

Non classifié

C/WP6(2006)29



Organisation de Coopération et de Développement Economiques  
Organisation for Economic Co-operation and Development

29-Jan-2007

Français - Or. Anglais

CONSEIL  
GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CONSTRUCTION NAVALE

C/WP6(2006)29  
Non classifié

**ELIMINATION PROGRESSIVE DE LA FLOTTE DE NAVIRES-CITERNES ET DEMANDE DE  
NAVIRES NEUFS A L'HORIZON 2015**

**(Document d'INTERTANKO)**

*Le présent document, établi par M. Erik Ranheim, Directeur de la recherche et des projets, INTERTANKO, sera présenté à la seconde séance de l'Atelier avec les économies non-membres sur les politiques de la construction navale les 18-19 décembre 2006.*

Contact : Division de la politique structurelle, M. Danny Scorpecci. tél. : +33 1 45 24 94 33 ;  
fax : +33 1 44 30 62 57 ; e- mail : danny.scorpecci@oecd.org

JT03220876  
TA 79638 : 15/12/06 - 26/01/07

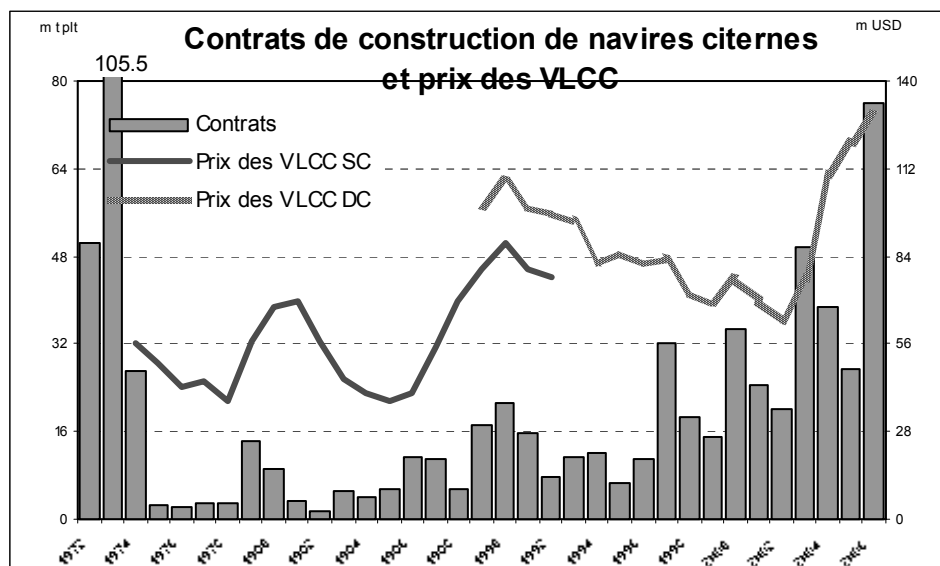
Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine  
Complete document available on OLIS in its original format

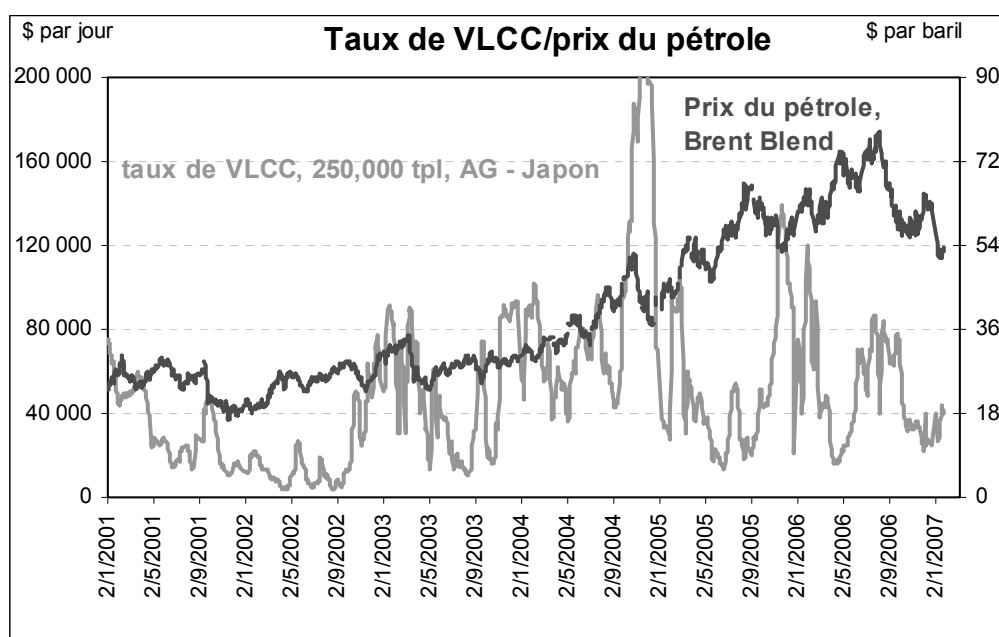
Français - Or. Anglais

## ELIMINATION PROGRESSIVE DE LA FLOTTE DE NAVIRES-CITERNES ET DEMANDE DE NAVIRES NEUFS A L'HORIZON 2015

### Contexte

1. Nous avons constaté cette année que les prix des navires-citernes ont atteint des niveaux record, les prix des contrats n'ont en effet jamais été aussi élevés depuis 1973 et le volume des commandes en carnet de navires-citernes s'est établi à 125 millions tpl. En revanche, le tonnage envoyé à la démolition n'est jamais tombé aussi bas, puisque nous n'avons jusqu'ici enregistré que 3.4 millions tpl de navires de plus de 10 000 tpl vendus pour être désarmés et 1.9 m tpl pour être transformés en installations offshore.





2. Le marché des navires-citernes a connu, comme d'autres segments du marché des transports maritimes, une période d'expansion remarquable. Les recettes dégagées par ce marché ont été très satisfaisantes en 2001, 2003, 2005, et jusqu'à novembre 2006. Cette période a été la plus favorable depuis le début des années 1970. Et pourtant le parallèle n'a rien d'encourageant. Le fantastique essor du début des années 1970 a débouché sur une période marquée par des excédents considérables de capacité qui s'est prolongée jusqu'à la fin des années 1990.

3. Le dynamisme du marché des navires-citernes a été étayé par la résilience de l'économie mondiale. Celle-ci a en effet, selon le Financial Times, surmonté depuis l'année 2000, un grand nombre d'obstacles : les traumatismes postérieurs à la bulle spéculative au Japon ; l'éclatement de la bulle spéculative sur les marchés d'actions mondiaux en 2000 ; les attentats terroristes du 11 septembre 2001 ; la récession survenue aux Etats-Unis ; la stagnation dans la zone euro ; les guerres en Afghanistan et en Irak ; l'envolée des prix du pétrole à des niveaux proches, en termes réels, de ceux de la fin des années 1970 ; l'absence de conclusion des négociations commerciales multilatérales du cycle de Doha. Et pourtant, la croissance économique mondiale, mesurée en termes de parité de pouvoir d'achat, s'est établie à 4.1 % en 2003, à 5.3 % en 2004 et à 4.9 % en 2005. Les récentes Perspectives économiques mondiales du Fonds monétaire international tablent sur un taux de croissance de 5.1 % pour 2006.

4. L'expansion du marché des pétroliers sur une période aussi prolongée ne s'explique pas uniquement par la fermeté de la croissance mondiale et le niveau élevé de la demande de pétrole. Depuis 1999, de nombreux drames et accidents, qui se sont succédés pratiquement chaque année, ont influé sur l'équilibre de l'offre et de la demande. Le naufrage de l'Erika survenu fin 1999 qui a donné naissance à un double marché, les navires neufs étant plus recherchés que les anciens ; une grève au Venezuela en 2001, l'encombrement des ports et l'allongement des temps d'attente dans le Détroit du Bosphore ; plusieurs ouragans dans la zone des Caraïbes ; des grèves et des actions de sabotage au Nigeria, l'utilisation de VLCC comme plates-formes temporaires de stockage et enfin, la fermeture partielle du champ pétrolifère de Prudhoe Bay. La plupart du temps, le marché s'est caractérisé par une certaine nervosité : le niveau peu élevé des stocks et la politique de livraison en flux tendu des compagnies pétrolières ont provoqué une très forte volatilité des taux de fret. On s'est trouvé ces dernières années en situation de report, le marché anticipant des hausses de prix et l'accumulation de stocks. Le début du second semestre de 2006 a été marqué par la fermeture de Prudhoe Bay, l'un des plus vastes champs

pétrolières du monde. Toutefois, il n'y a pas eu d'ouragan et la fermeture de Prudhoe Bay s'est révélée en fin de compte moins grave qu'on ne l'avait anticipé, la production ayant repris dès octobre.

5. Les taux de fret sont retombés en novembre de cette année sur la plupart des segments du marché des navires-citernes. Ultérieurement, on a enregistré des hausses saisonnières sur certains segments du marché, mais dernièrement, les perspectives d'évolution ont fait l'objet de plusieurs évaluations pessimistes. La demande pourrait faiblir par rapport à ces dernières années et un tonnage considérable doit être livré d'ici 2009.

### **Elimination progressive des pétroliers à simple coque, par segment du marché– hypothèses**

6. Les chiffres sur le tonnage à retirer du marché sont tirés de la liste des pétroliers établie par le Groupe d'experts de l'OMI qui ont évalué les effets du programme d'élimination progressive, ces chiffres ont été ultérieurement corrigés par INTERTANKO, au vu des ventes opérées à des fins de désarmement, de transformation ou autres.

7. Les chiffres sur l'état du carnet de commandes mondial sont principalement tirés du Clarkson Word Shipyard Monitor. Les chiffres sur la flotte sont tirés de la base de données LRFairplay. Le carnet de commande mondial est considéré comme rempli jusqu'à 2009.

8. Le marché est considéré comme à peu près équilibré à la fin de 2006, même si en réalité le marché du fret fait apparaître un léger excédent de navires-citernes.

9. Le calendrier d'élimination est, sauf précisions contraires, considéré comme conforme à la position de l'Union européenne (UE) c'est-à-dire que l'on considère que la totalité des pétroliers à simple coque seront retirés du marché d'ici 2010 et que ceux qui sont équipés de doubles fonds/parois latérales (DF/DP) resteront en service jusqu'à l'âge de 25 ans.

10. La demande de navires neufs a été calculée de manière à permettre d'équilibrer le marché à l'horizon 2015. Elle est fondée sur l'hypothèse que la totalité des pétroliers à simple coque auront été éliminés d'ici 2010 et que seuls ceux qui seront équipés de double fonds ou de doubles paroi latérales continueront à naviguer jusqu'à l'âge de 25 ans (l'année charnière est fixée à 2015, mais ils peuvent être exploités jusqu'à leur 25<sup>e</sup> année). L'UE ayant été la première à décider que les pétroliers à simple coque ne seraient plus autorisés après 2010, nous avons indiqué la position EU+ sur le graphique. L'option MARPOL suppose qu'après 2010, tous les pétroliers à simple coque continueront à naviguer jusqu'à leur 25<sup>e</sup> année ou jusqu'à 2015. Ce qui est probable, c'est que seule une partie de la flotte de pétroliers à simple coque profitera des dispositions de MARPOL 13G qui les autorisent à rester en service jusqu'à 25 ans.

11. Pour le segment des transporteurs de produits, on a supposé que la demande n'augmenterait pas pour les navires de 10 000 tpl – 39 999 tpl, qu'elle augmenterait de 6 % pour les unités de 40 000 – 54 999 tpl et de 4 % pour les transporteurs de pétrole brut. Ces chiffres sont considérés comme correspondant à une forte croissance et comme se situant dans le haut de la fourchette des estimations. Pour l'ensemble du marché des navires-citernes, on table sur une hausse de 4.5 % de la demande.

12. La base de données INTERTANKO sur les navires-citernes à simple coque comprend plusieurs pétroliers de petite taille qui auraient déjà dû être éliminés du marché. Etant donné qu'ils figuraient sur la liste établie par le Groupe d'experts de l'OMI et qu'aucune information n'est parvenue sur les ventes de ces navires, en vue de leur désarmement ou de leur transformation, ils figurent toujours sur la liste. Il est probable que la plupart de ces navires-citernes desservent des lignes nationales. Fearnleys précise dans son rapport de novembre que « ces navires assurent essentiellement du trafic de cabotage au Nigeria, en Chine, en Indonésie, et au Mexique, pour ne mentionner que quelques régions ». Jusqu'au 1er janvier 2007, ils

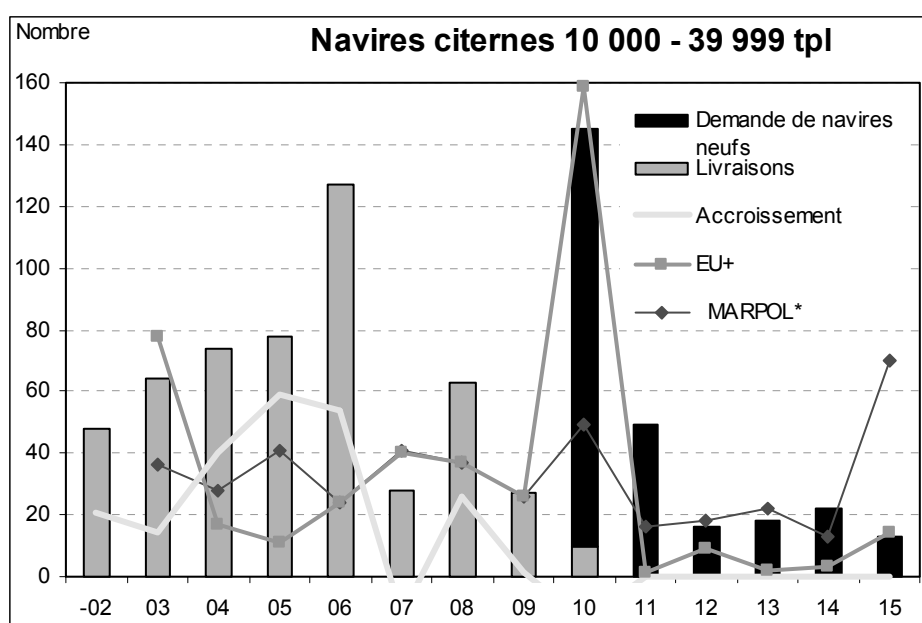
peuvent aussi transporter des huiles végétales. L'Annexe II révisée de MARPOL entrera en vigueur à cette date et les huiles végétales devront être transportées à bord, soit de navires-citernes à double coque de Type OMI 3, soit de navires-citernes de Type OMI 2. Cette obligation pourrait accélérer le retrait du marché des vieux navires-citernes affectés au transport de ces produits.

13. Ces chiffres ne doivent être considérés qu'à titre indicatif, car on n'a pas de certitude sur les chiffres des carnets de commandes ni sur d'autres informations.

### Navires citernes de 10 000-39 999 tpl

14. Les pétroliers/chimiquiers (essentiellement des navires citernes de catégorie OMI 3) sont inclus ici en raison de chevauchements entre chimiquiers et pétroliers et aussi parce que l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2007 de l'Annexe II de MARPOL révisée et la reclassification des produits signifiera que la plupart des produits mentionnés dans cette annexe devront être acheminés à bord de navires à double coque.

1 377 unités (33.8 m tpl) – 423 unités à simple coque (dont les unités à DF/DP) – Carnet de commandes environ 100 unités en carnet (2.8 m tpl) – âge moyen 14.3 ans



15. Il est tout à fait probable qu'un grand nombre de navires citernes à simple coque de ce segment du marché resteront en service après 2010, car bon nombre d'entre eux desservent des marchés locaux.

16. On recense un nombre relativement peu élevé de livraisons de pétroliers dans ce segment du marché, les propriétaires de navires passant actuellement des commandes pour des transporteurs de produits de plus de 40 000 tpl. Les transporteurs de produits de la nouvelle génération étant plus vastes, on suppose qu'il n'y aura pas d'augmentation de la demande pour ce segment du marché. Si tous les pétroliers à simple coque devaient être éliminés du marché d'ici 2010, il faudrait alors passer commande de 135 pétroliers supplémentaires à livrer pour 2010 pour préserver l'équilibre du marché. Toutefois, il semble possible de prévoir des livraisons pour ce segment du marché d'ici 2009, voire plus tôt. Même si les propriétaires de navires ne tirent pas avantage de la possibilité d'exploiter des pétroliers à simple coque après 2010, et que l'on ne prévoit pas de hausse de la demande, il semble qu'il n'y aurait aucun problème

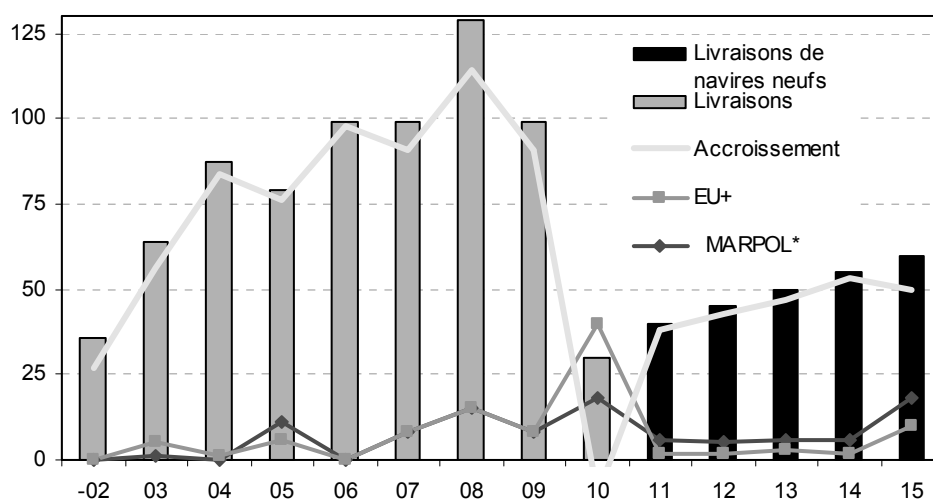
de délais de livraison. Dans ce scénario, la demande de navires neufs durant la période 2010-2015 serait modeste, car il s'agirait uniquement d'une demande de remplacement des pétroliers DF/DP qui sont progressivement retirés du marché.

17. Du fait de la diversité des types de navires citernes de ce tonnage et du grand nombre de marchés locaux, les chiffres présentés pour ce segment de la flotte sont considérés comme étant les plus incertains, et la demande de transporteurs classiques de produits, généralement de 30 000 tpl, est remplacée par une demande d'unités de plus de 40 000 tpl. Toutefois, il faut aussi tenir compte d'un certain nombre de navires citernes de moins de 20 000 tpl qui doivent être remplacés.

18. Il faut aussi signaler pour ce segment de la flotte l'existence d'un vaste carnet de commandes de chimiquiers.

### Navires citernes de 40 000-54 999 tpl

750 unités (34.3 m tpl) – 102 unités à simple coque (dont celles équipés de DF/DP) 4.5 m tpl – Carnet de commandes fin 2006 : 361 navires citernes (17.2 m tpl) – âge moyen 8.4 ans



19. Le tonnage des transporteurs de produits est passé d'environ 30 000 tpl à 40 000-55 000 tpl. Les commandes en carnet pour ce type de navire correspondent actuellement à 50 % environ de la flotte et près de quatre fois la taille de la flotte de navires citernes à simple coque.

20. Ces dernières années, la demande de transporteurs de produits a été forte et pourrait le rester, en particulier à partir de 2009/2010, car l'ouverture de vastes raffineries au Moyen-Orient et en Inde, pourrait se traduire par l'acheminement sur de longues distances de produits raffinés au détriment du pétrole brut.

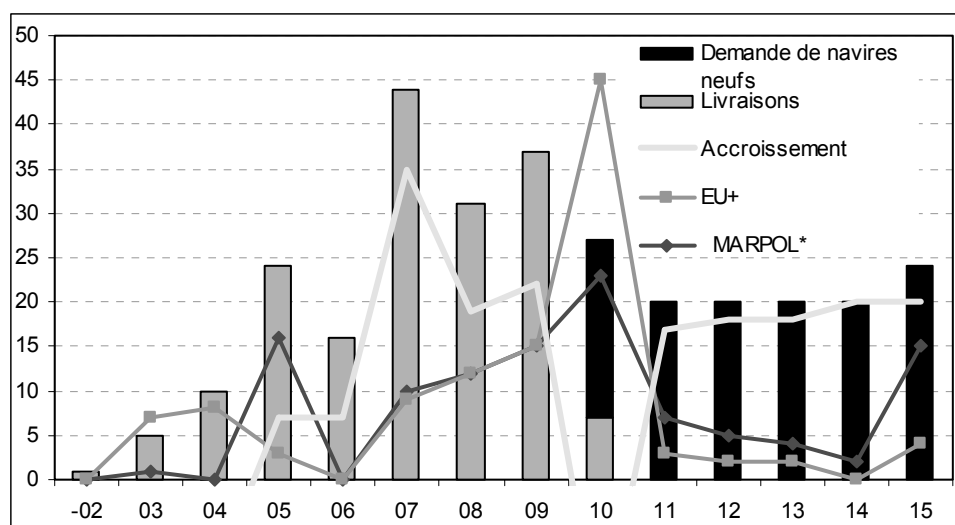
21. Du fait de leur nombre relativement limité, l'élimination progressive des pétroliers à simple coque aura un impact plus réduit sur ce segment de la flotte que l'augmentation de la demande.

22. Les nombreuses livraisons attendues en 2007-2009 provoqueront probablement un excédent de capacité dans ce segment de la flotte. 30 à 55 navires citernes devront être livrés durant la période 2011-2015, si l'on table sur une hausse de 6 % de la demande sur ce marché.

23. Mais on peut aussi supposer que la demande augmentera de plus de 6 % à compter de 2010, sous l'effet des exportations acheminées sur de longues distances d'Inde et du Moyen-Orient vers l'Europe et les Etats-Unis.

#### Pétroliers panamax 55 000-79 999 tpl

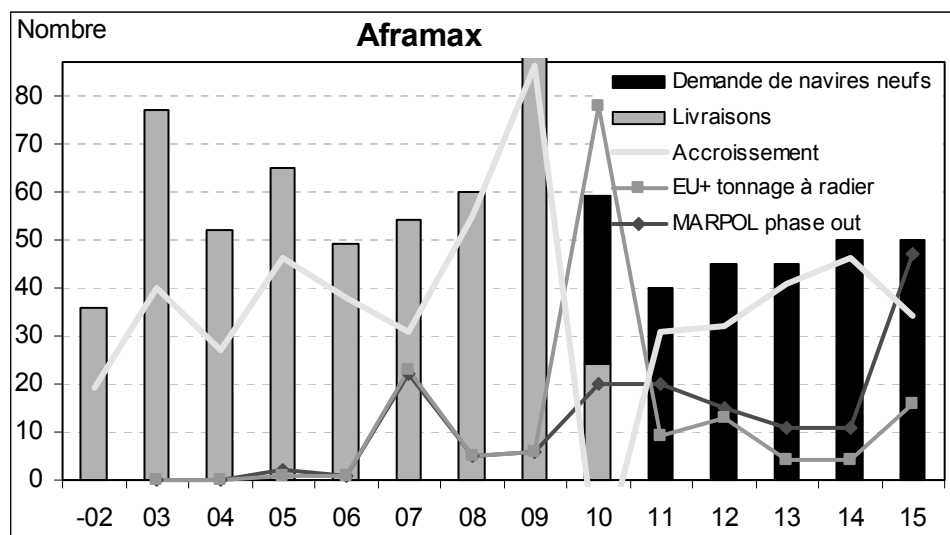
240 unités (14.6 m tpl) – 110 unités à simple coque (y compris les unités équipées de DF/DP) (7.0 m tpl) -  
Carnet de commandes fin 2006 : environ 145 unités (8.7 m tpl) – âge moyen : 14 ans



24. Le segment Panamax de la flotte est le plus ancien et celui qui compte le moins d'unités. Le tonnage commandé est supérieur à celui de la flotte de navires à simple coque, et l'on estime à une vingtaine par an, le nombre de Panamax qui devront être livrées durant la période 2010-2015 pour répondre à la demande du marché dans l'hypothèse d'une hausse de 6 % du trafic. Pour ce segment de la flotte aussi, il est probable que des excédents de capacité s'accumuleront durant la période 2007-2009.

**Aframax – Navires citernes de 80 000 à 119 999 tpl**

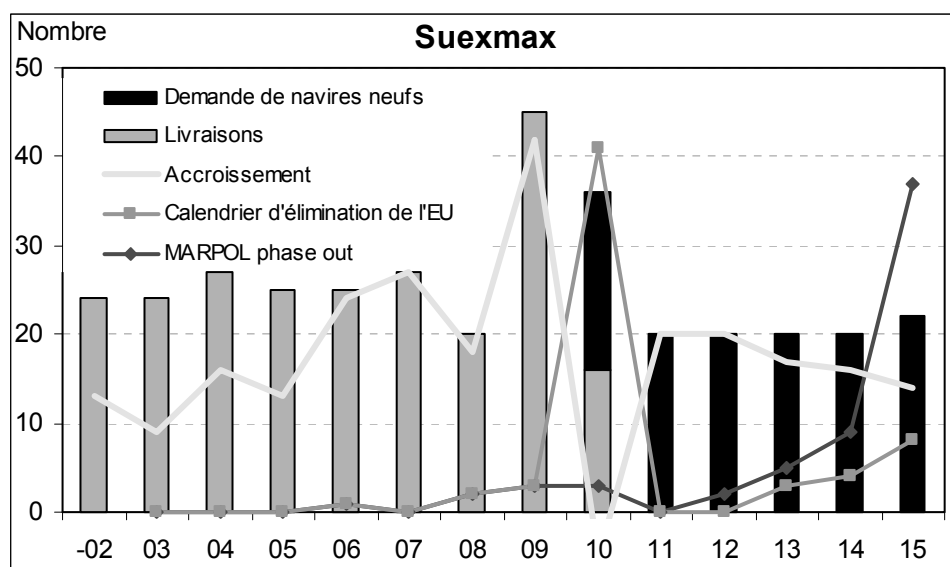
700 unités (72 m tpl) – 161 unités à simple coque (y compris celles équipées de DF/DP) (15.1 m tpl) -  
 Carnet de commandes : environ 222 unités (22.3 m tpl) – âge moyen : 9.2 ans



25. Le tonnage moyen des Aframax à simple coque s'établit à 93 619 tpl et celui des navires neufs commandés à 109 839 tpl en moyenne, de sorte que les besoins en tonnage neuf paraissent quelque peu surestimés car ils sont calculés en nombre d'unités. Si l'on table sur une hausse de 4 % par an de la demande, on estime que les besoins en navires neufs pour la période 2010-2015 seront de l'ordre de 40 à 50 unités par an, alors que près de 90 unités seront livrées en 2009. Le nombre d'unités de ce type qui devront être retirées du marché culminera en 2010 avec 78 unités, soit un chiffre inférieur au nombre d'Aframax à livrer en 2009, et l'on peut supposer que l'on verra apparaître un excédent de tonnage à partir de 2010.

### Suezmaxes – Navires citernes de 120 000 – 199 999 tpl

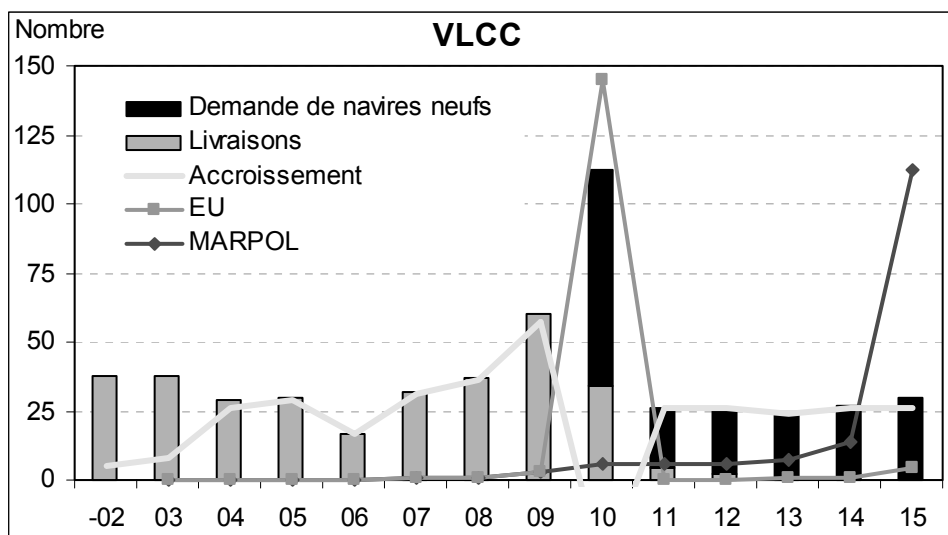
350 unités (53 m tpl) – 66 unités à simple coque (dont celles équipées de DF/DP) (9.7 m tpl) -  
Carnet de commandes, fin 2006 : environ 98 unités (14.5 m tpl) – âge moyen : 8.4 ans



26. Le tonnage moyen des commandes de pétroliers Suezmax s'établit actuellement à 159 010 tpl, soit 9 % de plus que les pétroliers à simple coque (147 087 tpl). Si l'on table sur une hausse de la demande de 4% par an, il faudra commander environ 20 Suezmaxes supplémentaires à livrer, chaque année, jusqu'à 2015, pour préserver l'équilibre du marché. La flotte de Suezmax est très jeune et seules 40 des unités actuellement en service ont été construites avant 1990. En 2010, 31 des 66 Suezmax à simple coque (y compris les unités équipées de DF/DP) seront âgés de 20 ans au plus. Si tous les Suezmax continuent à être exploités jusqu'à l'âge de 25 ans, on dénombrera 39 Suezmax en 2015, dont 8 équipés de DB ou de DS.

**VLCC – Navires citernes de plus de 200 000 tpl**

485 unités (142 m tpl) – 156 (42 m tpl) unités à simple coque (dont celles équipées de DF/DP) -  
Carnet de commandes : environ 162 unités (50 m tpl) – âge moyen : 8.4 ans

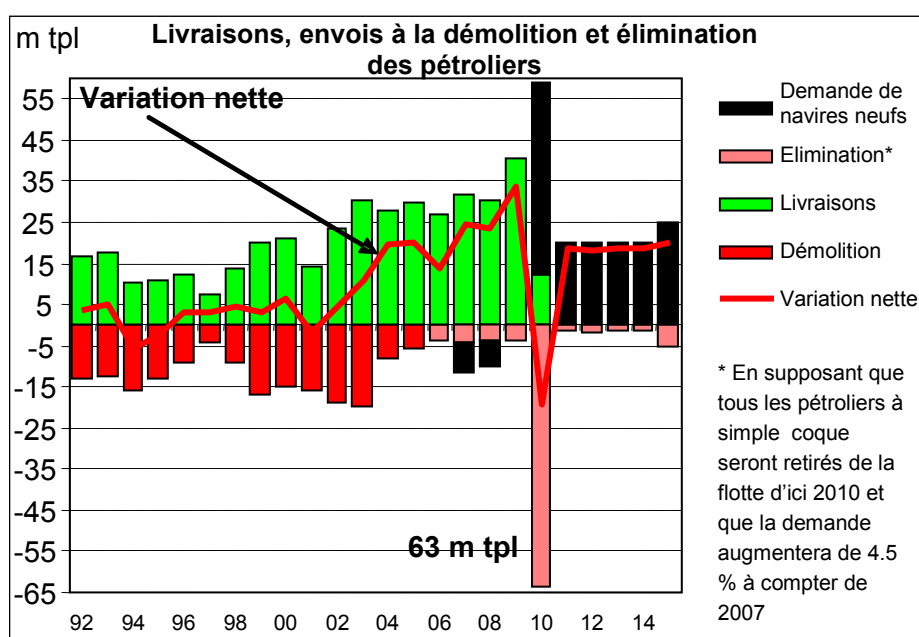


27. Le segment des VLCC est celui dont la structure par âge est la plus irrégulière. Si l'on table sur une hausse annuelle de 4 % de la demande à partir de 2007 et au-delà, il faudra pour remplacer chaque VLCC à simple coque par un nouveau VLCC à double coque, commander 78 VLCC supplémentaires à livrer en 2010 afin de préserver l'équilibre du marché. Toutefois, étant donné que le tonnage moyen des pétroliers actuellement commandé est de 305 267 tpl et que le tonnage moyen des pétroliers à simple coque est de 272 166 tpl, ce chiffre paraît quelque peu surestimé. La livraison de plus de 100 VLCC en 2010 est considérée comme totalement irréaliste, de sorte que certains VLCC à simple coque devront continuer à opérer au-delà de 2010. Cette année là, on dénombrera 103 VLCC à simple coque âgés de 20 ans ou moins.

28. En 2006, 7 VLCC à simple coque ont été vendus pour être transformés en installations offshore et ces ventes se poursuivront probablement durant les années à venir.

29. Il est important de comprendre que les Etats-Unis appliquent un régime d'élimination des navires à simple coque différent, qui en exempte jusqu'à 2015 les zones LOOP (Louisiana Offshore Oil Port) et les zones d'allège, qui sont les principales zones de déchargement pour les VLCC. Le Japon et Singapour autorisent eux aussi la navigation des pétroliers à simple coque jusqu'à 2015 et la plupart des pays du Moyen-Orient n'ont pas ratifié la convention MARPOL. L'Arabie saoudite l'a ratifiée récemment, mais n'a pas fait connaître sa position au sujet des dispositions de MARPOL 13G/F.

### Sorties de flotte des pétroliers, en fonction du tonnage en tpl, pour tous les segments de la flotte



30. Le graphique ci-dessus fait apparaître les livraisons prévues jusqu'à 2010, la demande de navires neufs pour la période 2010-2015, le tonnage qui sera envoyé à la ferraille d'ici 2006 et les retraits de pétroliers prévus entre 2006 et 2015. La demande de navires neufs est calculée sur la base d'une hausse de 4.5 %, à compter de 2007, de la demande de pétroliers. Le tonnage supplémentaire, 47 m tpl, qui serait nécessaire pour équilibrer le carnet de commandes en 2010 supposerait que le tonnage de pétroliers à livrer avoisinerait 60 m cette année-là, ce qui est probablement irréaliste. Toutefois, il suffirait de livrer 20 m tpl environ chaque année pour équilibrer le marché durant la période 2011-2015. Selon ce scénario, il suffira qu'un nombre limité de pétroliers à simple coque continueront à être exploités au-delà de 2010 pour éviter de voir apparaître une pénurie de l'offre. Par contre, si la demande augmente en fait de 3 %, l'offre et la demande sur le marché seront équilibrées, à condition que le tonnage total livré en 2010 soit à peu près équivalent à celui de 2009.

31. Quelque soit l'évolution du marché, il est probable qu'une partie de la flotte de pétroliers à simple coque profitera des dispositions de MARPOL pour continuer à opérer jusqu'à l'âge de 25 ans.

