités non planifiées.

2 Pour chacune des deux logistiques, il conviendrait d'établir un inventaire exhaustif de l'ensemble des besoins maritimes potentiels susceptibles d'être mutualisés, d'en définir les spécifications, de les quantifier en envisageant la durée probable de leur mise à disposition éventuelle – totale ou partielle – en distinguant les situations normales et de prévention des situations conflictuelles (de différents degrés), internes (avec une spécificité pour l'Outre-mer) ou externes, et en discriminant pour chacune d'entre elles les besoins permanents des besoins occasionnels. Un tel inventaire, pour être complet, impose un délai d'étude et de compilation de données peu compatible avec celui accordé au GT. C'est pourquoi le GT se limitera à recenser les domaines qui lui semblent mériter le plus d'attention, tant au plan immédiat que sur le moyen/long terme.

I. Contribution de la logistique de défense à la logistique de consommation : Pourvoir aux besoins stratégiques de la Nation

La logistique de consommation a essentiellement pour but de procurer les moyens de conservation, d'expédition et de réception de biens et de services, en provenance ou à destination du territoire national. Elle doit donc assurer, en ce sens, la continuité des approvisionnements du pays par voie maritime. Corrélativement, l'État doit, dans son rôle de protecteur des personnes et des biens, assurer la sécurité des moyens de transport maritimes afférents. Dans ce contexte, il lui appartient de mettre en œuvre tous les moyens, directs ou indirects, de protection des navires marchands, notamment contre la piraterie.

1. Etat des lieux des flux stratégiques

1.1 . Les flux

Descriptions sommaires des mouvements considérés comme stratégiques (pétrole, combustible nucléaire...) accomplis sous pavillons national et extérieur : le pétrole brut fait l'objet de sources d'approvisionnement de plus en plus diversifiées depuis une quarantaine d'années. Dès lors, plusieurs routes maritimes peuvent être considérées comme stratégiques. Il s'agit évidemment de la route traditionnelle reliant la péninsule arabique à Marseille et à l'embouchure de la Seine. La route méditerranéenne partant de Libye à travers la Méditerranée doit aussi être considérée comme stratégique. Enfin, les sources provenant d'Afrique australe (Angola) et du Golfe de Guinée méritent aujourd'hui d'être intégrées dans les flux stratégiques français.

Dans une logique de protection des flux, la coopération navale entre la marine de commerce sous pavillon français et la marine nationale comprend trois niveaux de mise en œuvre :

- **la coopération navale permanente (CNP)** : recueil au centre de coopération naval (CENTCOOPNAV- organisation attachée au CRMar) de l'information transmise par les navires marchands à la mer. Activée en permanence ;

- **le contrôle naval volontaire (CNV)** : échanges entre la marine, les armateurs et leurs bâtiments. Les bâtiments reportent leurs mouvements à la marine nationale. La marine diffuse (via le CENTCOOPNAV) des informations relatives à la sûreté du trafic commercial et à la situation militaire dans la zone de navigation ainsi que des recommandations. Actuellement deux zones sont actives (Nord Océan indien, Golfe de Guinée) et une troisième est en projet dans le Sud-est asiatique;

- **le contrôle naval obligatoire (CNO)** : ordonné en cas de crise majeure par le Premier Ministre, il entraîne pour les navires français l'obligation de se conformer à des instructions (sûreté, sécurité). Il n'a jamais été activé hors exercice.

Par ailleurs, un dispositif de protection embarqué (EPE) est également mis à la disposition des armateurs par la marine nationale pour assurer - dans la mesure du possible - une protection rapprochée des navires de commerce pendant leur transit dans les zones à risques.

1.2 Le cas des approvisionnements stratégiques de pétrole : le cadre de la loi de 1992

La France doit honorer un double engagement auprès de l'AIE et de l'UE qui la contraint à constituer un stock de produits pétroliers correspondant à 25% de sa consommation annuelle (pas d'obligation pour le gaz et le charbon et cela ne concerne pas les besoins militaires qui doivent être approvisionnés par la défense). Ceci impose donc de disposer à la fois de capacités de stockage et de capacités de renouvellement du stock.

La loi du 31 décembre 1992 a défini les moyens de constitution et d'acheminement des stocks stratégiques. La mise en œuvre de ces moyens a été codifiée dans le code de l'énergie en 2011.

La gestion du processus est confiée à la Société Anonyme de Gestion des Stocks de Sécurité (SAGESS) qui doit s'assurer de la constitution et de la conservation des stocks de pétrole brut et raffiné définis par le Comité Professionnel des stocks stratégiques de pétrole (CPSSP). Les opérateurs pétroliers versent au CPSSP une redevance mensuelle qui correspond au stockage de produits stratégiques réalisé pour leur compte, ce qui impacte le prix à la pompe.

Pour renforcer la constitution des stocks de réserve, la loi met à la charge des raffineurs une obligation de recourir à des navires battant pavillon français pour les importations de pétrole brut (actuellement 5,5% de la quantité de pétrole brut raffiné annuellement).

Or depuis la création de cette obligation, de **profonds changements** sont intervenus, tant dans la répartition de la consommation entre les différentes énergies fossiles (produits bruts et raffinés, gaz, charbon), que dans la capacité nationale de raffinage. Ces changements ont conduit au **déclin du raffinage** en France, avec pour conséquence un **impact très négatif** sur la quantité de **pétrole brut importé** et sur le solde de **commerce extérieur de produits pétroliers finis issus du raffinage** (Essences, Gazoles, Fioul domestique, Carburéacteur, Fiouls lourds, Butane et propane). La croissance des importations de produits raffinés a progressivement vidé le dispositif en vigueur de son contenu.

Ainsi, la diminution sensible du tonnage de **pétrole brut** traité par les raffineries françaises a mécaniquement entraîné une **forte dégradation de la capacité minimale de transport maritime** imposée par la loi.

Du fait de la croissance des importations de produits raffinés, le dispositif mis en place par la loi de 1992 pour garantir une capacité de transport maritime sous pavillon français est ainsi progressivement devenu obsolète.

En quinze ans, le nombre de navires entrant dans le champ d'application de la loi est passé de 16 à 9.

2. Axes d'amélioration

2.1 Gagner en réactivité, en rapidité et en sûreté dans la mise en œuvre des procédures actuelles

Une adaptation de la loi de 1992 est nécessaire :

- La capacité de transport, aujourd'hui insuffisante.

Alors qu'en 1992, la France importait beaucoup de brut et peu de raffiné (ce qui explique, à l'époque, l'indexation sur le brut), la part du raffiné a considérablement augmenté depuis. En effet, le raffinage s'effectue de plus en plus dans les pays producteurs pour des raisons de coût.

On assiste donc à une dé-corrélation continue entre les capacités de transport "stratégiques", indexées sur l'importation de brut et le besoin effectif, indexé sur l'importation totale. Ainsi entre 1998 et 2011, les importations de brut passent de 92 millions de tonnes à 65 millions de tonnes alors que les importations totales, représentatives de la consommation, sont presque stables, passant de 115 à 107 millions de tonnes. Le périmètre de la loi devrait donc être étendu à tous les produits énergétiques stratégiques : pétrole brut, produits raffinés, gaz, charbon.

- Les conditions de détention des navires ne sont pas assez protectrices pour la France.

La loi de 1992 impose que le pavillon des navires concernés soit français. Pour être de pavillon français, un navire doit, soit avoir été reconnu comme tel à la première immatriculation, soit être "francisé" en demandant le gel du pavillon étranger au pays concerné: c'est dans ce deuxième cas de figure que se trouvent tous les pétroliers français prévus pour les approvisionnements des stocks stratégiques. Or un navire "francisé" peut être récupéré à tout moment par l'état du pavillon d'origine, ce qui fait peser une épée de Damoclès en cas de crise, où la France pourrait se retrouver sans capacité nationale de reconstitution de ses stocks, devant ainsi s'en remettre aux opérateurs privés. Pour garantir à la France une flotte de navire français en permanence mobilisable, il conviendrait donc que la loi impose qu'une certaine quantité des approvisionnements en produits énergétiques stratégiques se fasse au moyen de navires immatriculés (en première immatriculation) en France.

- Le risque est la perte irréversible de la main d'œuvre maritime qualifiée

Les personnels navigants employés à bord des navires transporteurs de produits énergétiques sont formés spécifiquement et doivent naviguer de nombreuses années (8 ans en moyenne dans la même fonction, à bord du même type de navire dans la même compagnie) pour obtenir puis maintenir la validité de leurs brevets et satisfaire les niveaux d'excellence demandés par les clients : les « crew matrix » des majors pétrolières. Compte tenu de ces exigences, il est aisé de comprendre qu'en cas de perte de navires spécialisés, entraînera corrélativement la perte irréversible du vivier de navigants français hautement qualifiés. Ainsi, même si la flotte française se reconstitue ensuite, il sera quasiment impossible de reconstituer une filière car il n'y aura plus de marins français formés et qualifiés pour armer les navires.

A chaque fois que nous perdons des navires, nous perdons également des emplois de navigants français hautement qualifiés, qui sont au cœur de notre métier. Il sera bientôt impossible de maintenir une filière car nous n'aurons plus suffisamment de marins français formés et qualifiés", a souligné Raymond VIDIL, Président d'Armateurs de France. "Or sans navire et sans marins français pour approvisionner notre pays en pétrole ou en charbon, il n'y a plus d'indépendance stratégique".

Dans l'état actuel des choses, la sécurité des approvisionnements énergétiques et des stocks stratégiques français n'est pas pleinement assurée en raison d'une insuffisance de moyen dont la disponibilité n'est pas pleinement garantie. Plusieurs pistes d'améliorations sont possibles :

- renforcer la coopération navale permanente par une remise à jour des procédures communes : les instructions AVICOMER sont en cours de toilettage, pour répondre à l'évolution des structures de commandement, et à la modernisation des systèmes de communications ;

- évaluer en commun les besoins des armateurs pour la protection du trafic marchand d'intérêt national (contrôle naval volontaire, zone de transit sécurisée, équipes de protection embarquées, ...). L'évaluation régulière de ces besoins, par nature d'amplitude variable dans le temps et dans l'espace, devrait permettre de dégager régulièrement de nouvelles orientations pour la protection des flux, et d'adapter le dispositif au besoin ;

- poursuivre l'effort sur les conditions de mise en œuvre des EPE, notamment en élargissant le maillage d'accords diplomatiques autorisant le déploiement dans de nouvelles destinations, pour répondre aux besoins des armateurs.

2.2 Développer de nouvelles procédures

- Il faut un moyen de garantir des stocks que les raffineries ne peuvent plus constituer. Les procédures doivent être adaptées pour affermir l'indépendance et la résistance de l'approvisionnement stratégique des produits pétroliers qui est aujourd'hui déficient.

Pour garantir, en toutes circonstances, la couverture des besoins énergétiques nationaux (non seulement pétrole brut, mais également produits pétroliers, gaz et charbon) et doter notre pays de moyens maritimes pérennes sous pavillon français, il faut réformer la loi de 1992 :

- Les armateurs doivent maintenir à disposition à tout moment une flotte sous pavillon français (1^{ère} immatriculation) ;

- La flotte ainsi garantie devra être constituée de navires transporteurs, non seulement de pétrole brut mais également de produits raffinés, de gaz et de charbon.

Pour enrayer la menace de disparition irréversible de la main d'œuvre maritime qualifiée et, par voie de conséquence, de la filière, une solution transitoire immédiatement opérationnelle a été imaginée par les acteurs de la filière. Elle a été présentée aux pouvoirs publics. Elle consiste en la mise à disposition permanente de l'entité garante de la constitution et de la conservation des stocks de réserve (SAGESS) de navires immatriculés en France par des armateurs sélectionnés parmi l'ensemble des armateurs européens. Cette solution transitoire permettrait de sauver le vivier de navigants qualifiés sans lequel aucune flotte de produits énergétique ne peut exister et, de garantir à la France une flotte mobilisable à tout instant pour assurer les approvisionnements stratégiques.

- Pour renforcer le volet sûreté, il conviendrait d'autoriser l'embarquement d'équipes de protection privées de manière strictement encadrée. A ce jour, le fléau de la piraterie s'aggrave en intensité et s'étend géographiquement. Dans un cas sur trois, la mise à disposition d'équipes de protection militaire embarquées (EPE) n'est pas possible. Ainsi, pour assurer aux navires battant pavillon français et à leurs équipages la sûreté nécessaire à la sécurisation des trafics maritimes, il devrait être autorisé de recourir à des équipes de protection privées lorsque le recours aux EPE n'est pas possible.

II. Contribution de la logistique de consommation à la logistique de défense : pouvoir aux besoins stratégiques des armées

1. Etat des lieux du soutien général des forces déployées

1.1 Procédures et volume³ du soutien général :

Le soutien général des forces déployées est aujourd'hui assuré, par voie maritime, grâce à trois modes d'action :

- l'affrètement de navires dans la durée par la Défense⁴ pour le transport des flux d'entretien au profit des théâtres d'opération, des forces prépositionnées ou de souveraineté ;

³ Le tonnage transporté annuellement au profit des forces françaises déployées est de l'ordre de 100 000 tonnes, dont 60% le sont par voie maritime.

⁴Initialement de 3, le nombre de navires affrétés de façon permanente a été réduit à 2 par une mutualisation des lignes régulières desservant les côtes occidentales de l'Afrique et la zone Antilles-Guyane. La desserte du Pacifique n'est par ailleurs plus assurée régulièrement par navire affrété.

- l'affrètement ponctuel de navires par la Défense⁵, en complément des navires affrétés dans la durée, afin de faire face aux urgences opérationnelles (effet militaire à obtenir⁶), pour étaler des pics de consommation de ressources, ou encore pour permettre le déploiement occasionnel de forces ;
- le recours à des prestations de transport par voie maritime commerciale afin de satisfaire des besoins supplémentaires d'acheminement non couverts par ailleurs (flux insuffisants pour recourir à l'affrètement de navires, desserte de destinations atypiques, transports hors gabarit).

La Défense n'étant pas auto-suffisante pour ses acheminements, que ce soit pour l'affrètement de navires ou pour la contractualisation de prestations de transports par voie maritime, les armateurs, hors cas de réquisition (TRAMIN) et les opérateurs logistiques spécialisés sont systématiquement sollicités via les marchés publics.

1.2 Cas particulier du soutien pétrolier :

Concernant le soutien pétrolier assuré par le service des essences des armées, deux cas principaux sont à prendre en compte :

- en métropole, le ravitaillement des dépôts des essences avec des marchés de soutage, qui consistent en l'achat de cargaisons transportées jusqu'au point de livraison souhaité ;
- hors port-base (43% des besoins de la marine), le ravitaillement des bâtiments à quai en escale auprès de prestataires retenus dans un cadre contractuel, ou à la mer auprès de pétroliers-ravitailleurs français et alliés.

Qu'il s'agisse du soutien général des forces déployées ou du soutien pétrolier, les processus décrits ci-dessus pourraient être optimisés pour permettre un soutien en toutes circonstances, en particulier en cas de crise.

2. Axes d'amélioration :

⁵Un seul navire affrété de manière occasionnelle en 2013 dans le cadre de la montée en puissance du déploiement au Mali.

⁶Lors de la montée en puissance du dispositif français au Mali, entre le 12/01 et le 14/02/2013, 17500 tonnes de matériel ont été acheminées vers le théâtre d'opération. L'effet opérationnel à obtenir a conduit à privilégier la voie aérienne au détriment de la voie maritime avec seulement 8000 tonnes projetées via ce dernier mode d'action.

Les procédures de soutien pourraient être améliorées sur deux axes :

2.1 Gagner en réactivité, en fiabilité et en sûreté dans la mise en œuvre des procédures actuelles

Afin de permettre des affrètements ponctuels en réaction à une situation de crise, un premier axe d'amélioration serait de pré-identifier la flotte sous pavillon français capable de fournir la prestation recherchée. Les armées doivent entretenir une connaissance exhaustive des capacités/disponibilités de la flotte de commerce française en ligne.

Cette recherche repose sur un travail interne préalable : étudier, en termes de besoin (segments stratégiques) et de dimensionnement (nombre/type de navires), la mise en place et les conditions d'emploi d'une « flotte auxiliaire civile »⁷.

De telles prédispositions permettraient probablement de consolider les bases d'une flotte marchande sous pavillon français, aujourd'hui fragilisée et potentiellement menacée à terme. Dans une perspective élargie à l'intérêt national dans son ensemble, la sûreté des approvisionnements stratégiques de la nation serait également mieux entretenue.

2.2 Développer de nouvelles procédures pour répondre à d'éventuelles ruptures capacitaires des armées

Le changement de format des armées, lié à l'évolution de la menace et à l'analyse qui en a été tirée dans le dernier Livre Blanc, pourrait entraîner des ruptures capacitaires - programmées - dans les moyens militaires capables de faire de la logistique. Par ailleurs, l'application subite de normes (Protection de l'environnement...) plus restrictives aux navires militaires pourrait également se traduire par des ruptures capacitaires - alors subies- le temps que les armées puissent s'adapter.

Pour contourner les effets néfastes de ces ruptures capacitaires, plusieurs pistes mériteraient d'être approfondies :

- envisager de mettre à disposition des armées un navire de commerce par le biais d'une procédure proche du « contrat à bon de commande » : un groupement d'armateurs, établis en France, pourrait s'engager dans des conditions juridiques et contractuelles à définir (par exemple, sous forme d'accord-cadre), à conserver sur la durée une telle flotte sous pavillon français, immédiatement employable par les services de l'État.

- adapter la procédure TRAMIN, en y ajoutant un processus permettant une connaissance permanente des capacités de ravitaillement des navires de commerce déployés (en escale ou en opérations), et en entretenant une liste des navires de commerce disponibles, de leur position, de leurs capacités de transport disponibles, et des délais d'acheminement ;

⁷Une comparaison avec le concept britannique de la *Royal Fleet Auxiliary* pourra éclairer la démarche.

- gréer de dispositifs particuliers, si possible dès leur neuve, les navires de commerce sous pavillon français, susceptibles d'apporter un concours (dispositif compatible de ravitaillement à la mer notamment) ; en liaison avec la marine nationale, former et entretenir les savoir-faire nécessaires à la mise en œuvre de ces dispositifs chez les marins concernés des flottes marchandes identifiées.

III. Création d'une instance de concertation

Afin de concrétiser les procédures de soutien des armées, les procédures en faveur de la sécurisation des approvisionnements, ou toute autre procédure nécessitant une mise en œuvre de moyens communs, il pourrait être **créé un « comité de liaison Marine Marchande / Marine Nationale »** qui se réunirait régulièrement et chaque fois que cela apparaîtrait nécessaire.

ANNEXE I

Concepts américains de flotte auxiliaire et de flotte de réserve de défense1. Military Sealift Command (MSC) (Commandement du transport maritime)

C'est un des commandements de l'U.S Navy (USN) dont la mission est de mettre en œuvre les navires qui soutiennent les forces et fournir des services maritimes spécialisés pour le soutien des objectifs nationaux de sécurité en temps de paix et de guerre.

En juin 2013 : 110 navires (d'État ou affrétés) et 9 800 personnes (civiles à 88 %).

Commandement à Washington et à Norfolk (Virginie). Cinq commandements de zones : Atlantique, Pacifique, Europe-Afrique, Moyen-Orient et Extrême-Orient sous les ordres opérationnels des commandants « Marine » et interarmées pour ces zones.

Cinq composantes :

- Logistique des forces combattantes,
- Missions spéciales (dont l'océanographie, les navires de suivi de tirs d'essai de missiles et le remorquage de port) (environ 25 navires),
- Prépositionnement (navires prépositionnés avec leurs cargaisons en divers points du monde au service des forces américaines déployées),
- Soutien et fournitures de services (navires de soutien de sous-marins, remorqueurs océaniques, navires de sauvetage et de renflouement, câblier...),
- Transport maritime (par des navires d'État et des navires marchands affrétés à long terme, en particulier auprès de la filiale américaine de Maersk Line, avec des contrats rémunérateurs mais draconiens).

Le *Military Sealift Command* ne reçoit pas de financement direct du Congrès ou de l'USN. Les autorités qui passent des commandes de prestations auprès du MSC abondent deux fonds et le MSC tire sur ces fonds pour financer ses prestations.

Le personnel du MSC est essentiellement composé de marins d'État, pour leur immense majorité anciens de l'USN et qui passeraient sous statut militaire en cas de guerre. 900 réservistes sont affectés au MSC et destinés à armer des bureaux portuaires pour le MSC ou à renforcer les équipes armant les appareils des navires du MSC (installations de ravitaillement à la mer, etc.).

2. National Defense Reserve Fleet (NDRF) et Rapid Reaction Fleet (RRF)

La MARAD (administration de la marine marchande des États-Unis) possède une flotte de navires civils gardés en réserve sans équipage pour faire face aux situations d'urgence civiles et militaires et activés en cas de besoin. C'est la NDRF dont une composante, la RRF, peut être activée très vite (dans un délai de 5 ou 10 jours).

La NDRF comportait au 31 juillet 125 navires, dont 46 pour la RRF. Ils sont stationnés dans trois mouillages (côte atlantique, côte pacifique et golfe du Mexique) et divers postes à quai. Parmi eux 39 sont sous cocon (atmosphère intérieure déshumidifiée et protection cathodique des œuvres vives).

La NDRF comporte pour l'essentiel toute la palette de navires transportant des cargaisons solides, quelques navires citernes (dont des pétroliers) et quelques navires auxiliaires pour forces militaires. Sa composante RRF comporte essentiellement des rouliers (36 sur 46 navires au 31 juillet 2013).

Depuis 1977, 603 activations de navires ont eu lieu. Depuis 1990, 27 activations ont eu lieu en moyenne chaque année. Les activations ont eu lieu pour soutenir des opérations militaires ou les opérations de secours lors de catastrophes nationales ou à l'étranger (dont Haïti).

ANNEXE II

Concept britannique de la Royal Fleet Auxiliary

Dans la marine britannique, depuis 1905 (*Admiralty Order of 3rd August 1905*), les navires de soutien logistique ainsi que certains navires amphibies relèvent de la *Royal Fleet Auxiliary (RFA)*, composante distincte de la *Royal Navy* mais partie intégrante du ministère de la Défense. Les navires concernés sont construits suivant les normes de la marine marchande (compartimentage, sécurité, habitabilité notamment) et répondent aux règlements des *Shipping Naval Acts* de 1911 et du ministère des transports. Ils sont armés par du personnel civil et battent pavillon de la réserve (*Blue Ensign*).

Depuis 1985, les navires de la *RFA* ne sont plus considérés comme des navires marchands mais comme des navires d'État. Leurs escales sont donc soumises à accord diplomatique ce que leur statut précédent n'imposait pas. Ils disposent d'un armement léger destiné à l'autodéfense et à la protection. L'effectif de la *RFA* est d'environ 2300 hommes, dont près de 800 officiers.

La *RFA* dispose actuellement de 19 navires, soit :

- 3 navires de transport de chalands de débarquement auxiliaires (LPDH type *Bay*) ;
- 8 navires ravitailleurs (ravitailleurs polyvalents, ravitailleurs de combat) ;
- 1 porte-aéronefs auxiliaire (*Argus*) ;
- 1 navire atelier ;
- 6 navires de transport de véhicules.

Nota : les 6 navires de transport de véhicules ont été concédés à la compagnie *Andrew Weir Shipping* pour une durée de 25 ans et peuvent être affrétés par des transporteurs civils en dehors des périodes d'utilisation spécifiquement militaire.

Le concept de *RFA* se caractérise par :

- une mutualisation de l'infrastructure de commandement à terre (intégration des pôles de *command&control* dans le *Naval Command HQ* à Portsmouth) et de stationnement dans les ports (ports civils ou *Oil Fuel Depots* de l'OTAN) ;
- une formation initiale des équipages au sein du *Merchant Navy College* (subventionné par la *RFA*) puis un complément de formation spécifique et au juste besoin délivré à bord des navires (pas d'école de formation) ;

- un coût de rémunération des équipages de la *RFA* de 25 à 30% inférieur au coût de rémunération des équipages de la *Royal Navy* ;
- un positionnement quasi permanent des navires dans les zones de déploiement pour éviter les transits inutiles (permutation des équipages tous les 6 à 9 mois) ;
- un pré positionnement de certains navires (+ hélicoptères et détachements armés) dans les zone à risques modérés (Atlantique nord, Caraïbes, ...) où l'emploi de frégates n'est pas strictement nécessaire ;
- un soutien de la flotte RFA (MCO, y compris les opérations d'entretien majeur) effectué dans les ports civils (métropole, Gibraltar, Dubaï, Singapour, ...).

Plusieurs études réalisées au cours des vingt dernières années ont confirmé la pertinence de ce concept, tant du point de vue opérationnel qu'économique.