

# Evolution de la flotte et des traffics dans la perspective du phasage

**Pierre Cariou**  
Professeur Associé  
Euromed Management



**Atelier Ad Hoc Débat Public**  
**PLN 2015**

# Éléments de cadrage

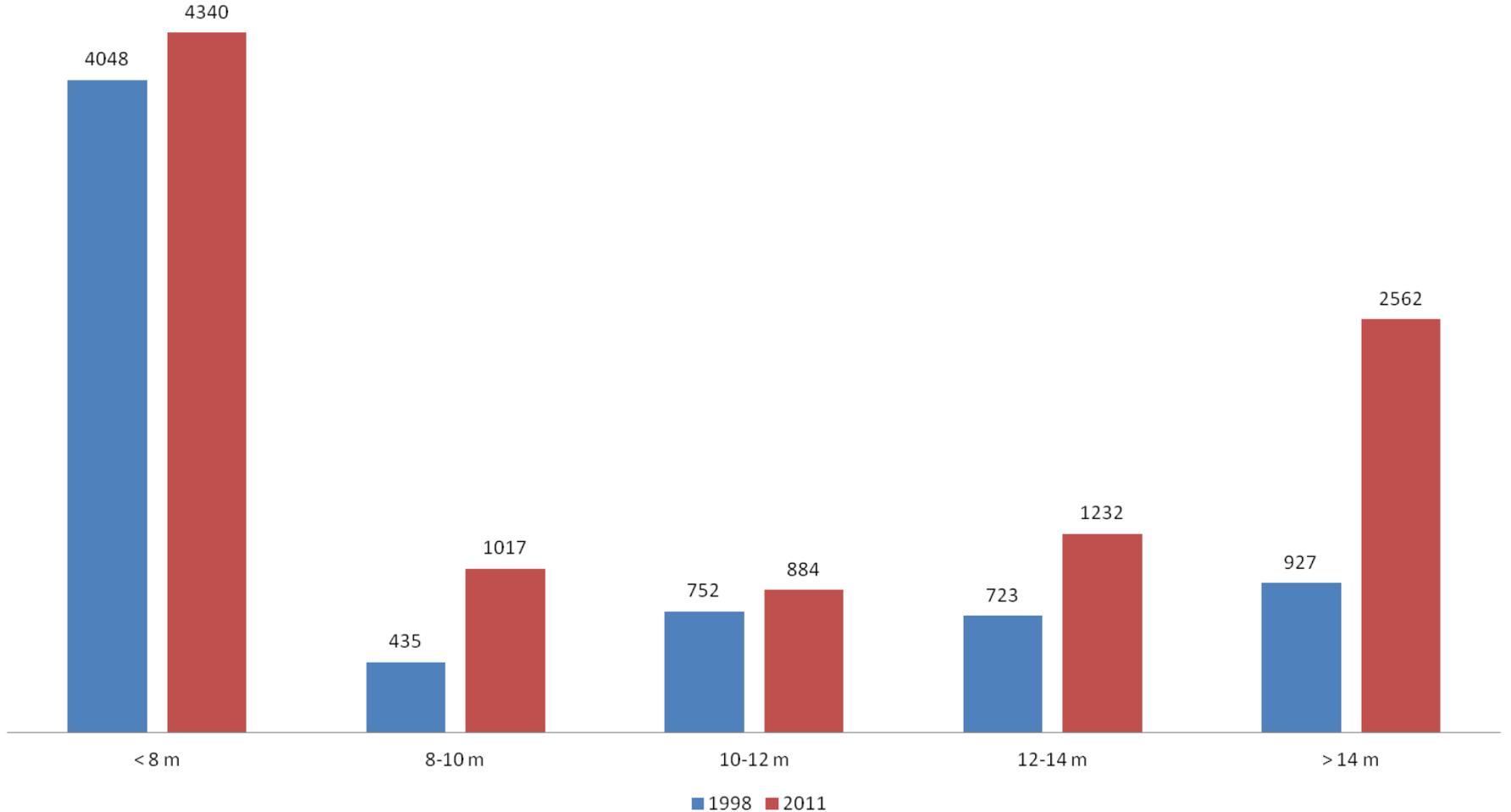
Un port est une industrie de services dédiée aux navires et aux marchandises.

Une condition nécessaire (non suffisante) est que les infrastructures, superstructures et infostructures soient à même de s'adapter aux évolutions futures:

- A. Du nombre et des caractéristiques des navires faisant escales (notamment taille, tirant d'eau, largeur, longueur)
- B. Du volume et des caractéristiques des marchandises transitant par le port
- C. Et que A et B soient compatibles afin d'éviter les goulots d'étranglement.

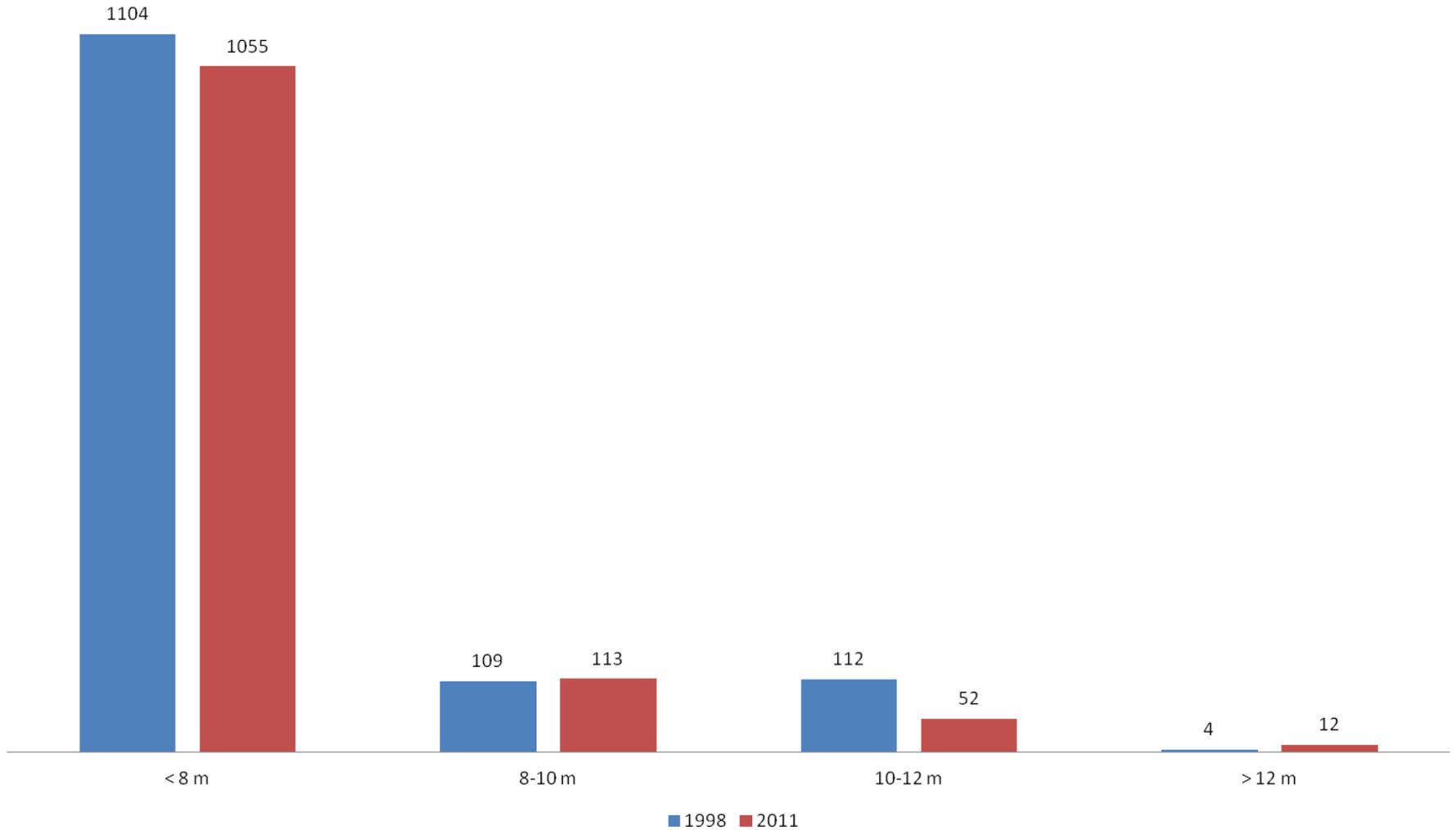
# Evolution flotte mondiale (Source ISL: 1998 & 2011)

Flotte mondiale pétroliers par tirant d'eau



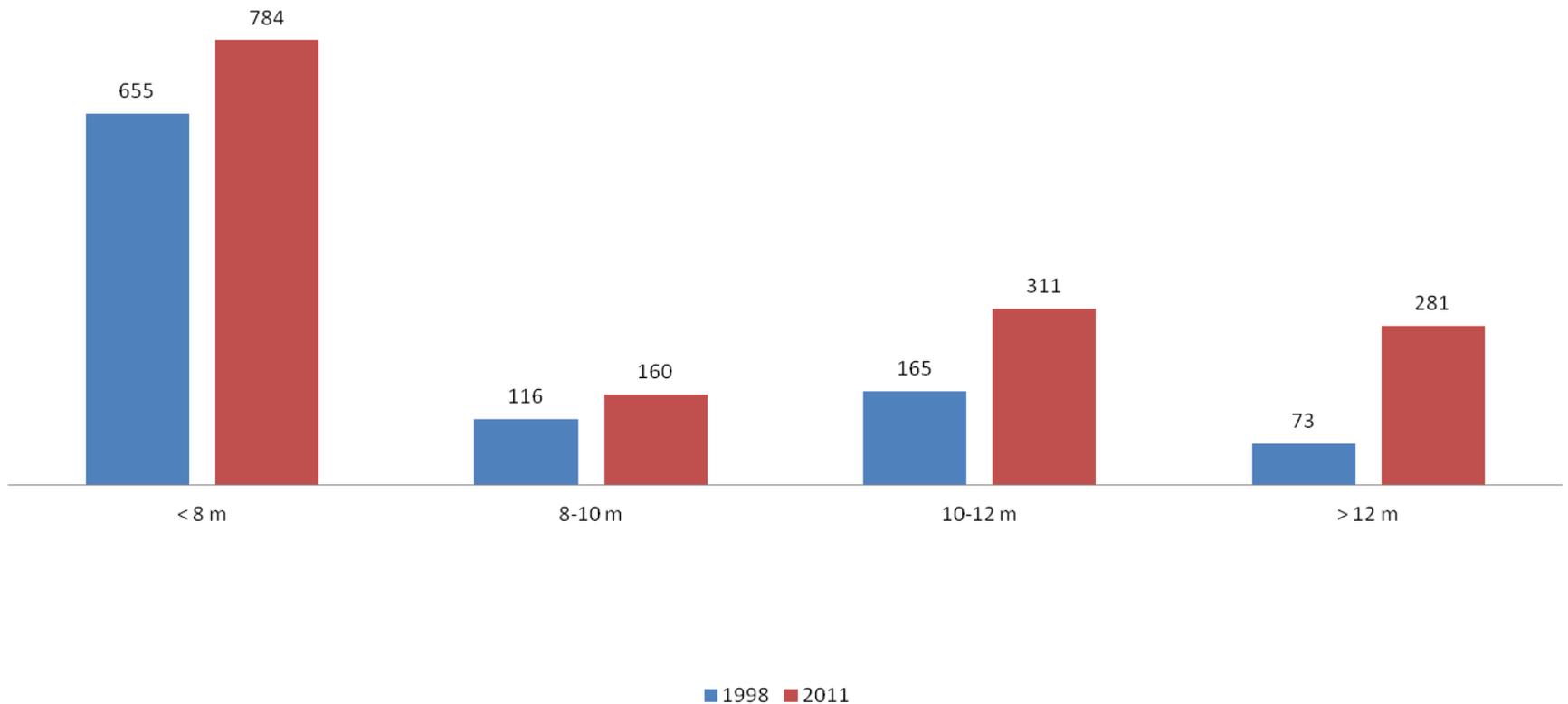
# Evolution flotte mondiale (Source ISL: 1998 & 2011)

Flotte mondiale chimiquiers par tirant d'eau



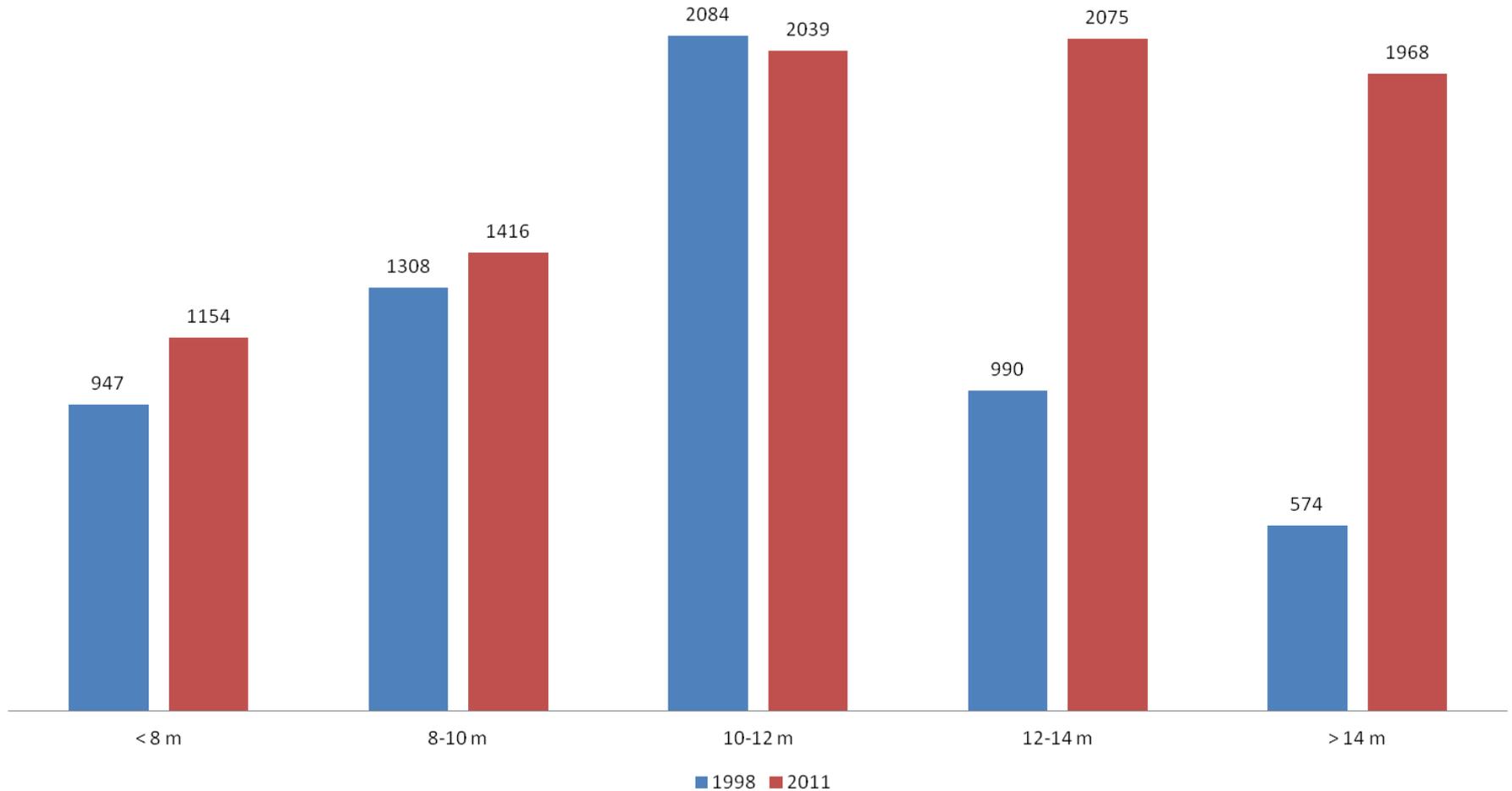
# Evolution flotte mondiale (Source ISL: 1998 & 2011)

Flotte mondiale des transporteurs de Gaz Liquide par tirant d'eau



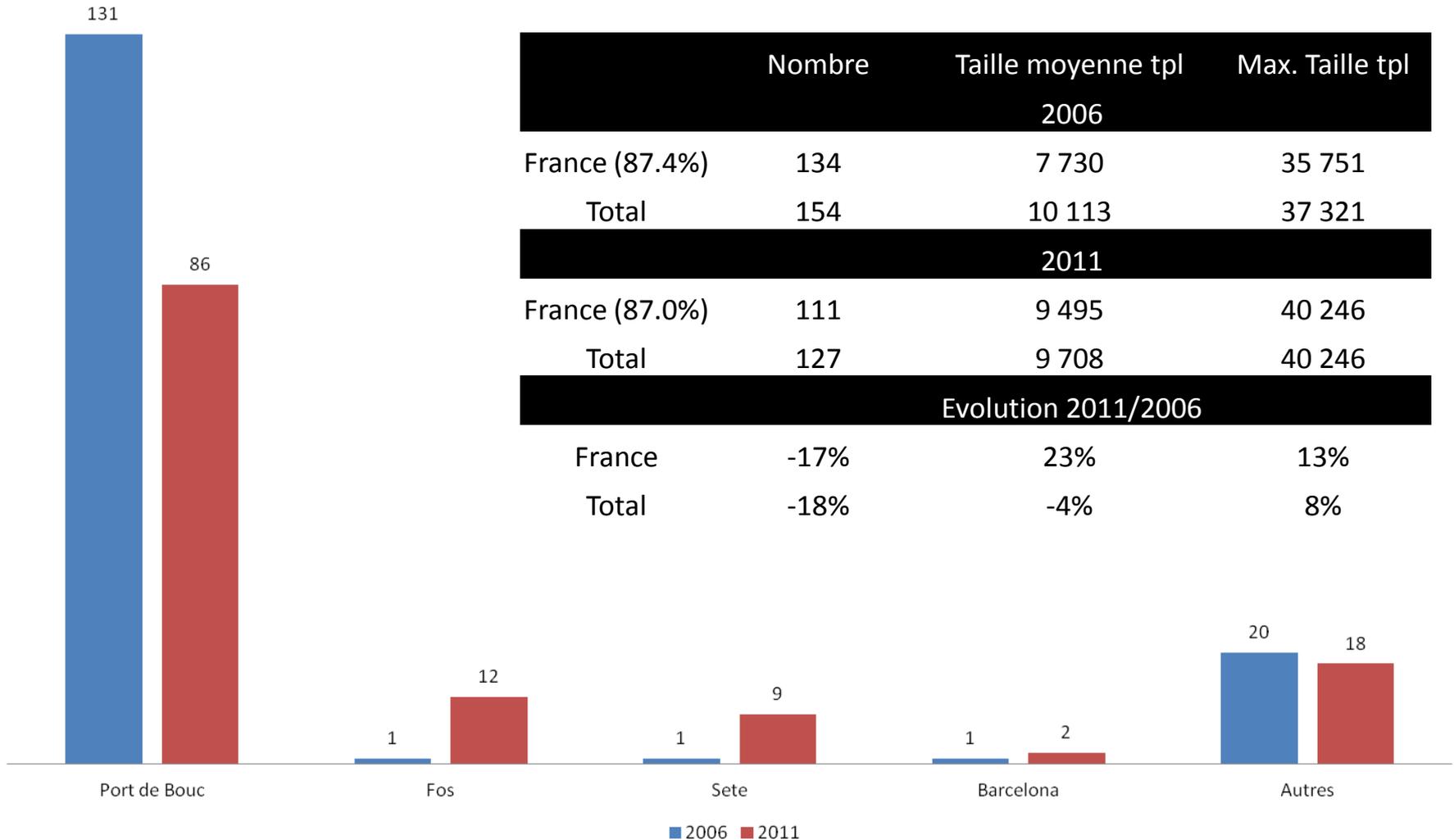
# Evolution flotte mondiale (Source ISL: 1998 & 2011)

Flotte mondiale de Vraquiers secs par tirant d'eau



# Caractéristiques navires PLN – Vrac liquides (2006-2011)

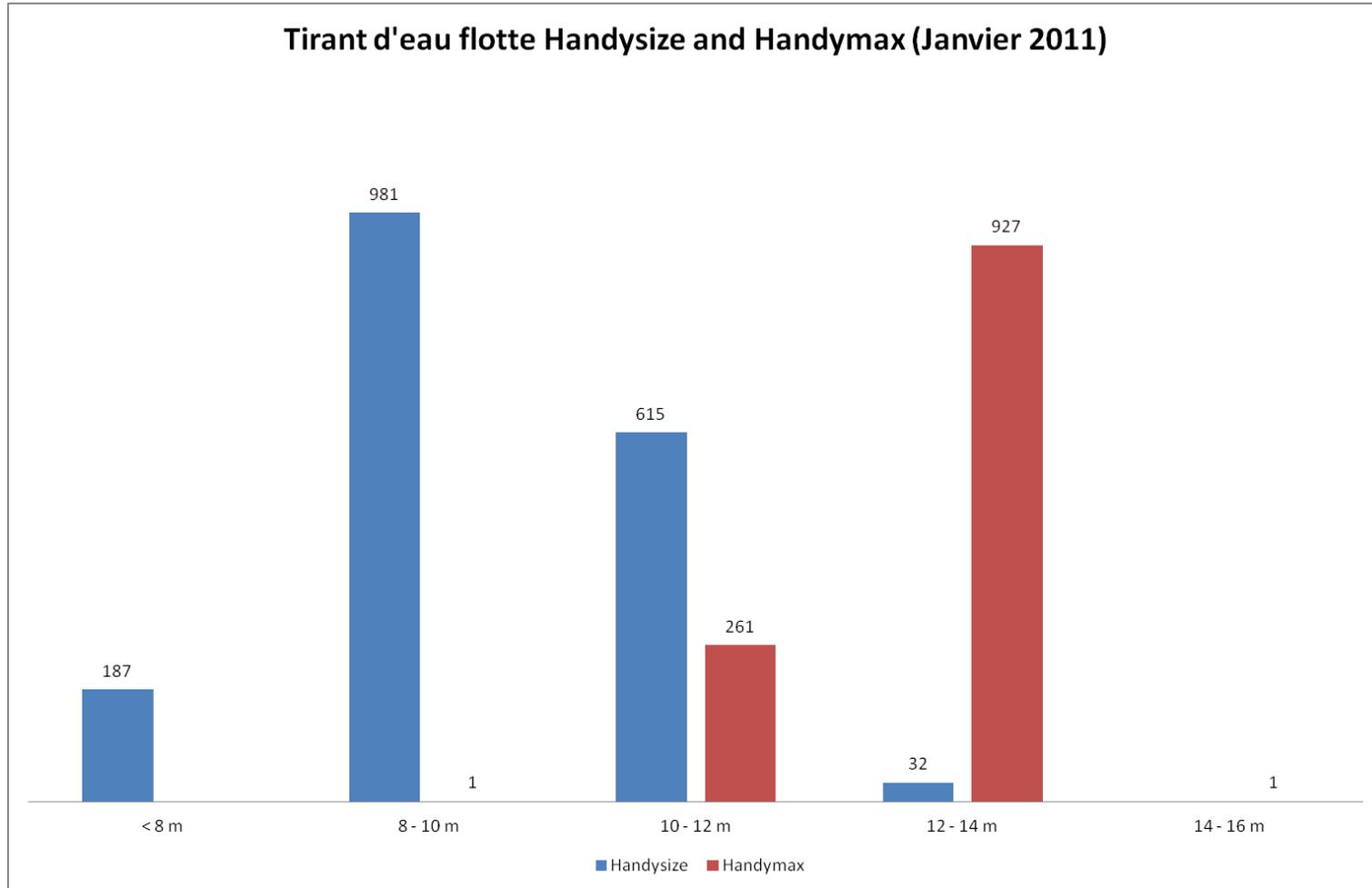
## Port d'origine des vracs liquides



	Nombre	Taille moyenne tpl 2006	Max. Taille tpl
France (87.4%)	134	7 730	35 751
<b>Total</b>	<b>154</b>	<b>10 113</b>	<b>37 321</b>
		2011	
France (87.0%)	111	9 495	40 246
<b>Total</b>	<b>127</b>	<b>9 708</b>	<b>40 246</b>
Evolution 2011/2006			
France	-17%	23%	13%
<b>Total</b>	<b>-18%</b>	<b>-4%</b>	<b>8%</b>

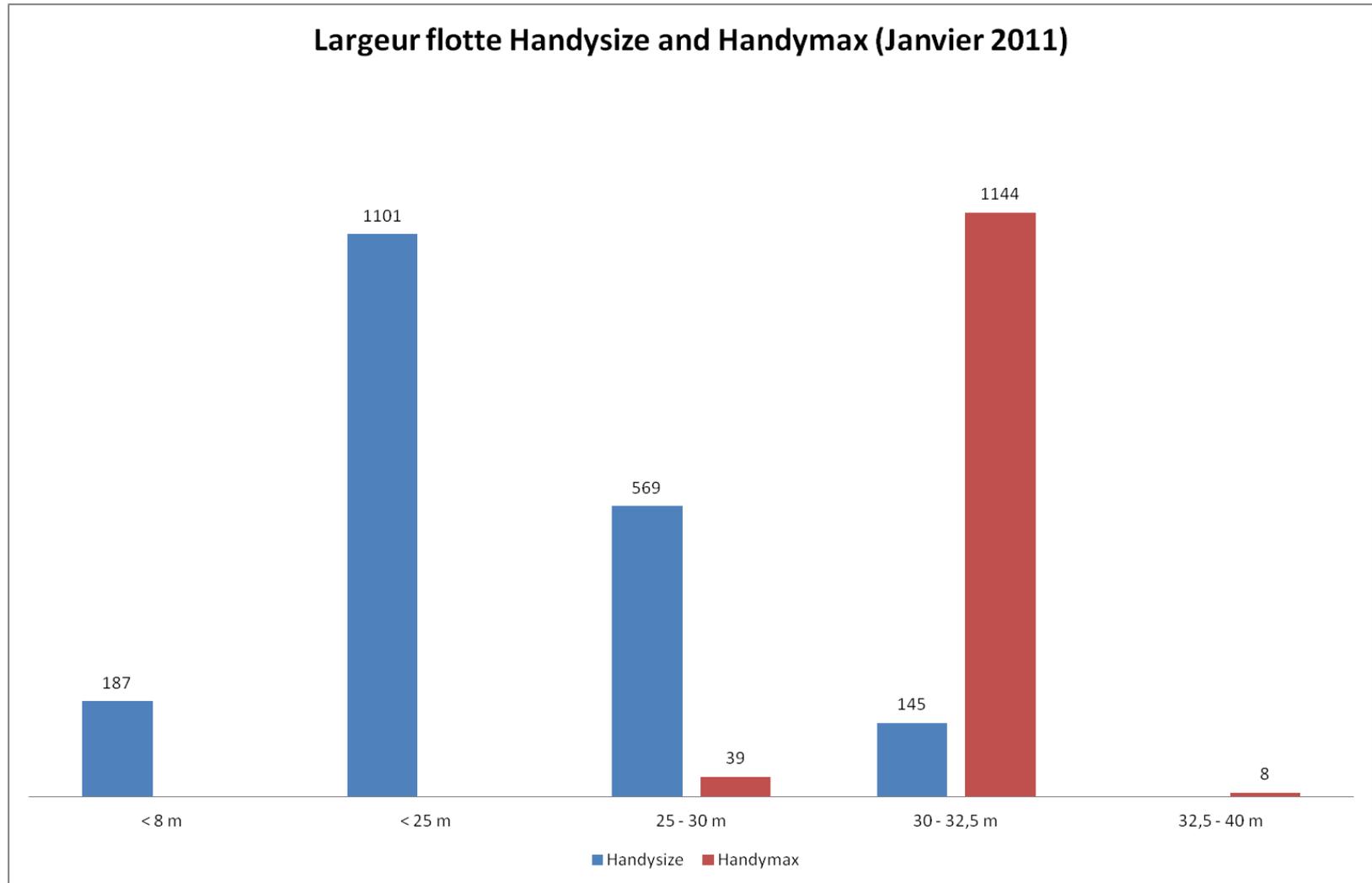
# Caractéristiques navires PLN – Vrac liquides

Handysize = (10 000 – 40 000) tpl & Handymax = (40 000 - 60 000) tpl



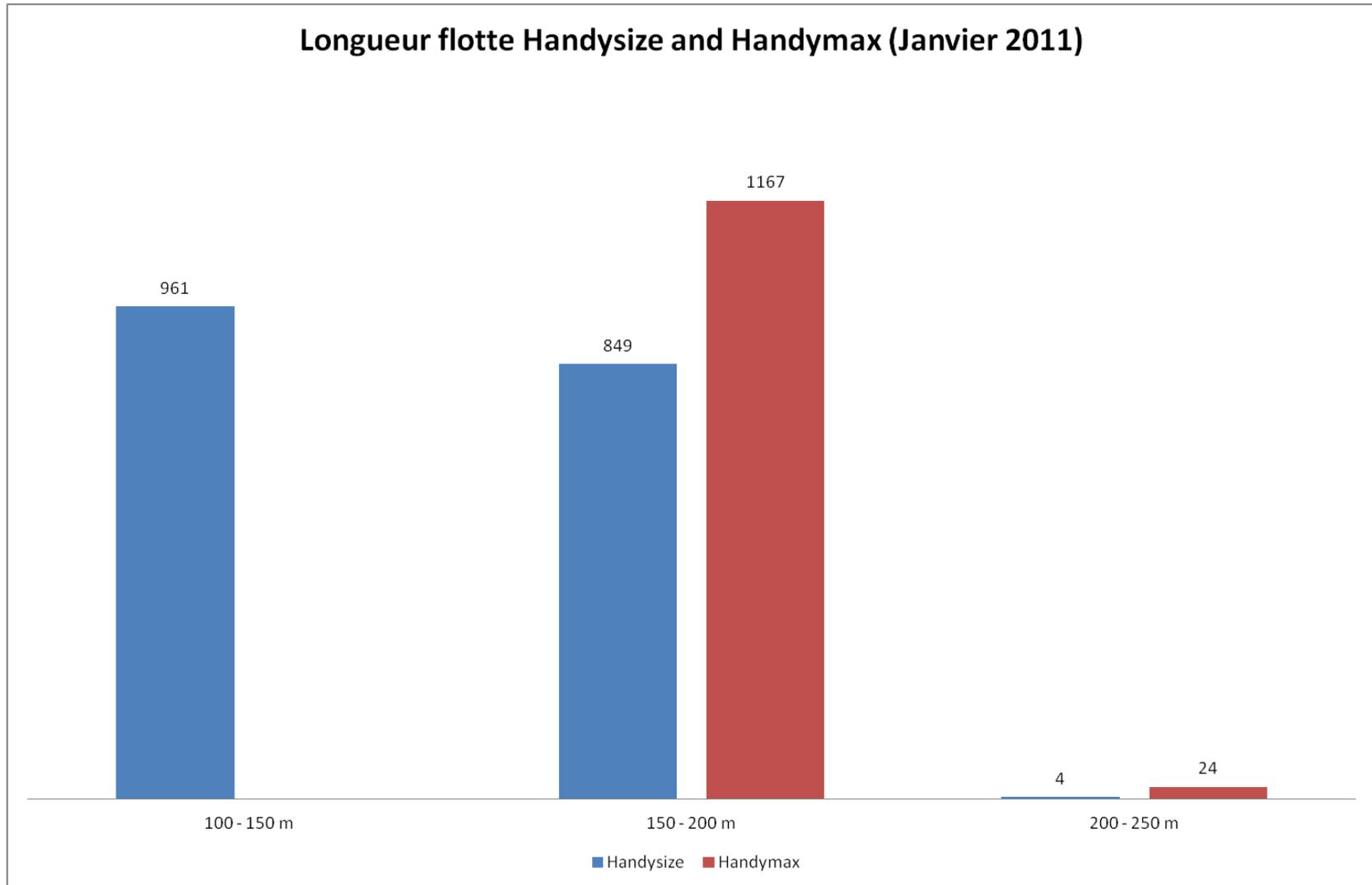
# Caractéristiques navires PLN – Vrac liquides

Handysize = (10 000 - 40 000) tpl & Handymax = (40 000 - 60 000) tpl



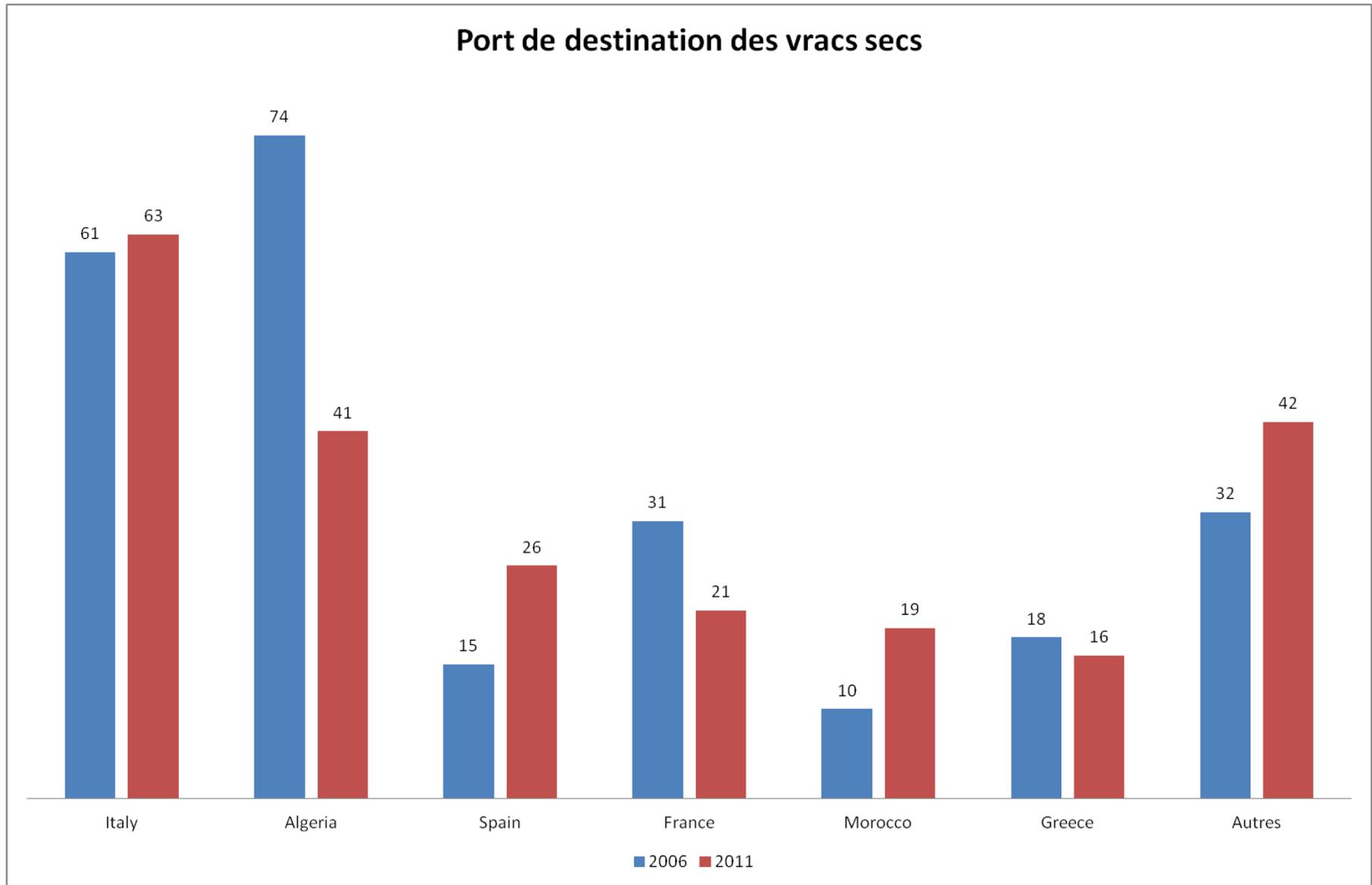
# Caractéristiques navires PLN – Vrac liquides

Handysize = (10 000 – 40 000) tpl & Handymax = (40 000 - 60 000) tpl



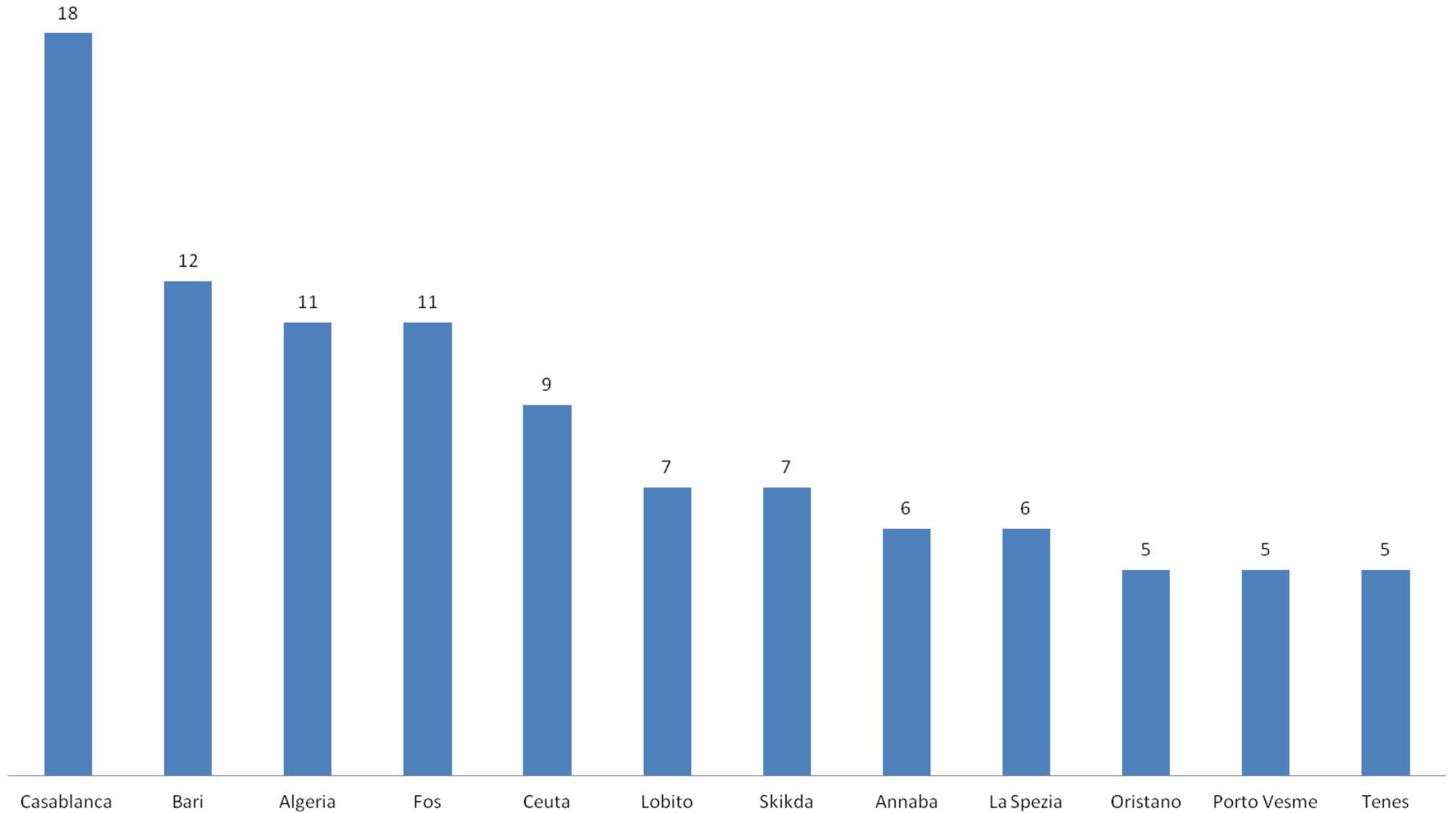
# Destination navires PLN – Vrac secs (2006-2011)

Port de destination des vrac secs



# Destination des navires pour PLN – Vrac secs

Top-12 Ports exportations de vrac secs en 2011



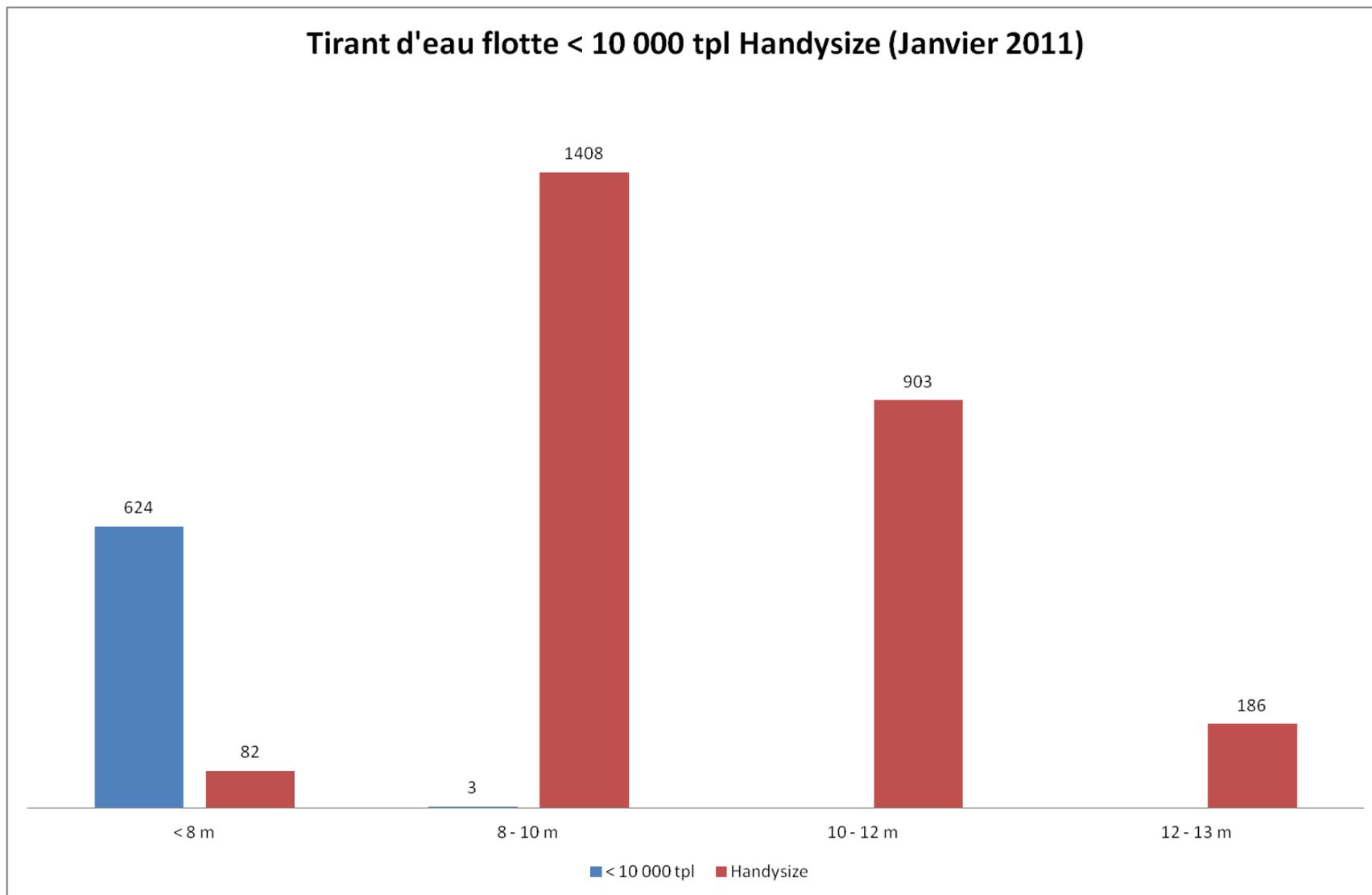
# Destination navires PLN – Vrac secs

	Nombre	Taille moyenne tpl 2006	Max. Taille tpl
Italy	61	3 525	8 278
Algeria	74	4 194	9 275
Spain	15	4 495	9 802
France	31	3 854	7 736
Morocco	10	2 920	3 710
Greece	18	3 794	7 929
Total	241	3 989	9 802
2011			
Italy	63	4 316	11 541
Algeria	41	9 123	13 089
Spain	26	6 566	11 366
France	21	4 865	12 996
Morocco	19	3 139	4 250
Greece	16	5 061	12 996
Total	228	6 196	13 089
Evolution 2011/2006			
Italy	3%	22%	39%
Algeria	-45%	118%	41%
Spain	73%	46%	16%
France	-32%	26%	68%
Morocco	90%	7%	15%
Greece	-11%	33%	64%
Total	-5%	55%	34%

# Caractéristiques navires PLN – Vrac secs

Navires (< 10 000) tpl vers Handysize = (10 000 - 40 000) tpl

Tirant d'eau flotte < 10 000 tpl Handysize (Janvier 2011)



# Implications PLN2015

- A. Qu'il s'agisse de la flotte de vraquiers secs ou liquides, une tendance de long terme à l'accroissement de la taille des navires
  
- B. **Concernant PLN**, une tendance depuis 2006 à la décroissance du nombre d'escales, compensée par l'accroissement de la taille des navires (= volume identique).
  
- C. Depuis 2006, si l'essentiel des **traffics pétroliers** provient toujours de France (87%), une croissance de la taille moyenne des navires (+23% taille moyenne tpl et -17% des escales).

# Implications PLN2015

- D. Depuis 2006, l'essentiel des traffics **vracs secs** demeure à destination intra-méditerranéenne, avec une disparité des zones export, on constate une croissance de la taille moyenne des navires (+55% taille moyenne tpl et - 5% des escales).
  
- E. Pour les vracs secs, la contrainte nautique est moins forte (phasage) que pour pétrole, mais la décroissance du nombre d'escale aussi (sans doute plus forte contrainte sur opérations à quai et terrestre).

# Conclusions générales

Pour une même quantité transportée, moins de navires font escales donc:

1. une contrainte moins forte sur le nombre de postes à quai.
2. une meilleure qualité de service (temps d'attente) aussi longtemps que les opérations à quai s'améliorent.
3. un coût d'import/export moins élevé (compétitivité région).
4. moins émissions de CO<sub>2</sub>, soufre et particules fines par tonne transportée.

# Conclusions générales

## **Mais:**

Pour une même quantité transportée, moins de navires font escales donc:

1. Moins de droits de port (tarification?) et de besoins en services aux navires (pilotage....)
2. La croissance de la taille des navires induit que ces navires vont encore plus valoriser le temps au port et les capacités de stockage (taux de rotation des marchandises sur le terminal).
3. Quel impact de la décroissance du nombre de navires sur le taux d'occupation des quais?

# Merci



Pierre Cariou  
Professeur Associé  
Euromed Management  
BP 921  
13288 – Marseille Cedex 9  
France  
Tel : +33(0) 491 827 859  
E-mail : [pierre.cariou@euromed-managment.com](mailto:pierre.cariou@euromed-managment.com)