

**CONSEIL
GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CONSTRUCTION NAVALE**

FACTEURS QUI INFLUENT SUR LE MARCHÉ DE LA CONSTRUCTION NAVALE

Le présent document est soumis pour information, aux délégués qui assisteront à l'Atelier avec les économies non membres qui aura lieu les 18 et 19 décembre 2006.

Contact : Division des politiques structurelles, M. Danny Scorpecci. tél. : +33 1 45 24 94 33 ;
fax : +33 1 44 30 62 57 ; e-mail : danny.scorpecci@oecd.org or
M. Wolfgang Hübner, tél. : +33 1 45 24 91 32 ; e-mail: wolfgang.hubner@oecd.org

JT03219289

Ta. 78690 18.10.06

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

Résumé

L'Atelier organisé par le Groupe de travail du Conseil sur la construction navale avec les économies non membres, les 18-19 décembre, fera le point sur la situation actuelle de l'industrie mondiale de construction navale, du point de vue des gouvernements et de l'industrie.

Le présent document vise à étayer les discussions de l'Atelier et passe brièvement en revue toute une série de facteurs qui auront vraisemblablement un impact sur la construction navale à court et moyen terme.

Action

Le présent document est soumis, pour information, aux délégués à l'Atelier avec les économies non membres.

FACTEURS QUI INFLUENT SUR LE MARCHÉ DE LA CONSTRUCTION NAVALE

ANTECEDENTS

1. Depuis la dernière réunion, qui remonte au début de 2002, du Groupe de travail du Conseil sur la construction navale (WP6), l'attention des décideurs des gouvernements et de l'industrie, s'est portée sur les négociations d'un nouvel Accord sur la construction navale en vue d'instaurer des conditions normales de concurrence sur le marché mondial de construction navale.

2. Ces négociations ayant été « suspendues » pour une période indéterminée en septembre 2005, Le GT6 a été reconstitué afin d'offrir à nouveau une « fenêtre » multilatérale en vue d'améliorer la transparence sur le secteur de la construction navale. Il s'est réuni pour la première fois sous sa forme actuelle en juillet 2006.

3. A cette réunion, les participants ont reconnu que la situation de l'industrie mondiale de construction navale avait beaucoup évolué depuis 2002 et se caractérisait notamment par le dynamisme actuel du marché mondial, -les carnets de commande étant remplis pour une bonne partie de la décennie-, et par l'augmentation de la demande, due pour une large part à la vigueur de la croissance en Asie, et plus particulièrement en Chine.

4. Cependant, d'autres facteurs comme les politiques publiques, l'état du marché, la technologie et les régimes réglementaires auront aussi un impact sur l'industrie mondiale de construction navale, à court et à moyen terme.

5. Le présent document vise à recenser quelques-uns des principaux facteurs qui influent sur la configuration du marché de la construction navale en 2006 et qui devraient jouer un rôle dominant pendant le reste de la décennie. Il ne vise pas à offrir un catalogue exhaustif de ces facteurs ni à prendre la forme d'une déclaration définitive d'intention par les gouvernements membres ou les entreprises privées mentionnées, mais à faire partie de l'ensemble des documents destinés à étayer les discussions de l'Atelier avec les économies non membres, qui se tiendra les 18 et 19 décembre 2006.

VUE D'ENSEMBLE

6. Aux fins de la présente analyse, les facteurs à analyser ont été groupés sous les grandes rubriques suivantes :

FACTEURS	DETAILS
Economiques	Evolution de la situation économique mondiale, prévisions de croissance, modifications des structures économiques mondiales
Politiques gouvernementales	Politiques ciblées sur l'industrie et la construction navale.
Facteurs structurels	Evolutions structurelles observées dans l'industrie mondiale de la construction navale qui auront un impact sur le marché.

Evolution du marché	Evolutions du marché qui pourraient avoir un impact non négligeable sur l'industrie de construction navale.
Facteurs réglementaires	Modification des réglementations de sécurité/d'environnement (émanant principalement de l'OMI, mais aussi d'instances nationales ou régionales), qui auront un impact sur la construction navale.
Facteurs technologiques	Modifications de la conception des navires.
Mesures d'aide	Mesures prises par les gouvernements pour aider leurs industries de la construction navale qui pourraient influencer sur le fonctionnement normal de la concurrence dans l'industrie.
Nouveaux acteurs	L'impact de 2 nouveaux acteurs mondiaux sur le marché de la construction navale.

EXAMEN DETAILLE DE CES FACTEURS

FACTEURS ECONOMIQUES

➤ *Vigueur persistante de la croissance économique mondiale mais on s'interroge sur sa durabilité*

7. Toutes les grandes institutions économiques et financières (FMI, Banque mondiale, OCDE) prévoient une croissance économique relativement forte pour l'économie mondiale. Tout récemment, en septembre 2006, le FMI a révisé en hausse sa prévision de croissance pour le reste de 2006 et 2007 afin de la porter à environ 5 % par an. D'autres institutions concordaient de manière générale avec cette évaluation.

8. L'évolution attendue laisse penser que le volume des échanges devrait se maintenir autour de son niveau actuel, et que la demande de navires de transport de vrac (matières premières) et de porte-conteneurs (produits finis) devrait rester forte. La demande d'énergie devrait elle aussi rester élevée. Ces tendances devraient continuer à soutenir la vigueur de la demande de navires neufs.

9. Toutefois, toutes les institutions susmentionnées se sont inquiétées des incertitudes qui pourraient peser sur la croissance économique. Les principaux facteurs d'inquiétude sont l'augmentation de l'inflation à l'échelle mondiale, alimentée par l'absorption des capacités inemployées, les fortes hausses des prix du pétrole (et leur volatilité) ainsi que des prix des matières premières, soutenues par la vigueur de la demande. Les chocs dus à de nouvelles hausses des prix du pétrole/des matières premières ou l'affaiblissement de la demande émanant d'économies matures (comme l'UE, les Etats-Unis et le Japon) pourraient rapidement déclencher un ralentissement, voire un recul de la croissance.

➤ *Rôle de la Chine et de l'Inde dans la croissance mondiale*

10. Les économies chinoise et indienne sont actuellement les moteurs de la croissance économique mondiale. Les grandes institutions économiques/financières considèrent, de manière générale, que si ces

économies continuent à se développer, la croissance économique mondiale pourrait se poursuivre au même rythme. Toutefois, un ralentissement (particulièrement en Chine), pourrait avoir, par contrecoup, des répercussions non négligeables sur l'économie mondiale et sur les échanges ainsi que (par voie de conséquence) sur les transports maritimes et sur la construction navale. La santé de ces économies est déterminante pour l'évolution de la conjoncture mondiale et les efforts déployés par le gouvernement chinois pour freiner la surchauffe de l'économie pourraient donner une idée de l'évolution à venir.

➤ ***Impacts sur les transports maritimes/construction navale des changements de configuration et de niveau des échanges***

11. Une proportion non négligeable de la demande actuelle de construction navale est fondée sur l'hypothèse d'une croissance continue, ou d'une expansion du volume des échanges, et par suite, du niveau élevé de la demande de transport maritime. C'est pourquoi, tout affaiblissement soit de la demande de matières premières, soit de la demande de produits finis aura, dans un premier stade, un impact direct sur la demande de services des transports maritimes, et de ce fait, sur la demande de navires neufs. En outre, toute diversification des sources d'approvisionnement en matières premières (comme la récente décision prise par la Chine d'augmenter ses importations de pétrole en provenance d'Amérique latine plutôt que du Moyen Orient) peut aussi influencer sur la demande de services de transports maritimes.

POLITIQUES PUBLIQUES

➤ ***Adoption par certains gouvernements de politiques visant à favoriser l'activité des chantiers navals nationaux***

12. Plusieurs pays ont adopté des politiques visant à développer leurs activités de construction navale. C'est ainsi que la Chine s'est fixée pour objectif de devenir le premier constructeur mondial de navires aux alentours de 2020, tandis que le Vietnam s'est fixé pour objectif de se hisser au quatrième rang mondial d'ici 2015. D'autres pays ont déclaré que leurs industries de construction navale avaient une importance stratégique ou essentielle pour la croissance de leurs économies. Le risque est de voir les politiques suivies à l'égard du secteur de la construction navale ne pas se limiter à souligner son importance et à fixer des objectifs mais aller jusqu'à prévoir l'octroi d'aides publiques ; c'est là un point sur lequel nous reviendrons dans la suite du présent document.

➤ ***Impacts éventuels sur la démolition de navires des nouvelles politiques en matière de protection de l'environnement/de sécurité***

13. Les gouvernements sont soumis à des pressions grandissantes pour les inciter à adopter des réglementations imposant aux propriétaires de débarrasser leurs navires des matériaux dangereux ou nuisibles pour l'environnement (comme l'amiante) qu'ils contiennent avant de les envoyer vers les sites de démolition/recyclage. Ces réglementations, qui font actuellement l'objet d'une analyse attentive, pourraient augmenter le coût de la démolition, et encourager de ce fait certains propriétaires de navires à poursuivre l'exploitation de leurs navires et à différer leur remplacement.

➤ ***Effets de l'élimination des restrictions imposées en 2003 à l'augmentation des capacités de construction navale du Japon (démolir et construire)***

14. Pendant plusieurs années, le Japon a mis en œuvre une mesure qui imposait « de démolir pour pouvoir construire » de chantiers navals. En bref, cela signifiait qu'il n'était possible de construire de nouvelles capacités de construction navale qu'après avoir démolé d'anciens chantiers navals, de capacités équivalentes. Cette mesure visait à éviter les excédents de capacités mais n'était efficace tant que le Japon dominait le marché mondial. Du fait de l'essor des chantiers navals coréen et chinois, il se peut possible

que cette mesure ait en fait pénalisé les constructeurs japonais, alors qu'à l'échelle mondiale, elle n'a guère freiné l'expansion des capacités de construction navale.

15. On pouvait penser que l'élimination en 2003 de cette mesure de restriction des capacités encouragerait la production des chantiers navals japonais, comme l'a montré le volume record de navires neufs construits au Japon en 2005, et que ce pays pourrait être mieux placé pour affronter ses principaux concurrents.

FACTEURS STRUCTURELS

➤ ***Accroissement des capacités par les constructeurs navals établis pour tirer parti de la vigueur actuelle de la demande***

16. Tout en améliorant sans cesse leur productivité, les chantiers navals établis dans les grands centres de construction navale de Corée, du Japon et d'Europe, ont aussi élargi leur horizon en investissant dans des chantiers navals à l'étranger : en Chine, au Vietnam, aux Philippines et en Europe centrale.

17. Selon certaines informations, des chantiers navals auraient aussi délocalisé des activités de réparation navale vers des sites moins coûteux, pour accroître ainsi leurs capacités de construction navale.

➤ ***Augmentation des capacités en raison de l'arrivée de nouveaux venus sur le marché de la construction navale***

18. Des économies émergentes ont procédé à d'importants investissements de capacité sur des sites vierges (parfois avec la participation financière de constructeurs navals établis). On peut citer l'exemple de la Chine, du Vietnam, des Philippines et de l'Inde. Ces investissements sont, généralement, encouragés par les politiques gouvernementales assorties parfois d'aides publiques.

➤ ***Changements apportés aux modes de construction.***

19. On observe en Chine la tendance suivante, qui existe peut-être aussi dans d'autres économies: le secteur des transports maritimes a réagi à l'augmentation continue de la taille des navires porte-conteneurs, en augmentant le nombre de petits navires de collecte, ce qui a provoqué l'arrivée sur le marché de petits chantiers navals chinois travaillant pour le marché intérieur. Cette tendance pourrait conduire d'autres grands chantiers à se spécialiser dans la construction de grands navires, mais aurait aussi pour effet d'accroître les capacités de construction de navires neufs sur le marché mondial.

20. On note aussi une tendance croissante à faire construire des coques de navires par des chantiers à faibles coûts, ces coques sont ensuite importées par les chantiers navals commanditaires afin d'être équipées. C'est ainsi que de grands chantiers européens, japonais et coréens ont investi dans des chantiers étrangers pour faciliter ces opérations.

➤ ***Etablissement de liens entre des chantiers navals et des entreprises sidérurgiques pour tirer parti de l'intégration des opérations***

21. La hausse des prix de l'acier a fait monter les coûts de construction de navires, au point que de nombreux chantiers éprouvent des difficultés, en dépit de carnets de commandes remplis, à dégager des bénéfices, les contrats correspondants ayant été conclus avant l'envolée des prix de l'acier. Certains chantiers ont en outre des difficultés à garantir de ce fait, la régularité de leur approvisionnement en acier. L'annonce récente de l'investissement envisagé par le sidérurgiste coréen POSCO dans les chantiers navals coréens Daewoo annonce peut être une intégration plus étroite de ces secteurs d'industrie lourde dans

certaines économies. Cette intégration garantirait aux chantiers navals, des approvisionnements en acier à des prix économiques, et aux sidérurgistes, une base de demande stable pour leurs produits.

EVOLUTIONS DU MARCHÉ

➤ *Vigueur persistante de la demande pour tous les types de navires neufs*

22. La demande de navires neufs a été si forte que la plupart des chantiers navals ont des carnets de commandes remplis pour les deux à trois années à venir. La demande de porte-conteneurs a été soutenue par le succès des porte-conteneurs de grandes dimensions au point que, selon certaines sources, les commandes des porte-conteneurs en carnet représentaient en juin 2006, près de 51 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs. La très forte demande de transporteurs de vrac liquide et de vrac sec a été due à la vigueur persistante de la demande de transport de matières premières. Quant à la demande de transporteurs de GNL/GPL, elle a beaucoup progressé en raison de la préférence croissante marquée pour le gaz, par rapport au pétrole, en tant que source d'énergie.

23. Toutefois, en dépit de l'état actuellement très satisfaisant des carnets de commandes, on relève certains signes (notamment des commentaires formulés par des chantiers navals) d'un affaiblissement de cette demande, et l'on s'attend à voir réapparaître en 2009 des excédents de capacités dans les transports maritimes.

➤ *Evolution de la configuration du marché*

24. Les données les plus récentes (juin 2006) sur l'état des carnets de commandes montrent que la Corée continue à dominer le marché (environ 36 %) tandis que la Chine progresse très rapidement (environ 17 %). Par contre, la part du Japon (environ 24 %) marque un net recul, comme le montre l'état de son carnet de commandes. Si cette situation persiste, elle pourrait confirmer la réorientation substantielle et rapide de la configuration des parts de marché intervenue ces dernières années.

➤ *Evolution de la structure économique de l'industrie*

23. La très forte la demande de navires ne s'est pas nécessairement traduite par des situations bénéficiaires pour l'ensemble des chantiers navals. Certains d'entre eux connaissent des difficultés financières en dépit de carnets de commandes pleins, car les prix des contrats ont été fixés avant les hausses des coûts de l'énergie et des matières premières. La concurrence des nouveaux entrants et les efforts déployés par les chantiers pour faire face ont aussi limité les possibilités de tirer parti de la vigueur de la demande. D'autres facteurs, comme l'augmentation des coûts des assurances pour les chantiers navals et l'affaiblissement attendu du marché, ont aussi été mentionnés comme étant de nature à aggraver les incertitudes qui pèsent sur l'avenir des constructeurs navals.

FACTEURS RÉGLEMENTAIRES

➤ *Questions réglementaires*

24. On dénombre actuellement un certain nombre de questions réglementaires qui sont traitées principalement (mais non exclusivement) à l'OMI, et qui pourraient influencer à la fois sur la demande de navires neufs et sur leurs coûts de construction. Ces questions sont notamment les suivantes :

- L'élimination d'ici 2010 des pétroliers à simple coque, dont les effets sur le marché de la construction navale ne se sont pas encore fait pleinement sentir, en particulier si les propriétaires de navires en viennent à craindre que les capacités des chantiers ne suffisent pas pour traiter leurs commandes s'ils attendent trop longtemps.

- Revêtement pour citernes à ballast, la réglementation qui doit entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2008 imposera aux chantiers des modifications très importantes, notamment la construction de nouvelles unités de sablage et de peinture.
- L’OMI continue à étudier la possibilité d’adopter, pour la construction navale, des normes fondées sur des objectifs.
- Les règles édictées l’OMI pour lutter contre la pollution due aux carburants pourraient augmenter les coûts de construction des navires neufs : jusqu’à 3 millions de dollars par navire.
- Les Règles structurelles communes, récemment élaborées sous les auspices de l’Association internationale des sociétés de classification (AISC).

TECHNOLOGIE

➤ Arrivée sur le marché de très grands porte-conteneurs

25. Ces dernières années, la taille des porte-conteneurs n’a cessé d’augmenter. Alors qu’il n’y a pas si longtemps, un navire de 6 500 EVP était considéré comme un grand navire, la capacité des navires a rapidement augmenté et dépasse déjà 10 000 EVP et l’on s’attend à voir arriver bientôt sur le marché des unités de 15 000 EVP. L’impact de ces très grands porte-conteneurs peut être observé dans les ports, qui doivent se doter des infrastructures nécessaires pour les traiter, ainsi que dans les chantiers qui doivent s’équiper de technologies et d’installations suffisamment vastes pour les construire. Décèle-t-on d’autres sauts technologiques comparables ?

MESURES D’AIDE

➤ Octroi de différents types d’aide publique aux chantiers navals

26. Les aides accordées par différents gouvernements à leurs chantiers navals varient selon les cas. Certains types de subventions sont réglementées par l’Accord de l’OMC sur les subventions et les mesures compensatoires (ASMC), mais en l’absence d’accord multilatéral de grande portée (les négociations menées à l’OCDE en vue de la conclusion d’un Accord sur la construction navale), la plupart de ces aides ne sont pas réglementées.

27. Nous n’avons pas cherché à établir un catalogue des nombreux types de mesures d’aide actuellement en vigueur (par contre, une étude de ces mesures d’aide a été est inscrite au Programme de travail pour 2007-08 du GT6) toutefois, afin d’encourager la discussion à ce sujet, nous avons indiqué ci-après plusieurs exemples de mesures d’aide, dont les médias se sont fait récemment l’écho:

- Efforts déployés par certains pays pour attirer les investissements étrangers dans les chantiers navals.
 - : e.g. Investissement du groupe coréen Hanjin dans un nouveau site très vaste aux Philippines.
- Octroi de garanties publiques à des chantiers navals

- : Plusieurs gouvernements européens (français, allemand et néerlandais, par exemple) ont accordé des garanties publiques de prêts à des chantiers navals, en accord avec les réglementations de l'UE.
- : Au Vietnam, Vinashin bénéficie d'obligations d'Etat.
- Participation de l'Etat et d'organismes du secteur public au capital des chantiers navals.
 - : Pologne, vente des chantiers de Gdynia, et acquisition par l'Etat des chantiers navals de Gdansk.
 - : Italie, acquisition par une société publique de holding de 99.7 % des actions de Finacantieri.
- Octroi d'aide publique dans le cadre de procédures de faillite.
 - : Une société espagnole de holding accorde à ses salariés une protection pendant dix ans, à la suite de la vente des chantiers navals Izar.
 - : Corée : vente par la Banque coréenne de développement de Daewoo qui avait fait faillite.
- Utilisation de subventions publiques.
 - : En Inde, prorogation au-delà de 2007 de la validité du programme de subventions au titre du développement des chantiers navals.
 - : Malaisie, octroi d'aide pour réduire les sorties de capitaux au titre de l'acquisition de nouveaux navires construits par des chantiers étrangers.
- Préférence gouvernementale.
 - : Extension possible de la portée du Jones Act aux Etats-Unis pour couvrir les coûts de réparation/conversion de navires destinés à acheminer les marchandises visées par cette loi.
 - : Au Brésil, les navires de la flotte Petrobras doivent être construits dans des chantiers navals nationaux.

NOUVEAUX ACTEURS

➤ Rôle grandissant de la Chine

28. La Chine s'affirme de plus en plus comme un acteur de premier plan dans l'industrie mondiale de construction navale et a pour objectif déclaré de se hisser au premier rang mondial pour la construction de navires neufs. En 2005, elle a construit près de 15 % du tonnage mondial, et détenait, en juin 2006, près de 17 % du carnet de commandes mondial. On trouvera ci-après une liste succincte des principaux faits survenus récemment de nature à étayer cet essor de la construction navale chinoise :

- Janghan Changxin a annoncé son intention de construire un nouveau chantier naval d'une capacité annuelle à 4.5 m tpl, ce qui en ferait le plus vaste du pays.
- Zhousan Jinhaiwan a l'intention de construire un chantier naval de 1.1 m tpl.

- La China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) a annoncé des plans d’expansion de ses capacités qui devraient lui permettre de tripler son chiffre d’affaires d’ici 2015.
- Des petits chantiers navals chinois (qui à tous représentent à eux le tiers environ de la production chinoise totale), construisent un nombre grandissant de petits navires pour acheminer les échanges internationaux.

➤ ***Le Vietnam, une industrie de la construction navale en plein essor***

29. Le Vietnam a déclaré que son industrie de construction navale était l’un des piliers de son développement économique futur et qu’il avait l’intention de devenir, à court ou moyen terme, le quatrième constructeur mondial de navires grâce, notamment, aux investissements suivants :

- Restructuration de Vinashin qui prendra le nom de “Vietnam Shipbuilding Industry Group”.
- Création d’un vaste consortium de construction navale sous le nom de “Vinalines”, qui construira deux chantiers navals, dans le cadre d’une stratégie d’investissement de 2 milliards de dollars des Etats-Unis.
- Le groupe coréen STX Shipbuilding Co envisage la possibilité de construire un nouveau chantier sur un site de 350 ha, ce qui en ferait le plus vaste de l’Asie du Sud-Est.

➤ ***L’Inde, les Philippines et le Brésil ont tous de grands projets d’investissement dans l’aménagement de vastes chantiers navals***

30. Le Brésil, l’Inde et les Philippines ont tous annoncé l’ouverture de vastes capacités de construction navale, dont plusieurs seront financées par des investissements de chantiers navals étrangers. Outre le fait que ces trois pays offrent la possibilité de bénéficier de coûts moins élevés, ces investissements paraissent particulièrement attrayants lorsque les chantiers navals qui les financent ne peuvent plus se développer faute d’espace.