

BIR

Ferrailles en Europe : la vie en rose ?

Anton van Genuchten (Allemagne) et Colin Iles (Grande-Bretagne) se sont partagés la tâche d'établir un rapport particulièrement intéressant sur la situation du marché européen des ferrailles.

On devrait produire en Europe en 2003 à peu près la même quantité d'acier que celle qui fut produite en 2002, aux alentours de 158 millions de tonnes. Cette évolution apparaît en contraste avec la prévision concernant la production mondiale qui, à 930 millions de tonnes, devrait progresser de 3,1 %. A quoi est due selon vous cette différence marquée entre le Vieux Continent et le monde ? A la Chine ? Bravo, c'était en effet la bonne réponse. En effet, on s'attend à produire dans l'Empire du milieu quelque 220 millions de tonnes d'acier contre 181 millions l'an dernier : c'est donc bien la Chine qui fera pratiquement à elle seule l'essentiel de la « croissance » de la production mondiale. En Europe, on verra sans doute cette année la production diminuer en Belgique et en Grèce où des usines ont été fermées. Par contre, la production de la France, de l'Italie, du Portugal et de la Finlande devrait compenser le tassement de production enregistré dans les deux précédents pays.

Ferrailles : référence Oslo

Quand les professionnels se quittèrent à Oslo, au mois de mai dernier, la ferraille était en train de baisser après les augmentations importantes enregistrées au 1^{er} trimestre de 2003. Après un passage dans une zone de calme en mai et juin, les prix ont commencé à reprendre leur ascension. En 2002, on a constaté pour la première fois que l'Union euro-



▲ Anton van Genuchten

péenne avait exporté plus de ferrailles qu'elle n'en avait importées. C'est une tendance qui selon les auteurs du rapport devrait continuer alors que la demande augmente de façon nettement plus importante en Extrême-Orient notamment qu'elle n'augmente en Europe. En 2003, au cours des 7 premiers mois, les exportations de ferrailles de l'Union européenne vers les pays hors-Union ont augmenté de façon significative grâce en particulier à la demande turque. La diminution drastique des exportations des pays de l'ex-Urss résultant de l'imposition de taxes à l'exportation ont eu pour conséquence le retour de la Turquie aux achats en Europe.

Les Etats-Unis se sont également avérés un acheteur régulier de ferrailles de qualité en Europe et bien que la production d'acier ait été en repli aux Etats-Unis l'an dernier, les sidérurgistes de cette région ont acheté un peu plus de ferrailles en Europe en raison de la faiblesse des approvisionnements du marché domestique.

L'Inde a également accru ses achats européens en raison du redémarrage de l'industrie et de la mise en œuvre d'un

important programme gouvernemental d'infrastructures routière et ferroviaire. Si les exportations vers l'Extrême-Orient se sont repliées en raison des opportunités offertes par la Turquie et l'Inde, la demande au sein de l'Europe s'étant maintenue, le marché a tiré du contexte actuel des conclusions positives.

Les importations de ferrailles de l'Union européenne des pays hors Union ont également progressé au cours des 7 premiers mois de l'année, mais à un taux légèrement inférieur à celui des exportations. Les chiffres montrent le repli attendu de la Russie et de la République tchèque mais il est intéressant de voir la Pologne en train de devenir un fournisseur significatif de l'Union, même si au cours de la période récente, un volume important de matières premières a été retenu à l'intérieur des frontières. La récente privatisation de la sidérurgie polonaise pourrait avoir pour conséquence une augmentation de la demande domestique dans les années à venir. La consommation de ferrailles à l'intérieur de l'Europe est restée stable au cours des trois dernières années aux alentours de 85 millions de tonnes et il est vraisemblable qu'elle ne connaîtra pas d'évolution marquée au cours des années à venir. Les consommateurs n'en éprouvent pas moins de plus en plus de difficultés à s'approvisionner en particulier en ce qui concerne les bas résiduels. A cela plusieurs raisons :

- la diminution des importations des pays de l'ex-Urss qui étaient une source régulière de ferrailles de qualité,
- le déclin de la production industrielle au sein de l'Europe qui tend à se délocaliser vers l'Extrême-Orient pour profiter de meilleures conditions de coûts,
- l'évolution du gisement européen qui fait que disparaissent les ferrailles lourdes de qualité au profit de ferrailles légères issues de la consommation,
- l'augmentation de la demande de ferrailles à bas résiduels hors de l'Union européenne.

Prospectives

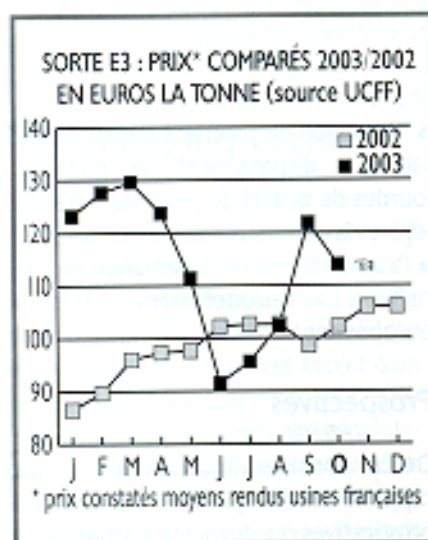
De ces considérations, les auteurs du rapport ont tiré quelques conclusions prospectives qui devraient rassurer tous

Ferrailles - Sidérurgie

ceux qui s'expriment sur le marché de la ferraille.

- La production mondiale d'acier devrait continuer à croître tant que la Chine restera sur les trends de croissance sur lesquels elle est installée.
- Les États-Unis et la Russie semblent s'installer doucement sur des chemins de croissance qui devraient avoir un impact positif sur la consommation mondiale d'acier.
- La situation économique de la plupart des grands pays consommateurs de ferrailles semble devoir s'améliorer.
- Les taux de change ont joué un rôle majeur dans la confusion qui a régné sur le marché des ferrailles en Europe avec le dérapage de 18 % du dollar face à l'euro cette année.
- Les taux de fret ont également montré une volatilité croissante notamment sur les grosses embarcations.
- Les secteurs de la sidérurgie et de l'automobile affichent des prévisions plutôt optimistes pour les 6 prochains mois.

Comme toujours, de nombreux facteurs influent sur le marché des ferrailles. Demande, offre, taux de change et de fret en sont les principaux paramètres. Tous ces facteurs semblent au cours de la période récente de plus en plus volatils. Néanmoins, il est difficile de ne pas conclure que la tendance sous-jacente pour la demande de ferrailles est de progresser plus vite que ne progressera l'offre. ●



(Bir)

Sur la zone pacifique

Jeremy Sutcliffe représente au BIR la région pacifique, une région vers laquelle les yeux du monde entier de la ferraille sont tournés car c'est vraiment là qu'il se passe quelque chose. C'est avec quelques questions qu'il devait entamer son propos. La principale d'entre elles était sans doute de savoir jusqu'à quand l'insatiable appétit de la Chine pour les matières premières en général et la ferraille en particulier va-t-il continuer à s'exprimer. D'une manière plus conjoncturelle, Jeremy Sutcliffe se demandait également quelles seraient sur cette zone les conséquences de l'affaiblissement du dollar et l'impact de l'explosion récente des taux de fret. Première réponse, la Chine et l'Inde sont, du point de vue sidérurgique, les moteurs de la région. Si la production d'acier asiatique a augmenté en moyenne de 12,3 % entre janvier et août, la production chinoise s'est accrue de 21 % et celle de l'Inde de 11 %. À côté de cela, la production de la Corée qui fut un des « Dragons de l'Asie » n'a progressé que de 2 %. La Corée du Sud qui est partie sur la voie du développement bien avant les autres pays du Bassin Pacifique se trouve aujourd'hui confrontée à des conditions économiques très « occidentales » et à d'intermittents problèmes sociaux. La Corée du Sud est néanmoins restée au premier rang des importateurs de ferrailles, notamment en provenance de l'Occident en raison des difficultés d'approvisionnement en provenance de la mer Noire et du Japon. Le Japon qui avait joué ces dernières années le rôle de fournisseur de certains pays du bassin s'est replié sur ses terres en raison d'une forte appréciation du yen, de l'affermissement des prix domestiques lié à une augmentation importante de la production d'acier. La réduction des ventes japonaises de ferrailles a non seulement affecté la Corée mais également Taïwan qui reste un important importateur. En Australie, l'industrie sidérurgique continue à bien se porter en raison d'une activité soutenue dans la construction et les importations d'acier sont favorisées par la solidité du dollar australien. ●

Suite de la page 1

Sur le marché international, les prix ont rebondi sous la pression conjointe de l'augmentation des taux de fret et de la faiblesse du dollar. Mais l'augmentation des prix n'a pas été seulement le fruit de considérations « techniques ». La demande asiatique reste bien orientée.

Selon le *Metal Bulletin*, un chargement de plus de 40 000 tonnes de A 3 au départ de Finlande sur la Corée a été traité au prix de 190 \$. Les Turcs quant à eux, peu présents dans le courant du mois de septembre ont commencé à s'inquiéter des rudesses de l'hiver et cherchent désormais à constituer quelques réserves. Ils se sont évidemment d'abord tournés vers la Mer Noire pour éviter de payer des charges de frets trop importantes. Mais sur ce bassin comme sur la plupart des autres, la disponibilité de ferrailles n'est pas considérable.

Sur le marché américain, les chutes neuves des constructeurs automobiles ont effectué un saut considérable en gagnant 16 \$ par tonne au cours des enchères de fin de mois. On est passé pas loin du record de prix enregistré par les chutes neuves en janvier 1998 lors de la dernière décade, le record absolu ayant pour sa part été enregistré en juin 1974 à 178,12 \$.

Les observateurs cherchent évidemment à comprendre ce que signifie cette hausse alors qu'au cours des précédentes enchères, le niveau de prix n'avait que faiblement progressé. L'optimisme est plutôt de mise puisque cette évolution est généralement analysée comme une phase plateau-rebond qui ouvre pour les mois qui viennent, des perspectives plutôt encourageantes. Il se peut simplement que la hausse enregistrée fin octobre soit motivée par le réflexe « écureuil » en perspective de l'hiver, mais pour nombre d'analystes, un manque de ferrailles malgré la « reprise économique américaine » motivé pour l'essentiel des usines intégrées à vouloir protéger leur approvisionnement. On attend maintenant de savoir quelle sera la répercussion de la hausse des chutes neuves sur les autres ferrailles américaines. Une hausse de 5 à 10 \$ n'est pas écartée. ●

(BIR)

Chance intéressante

Dans six mois environ, une partie de l'Europe de l'Est comprenant quelque 75 millions d'habitants devrait adhérer à l'Union européenne. Lors de la réunion de Vienne de la division Métaux non ferreux du BIR, présidée par Marc Natan, Boris Bronneberg de Hüttenwerke Kayser AG a présenté un rapport sur le marché est-européen.

Si dans l'Europe actuelle des IS, le taux de croissance devrait être en 2004 de 1,4 %, les futurs membres s'attendent à une croissance de 4 %. Cette progression est due en premier lieu à l'industrie de transformation. En raison de la forte concurrence exercée par de nombreuses régions à faible coût comme l'Extrême-Orient, un nombre croissant de sociétés délocalisent leurs installations de production situées dans des zones à coût élevé comme l'Europe des IS ou les Etats-Unis, ou au moins une partie d'entre elles. Après l'Asie et notamment la Chine, où des unités de production naissent chaque jour, de nombreuses sociétés du domaine de l'industrie automobile par exemple ou du secteur de la production des câbles mettent en place des filiales ou développent leurs unités de production en Europe de l'Est. Parmi les facteurs qui contribuent à obtenir une rentabilité plus élevée dans ces régions figurent les coûts salariaux plus bas, les horaires de travail plus longs, des coûts de l'énergie plus faibles ainsi que des réglementations environnementales plus souples. Il est évident que certains de ces avantages se réduiront lorsque ces pays entreront dans l'Union européenne et mettront en œuvre ses règles et ses réglementations. Ils continueront cependant à jouer à l'avantage de l'Europe de l'Est en tant que région industrielle en croissance.

En ce qui concerne l'union monétaire, l'euro et sa possible introduction sur les marchés est-européens, aucun changement n'est attendu au cours des toutes prochaines années. Les nouveaux membres de l'Union devront adhérer



▲ Boris Bronneberg

aux critères de Maastricht avant de passer à l'euro. Une fois que ces critères de convergence seront remplis, ces pays seront obligés de passer à l'euro, car l'option de rester en dehors de la zone euro, comme l'a fait par exemple la Grande-Bretagne, ne sera plus permise. « En ce qui concerne notre secteur, comme d'autres secteurs d'ailleurs, c'est dans l'intérêt des négociants, des marchands et des consommateurs que les échanges se fassent librement, sans obstruction. Un mauvais exemple est celui donné par la Russie », a estimé Boris Bronneberg. Parmi les sujets débattus figurent les droits d'exportation imposés sur les matériaux secondaires non ferreux par la Russie. Le fait est que ces mesures protectionnistes interdisent les exportations de matériaux secondaires non ferreux de la Russie : les quantités négociées ont diminué considérablement au cours des dernières années pratiquement jusqu'à l'arrêt. Ces mesures ont incité les investisseurs à augmenter les capacités de raffinage de cuivre en Russie et en Europe de l'Est. Celles-ci absorberont la production intérieure croissante de déchets de cuivre. Les raffineurs et les fondeurs de l'Europe de l'Est auront à faire face à une pénurie générale de matériaux secondaires, ainsi qu'à une pression croissante de la part des marchés émergents, les obligeant à réduire les charges de raffinage et à entrer sur des marchés plus éloignés.

En tant que critère pour entrer dans l'OMC, les droits d'exportation mis en œuvre par la Russie ainsi que d'autres mesures protectionnistes doivent être abolis. Lorsque cela sera réalisé, le marché de l'Europe de l'Est pourra appor-

ter une contribution positive au négoce de matériaux secondaires.

Un autre facteur d'influence sur les marchés de l'Europe de l'Est est constitué des exportations vers l'Extrême-Orient. Comme sur pratiquement tous les marchés dans le monde, la politique de prix agressive liée aux pratiques inéquitables comme les remises sur la TVA de la Chine et d'autres pays asiatiques fait que la marchandise se dirige vers l'Extrême-Orient dans des quantités toujours accrues. En conclusion, le déplacement de la production vers l'Europe de l'Est devrait modifier les flux des déchets. La croissance économique devrait stimuler l'investissement dans l'infrastructure, contribuant ainsi à une augmentation du volume de matériaux secondaires. Pour les Européens, il pourrait être difficile de s'habituer au mouvement de l'industrie vers l'Europe de l'Est. Les développements en Europe de l'Est offriront cependant au marché toujours plus global des matériaux secondaires « une chance intéressante », a conclu Boris Bronneberg. ●

(Inox)

Impulsion à la recherche

Le président du comité Aciers inoxydables et alliages spéciaux Sandro Giuliani a ouvert la table ronde du congrès de Vienne du BIR en faisant observer que cette réunion avait lieu « au bon endroit et au bon moment », sachant qu'en 2004 l'Union européenne devrait accueillir dix nouveaux membres et que l'Autriche a toujours été considérée comme la porte vers l'Europe de l'Est.

Dans le rapport « européen » présenté à Vienne, Sandro Giuliani a passé en revue l'évolution du marché depuis le congrès d'Oslo du BIR. Le cadre économique d'ensemble ne s'est pas considérablement modifié. Les statistiques sur la consommation américaine semblent confirmer que la reprise est contrastée. D'autre part, la croissance en Extrême-Orient et surtout en Chine se poursuit en enregistrant des taux particulièrement élevés. Cette zone constituait au

moment de la réunion de Vienne « le seul vrai moteur de l'économie mondiale ». L'Europe apparaît comme incapable de sortir d'une période de stagnation qui dure déjà depuis plus de trois ans et ce n'est pas la faiblesse de la monnaie américaine qui va aider la reprise sur le Vieux Continent.

L'industrie de l'acier inoxydable a maintenu globalement son taux pluriannuel de croissance, même si une diminution de production a été enregistrée en Europe au troisième trimestre, surtout dans le but de soutenir le prix des produits finis. Le vrai moteur de cette croissance est la Chine.

La grève prolongée chez Inco a réduit encore plus l'offre de nickel primaire. Mais la reprise de la production n'a pas modifié la situation du marché.

Sandro Giuliani a rappelé qu'aucune nouvelle production minière ne devrait être mise en route avant 2006-2007 malgré la progression constante de la demande de l'industrie de l'acier inoxydable. Un élément nouveau, mais temporaire, est probablement la plus grande disponibilité de matériaux secondaires, suite à des prix plus rémunérateurs. Elle n'est toutefois pas suffisamment grande pour permettre d'accroître le taux d'utilisation des matériaux secondaires dans les aciéries.

Il faut donc s'attendre à une nouvelle hausse du prix, déjà élevé, du nickel ainsi qu'à une pression croissante sur les marchés des « déchets » d'inox. (L'évolution des événements a confirmé cette prévision : au début de cette semaine, le prix du nickel a affiché son niveau le plus élevé depuis 14 ans - ndlr.)

Sandro Giuliani a attiré l'attention sur le fait que le prix élevé des matériaux secondaires en inox pourrait encourager leur substitution et la réduction de la proportion des aciers austénitiques. Les prix élevés ont déjà mis en difficulté certaines usines européennes qui ont réagi en développant la recherche sur les alliages inoxydables ayant un faible contenu en nickel et plus de carbone, de chrome et de manganèse. A moyen terme, la recherche pourrait conduire à un changement structurel dans l'industrie de l'acier inoxydable et à une réduction de la demande de nickel, qui aura



▲ Sandro Giuliani

certainement un impact sur les prix.

Faisant un rapide tour des principaux marchés européens, Sandro Giuliani a constaté qu'au Royaume-Uni, les problèmes d'Avesta Polarit ont accentué la réduction de la production d'acier inoxydable au troisième trimestre, ce qui a conduit à une réduction de 550 000 tonnes à 445 000 tonnes du tonnage prévu sur l'ensemble de l'année. En Allemagne, la production totale d'acier inoxydable a diminué de 3,3 % durant les huit premiers mois de cette année. De plus, le pourcentage de l'acier austénitique dans la production totale a de nouveau diminué de 3 points. L'Allemagne devrait rester, cette année, un important exportateur de « déchets » d'inox : durant les huit premiers mois de 2003, elle en a exporté 297 000 tonnes, alors qu'elle en a importé 132 000 tonnes. L'Italie a enregistré une baisse de production au troisième trimestre suite à une diminution du volume des stocks stratégiques mais aussi en raison des difficultés d'approvisionnement en électricité. L'Italie reste essentiellement un importateur de « déchets » d'inox, même si les exportations vers la France jouent encore un rôle important. La fermeture attendue d'une usine en France peut réduire le volume du flux des déchets de l'Italie vers la France dans le proche avenir.

Les importations de « déchets » d'inox de l'Union européenne en provenance de pays tiers se sont considérablement accrues depuis l'année dernière (elles ont atteint 430 000 tonnes au cours du premier semestre), en raison de la forte demande venant des nouvelles usines de Belgique et de Finlande. ●

Risques et incertitudes

Dans son rapport préparé pour le congrès de Vienne, Barry Hunter a estimé que « la volatilité des cours du nickel au LME continue de présenter d'énormes risques et incertitudes sur le marché international des « déchets » d'inox ». Le marché américain est actuellement dominé par la production croissante de North American Stainless. Les besoins croissants de ce dernier ont modifié les flux traditionnels de « déchets » sur le marché intérieur américain. Les exportations américaines continuent de refléter une forte demande à l'étranger, venant notamment des nouvelles capacités de production en Asie et en Europe. Au cours de huit premiers mois de 2003, Taiwan est resté la première destination des exportations américaines. A noter toutefois que depuis le mois de juin, la Corée du Sud a pratiquement doublé ses importations en provenance des Etats-Unis, en raison de la montée de sa capacité de production à 1,2 million de tonnes par an. La Chine devient un importateur de plus en plus important de « scrap » américain. En Europe, la Finlande a remplacé l'Espagne en tant que premier débouché de « déchets » d'inox américains. A la différence de l'Asie, où la majorité des livraisons arrivent encore en conteneurs, les exportations vers l'Europe se font majoritairement en vrac. L'accroissement du fret maritime vers l'Europe et l'Asie, aussi bien pour les petits que pour les grands navires, devrait finir par avoir un impact sur les flux de livraison et le prix CIF des matériaux livrés actuellement en vrac. Globalement, le volume des exportations américaines devrait dépasser en 2003 le niveau record de 455 000 tonnes enregistré en 2000. La pression sur les livraisons internes qui devrait en résulter pourrait conduire à « une dépendance accrue des consommateurs des disponibilités de nickel primaire ». Aux Etats-Unis, la tension sur l'offre de « déchets » d'inox devrait se maintenir, en raison de la diminution de la base de production de l'industrie de transformation. ●

Rubrique suivie par Dinu Dragomirescu