

La **Direction des Affaires Industrielles** du GIFAS en partenariat

avec ARTHUR LITTLE présente

Janvier 2023

La Lettre M

La lettre d'information des Matières Premières

Introduction

Lors de la précédente lettre, nous évoquions un double phénomène : celui d'une baisse constatée du prix des matières premières, couplée à une crise énergétique sans précédent dont les impacts restent encore à mesurer.

Plusieurs semaines sont passées et quelques constats peuvent être faits :

- Les prix des matières premières restent relativement contenus par rapport à ceux de la période 2021/22,
- Celui des intrants (énergie et transport) se sont nettement détendus et la pression devrait diminuer sur les industriels à un horizon moyen terme,
- La fin de la politique zéro covid en Chine permet d'envisager une reprise progressive de la demande sur l'ensemble des filières (métallique, chimique, électronique...) chinoises dont la conséquence limiterait la poursuite baissière...

Mais tout cela reste très incertain : face à la flambée des cas de covid en Chine (janvier 2023), l'effet des futures mesures restrictives est inconnu,

La crise énergétique redoutée ne devrait pas se matérialiser cet hiver du fait de températures particulièrement clémentes...

Mais les craintes se portent à présent sur l'hiver prochain (en l'absence d'approvisionnement de gaz russe pour remplir les réserves européennes).

La filière aéronautique continue de mener des actions en parallèles de ces mouvements de marché afin de limiter son exposition à de futurs risques, le degré d'incertitude reste cependant très élevé.

Rendre plus robuste et résiliente la *supply chain* devient une prérogative critique : identifier les points clés et ceux à risque, diversifier les sources d'approvisionnement, prendre en compte les risques climatiques / politiques / cyber / énergétiques, favoriser et développer des filières de recyclage compétitive sont autant de sujets sur lesquels la filière se mobilise avec abnégation.

Matières Métalliques

Depuis plusieurs mois, la baisse de la demande chinoise (confinements à répétition, baisse de la construction immobilière...) a pesé sur les marchés. Elle a fortement contribué à la tendance baissière.

Toutefois l'annonce par la Chine de l'assouplissement des mesures anti-Covid a généré un appel d'air au niveau de la demande (entrainant des perspectives de hausse) qui a contribué à une légère remontée des cours des matières premières.

La situation reste très incertaine à court terme :

- Face à la flambée des cas en Chine : les épidémiologistes prédisent 3 vagues cet hiver dans le pays ; au-delà la demande pourrait reprendre une croissance "normale",
- Face au ralentissement de la croissance des économies dites développées : le risque de récession est perçu comme probable et continue d'alimenter les spéculations.

Plusieurs analystes continuent de tabler sur une stabilité des prix pour 2023.

La vision court terme et l'évolution des prix n'est toutefois qu'une partie émergée de ce qui anime la communauté "matières". Depuis plusieurs mois, la montée en puissance de la filière "véhicules électriques" alimente les discussions : l'énorme consommation attendue pour les minerais tels que le Nickel, le Cobalt, le Lithium, le Magnesium... utilisés dans les batteries mobilisent les OEMs de tous les

écosystèmes (dont l'aéronautique) pour sécuriser ces ressources et éviter : flambée des prix et perturbations des chaînes d'approvisionnement dans les prochaines années.

L'Europe prépare aussi un "Critical Raw Materials Act" prévu au mois de mars 23 afin d'assurer la disponibilité de ces ressources clés à l'ensemble des industriels.

Le recyclage va également devenir un des enjeux clés pour les mois et les années à venir : cette source non négligeable de matériaux doit commencer à être au cœur des réflexions stratégiques. Le recyclage : c'est une acceptabilité sociétale, une communication vertueuse et un gain d'indépendance.

Nickel

Début janvier 23, le prix est revenu à des niveaux comparables à ceux de Q2-2022 :

- 29 900 $/tonne, à comparer aux 22 000 $/tonne courant septembre / octobre. Les contrats dits à long terme se stabilisent autour de 30 000 $/tonne.

La réouverture de la Chine risque d'accélérer le le niveau de la demande en 2023.

Le Nickel russe continue d'être côté sur la bourse mondiale du Nickel (London Metal Exchange – LME) ce qui permet d'assurer la disponibilité de l'ensemble des capacités.

La hausse de la production en Indonésie laisse présager un surplus capacitaire pour 2023 qui devrait permettre une stabilisation (et non une hausse) des prix.

La volatilité des prix du nickel reste toutefois très importante.

En mars dernier la décision des autorités d'annuler les cotations sur une journée (le prix avait grimpé à plus de 100 000 $/tonne) a conduit à une diminution très forte des volumes échangés sur le LME : en octobre 22 les volumes échangés étaient 54% plus faibles que ceux d'Octobre 21.

Tout mouvement de marché a donc un impact beaucoup plus important sur le prix quotidien.
Tout mécanisme de couverture long terme pour les industriels a donc un double intérêt : limiter ces fluctuations et sécuriser les volumes.

Titane

La situation des mois précédents perdure avec la nécessité des industriels de se désensibiliser au risque d'interruption des autorisations d'import de Titane Russe. Les sources d'approvisionnement en titane (éponge ou scrap) étant limitées, les prix se maintiennent à des niveaux très élevés :

Le scrap se négocie entre 10 et 12 $/kg et l'éponge au-delà des 12 $/kg.

Toutefois les capacités disponibles au niveau éponge et produits intermédiaires (lingots, billettes, plaques...) sont très limitées (voire saturées) et les délais s'allongent considérablement,

Là encore les contrats long terme sont de rigueur
L'augmentation des coûts (énergie, main d'œuvre,) devrait continuer à peser sur l'ensemble de la filière et contribuer à un maintien (à minima) des cours des matières de base.

Cuivre

Début janvier le cuivre s'échangeait à 3,8 $/lbs soit une hausse de plus de 10% par rapport au cours de septembre / octobre (3,4 $/lbs).

Cela reste encore à des niveaux très inférieurs à ceux de 2021 (4,3 $/lbs).

De fortes tensions sont attendues cette année et devraient peser sur les prix qui là encore ne devraient pas chuter :

- Les stocks sont très bas,
- La demande chinoise a fortement réduit (covid et baisse de la construction),
- Les mines péruviennes ont peu produit du fait de grèves,
- Les mines chiliennes ont également moins produit que les années précédentes (-6%).

Cobalt

Le prix est stable depuis août 2022 à 52 000 $/tonne.

La diminution de l'utilisation des batteries de type NMC (Nickel / Manganese / Cobalt) en Chine au profit d'autres types de batteries meilleurs marchés comme celles en LFP (Lithium Fer Phosphate) ainsi que la faible demande chinoise court terme devraient maintenir des prix plus bas.

Ce basculement vers les batteries LFP devrait se poursuivre, la Chine a arrêté de subventionner l'industrie des véhicules électriques ; conséquemment, les industriels sont à la recherche des solutions plus économiques.

Fer

Le prix du minerai de fer est passé de 100 $/tonne en septembre à plus de 117 $/tonne début d'année 2023, plaçant le minerai au niveau de juin / juillet 2022 :

- Les prix du fer avaient baissé du fait de la baisse de la construction (-30% sur logements neufs en novembre) entraînant une baisse de la production des aciéristes,

- Toutefois depuis novembre les mesures de soutien chinoises mises en place pour favoriser la croissance ont permis de redresser la demande et de soutenir les prix.

A horizon court - moyen terme, peu de changements nouveaux sont attendus et devraient conduire les prix à se maintenir aux niveaux actuels.

Aluminium

Le prix début janvier se situe aux alentours de 2 400 $/tonne en légère hausse par rapport aux 2 250 $/tonne en moyenne en septembre / octobre,

Les industriels européens, qui représentent 3 à 4% de la production mondiale, souffrent énormément de la hausse des prix de l'énergie. Certains acteurs pourraient être amenés à diminuer leur production.

- La production d'une tonne d'Aluminium nécessite environ 14 MWh d'énergie, avec des prix d'électricité à 240 €/MWh (prix spot) le calcul est aisé pour démontrer l'absence d'équilibre économique...

Le maintien des volumes russes au sein du LME bénéficie à maintenir des prix à un niveau "relativement" bas, plusieurs acteurs poursuivront leurs achats ayant peu d'autres alternatives.

Magnésium

Le prix est actuellement de 22 850 CNY/tonne ce qui est équivalent au niveau de mi 2021,

La chute des prix est continue et significative depuis fin 2021 (52 000 CNY/tonne) ainsi que depuis septembre 2022 (25/26 000 CNY/tonne),

La baisse de la demande chinoise explique ce phénomène ; pour juguler cette baisse, certaines usines commence à couper leur capacité.

Chimie

Pour la chimie de commodité, l'ensemble des prix (PE, PP, PV...) est à un niveau bas, c'est à dire au niveau de la moyenne historique pré-covid.

L'ensemble des capacités mondiales est à nouveau opérationnel mais la demande est à la baisse comparée à 2021/2022 du fait du ralentissement de la croissance,

La reprise progressive chinoise pourrait limiter la poursuite de la baisse.

Sur la chimie de spécialité, la concentration d'acteurs au niveau européen pour l'approvisionnement continue à peser sur les prix et la disponibilité de certaines matières.

L'augmentation des prix de l'énergie est répercutée aux clients dès que possible afin de limiter les fermetures de capacités de production

Toutefois la situation des chimistes européens est préoccupante : le secteur pourrait transférer une grande partie de ses investissements vers les Etats-Unis, où les coûts de l'énergie sont moindres et où les pouvoirs publics mettent en place des incitations agressives (Inflation Reduction Act en 2022).

En décembre 2022, un chiffre a créé une véritable onde de choc dans l'industrie de la chimie : pour la première fois, la chimie européenne a présenté un déficit commercial,

Les chimies Allemande et d'Europe de l'Est continuent de souffrir davantage du fait de leur dépendance au gaz russe : plusieurs usines ont été mises en veille au plus fort de la crise. Toutefois la baisse des prix du gaz ces derniers mois devrait permettre de relancer la production à des niveaux de profitabilité suffisants.

A horizon moyen / long terme, le recyclage des matières plastiques devient un sujet de recherche et de développement prioritaire pour l'ensemble des filières industrielles dont l'aéronautique.

Semi-conducteurs

Comme déjà annoncé précédemment, la tension sur les semi-conducteurs ne devrait pas se résorber avant fin 2023.

Les délais d'approvisionnement restent très longs. La hausse des coûts de production n'a été jusqu'à maintenant que très partiellement répercutée sur les clients,

Les industriels envisagent une stabilisation de prix d'ici le 2ème semestre 23.

L'événement majeur, en octobre, a été l'interdiction Américaine (ou permission via un permis spécial) de vente de composants américains auprès d'entreprises chinoises des semi-conducteurs.

L'idée est d'empêcher la Chine de pouvoir obtenir des puces avancées ainsi que de développer toute capacité électronique de pointe.

Cet événement complète la stratégie des USA de gagner en autonomie sur le domaine des semiconducteurs en complément de son US Chips Act.

- L'impact court terme de cette annonce est très limité ; à long terme, la Chine accélérera probablement son plan d'investissement dans l'électronique.

- D'ici 5 à 10 ans, plus de 50 nouvelles usines de semi-conducteurs devraient être construite mondialement ; au sein de la région Europe Moyen-Orient Afrique, 17 usines vont être construites d'ici 2024, cette capacité supplémentaire devrait en partie répondre à la crise historique vécue.

Transport

Les niveaux de prix du transport maritime reviennent à des niveaux proches de ceux de 2019

Le FBX index (indice de prix pour un container maritime) est à 2 200 $/container ; pour rappel, il se situait à 11 000$ en septembre 2021 et encore environ 4 500$ en septembre 2022.

La baisse de la demande mondiale (post covid), la fin des délais d'attente aux ports... expliquent cette tendance,

Mais l'incertitude sur l'avenir persiste : les compagnies maritimes ont commandé des nouveaux navires avec un impact capacitaire attendu de +4% alors que la demande est attendue à -6% au premier semestre 2023,

Côté transport routier, l'écrasement des marges se poursuit avec une compétition toujours forte et des coûts qui ont fortement augmenté ces derniers mois (énergie, salaire). La baisse de la demande (motivée par l'inflation) a continué de fragiliser le secteur et a contribué à la baisse des prix du transport,

Pour le futur, la principale incertitude tient à l'évolution des prix du diesel lié à l'embargo sur les importations russes de ce dérivé pétrolier en février 2023.

Energie

La crise tant redoutée n'a pas eu (encore) lieu,

Les prix ont fortement diminué...mais l'hiver prochain risque d'être le véritable "challenge" pour l'industrie.

Gaz

Les températures clémentes observées depuis cet hiver ont permis de peser fortement sur la baisse des prix du gaz (prix actuel 5 fois moins élevé que celui d'août) et de maintenir les stocks à des niveaux très élevés (83% de remplissage en moyenne à fin décembre 2022).

Le plafonnement du prix du gaz à 180 €/MWh acté par l'Europe à la mi-décembre va être effectif mi-février,

- Ce plafonnement a un double objectif : modérer le prix du gaz et maintenir l'attractivité de la zone EU pour les producteurs de gaz qui pourraient être amenés à vendre leur gaz à un meilleur prix en Asie par exemple,

- L'effet attendu se fera sentir sur la volatilité et non sur la facture,

- Les Etats membres de l'UE ont aussi acté de plusieurs mécanismes bénéfiques à horizon moyen - long terme : l'achat conjoint pour faire valoir l'effet d'échelle, le mécanisme de solidarité pour aider un Etat en manque de gaz, l'accélération des procédures de mise en œuvre des chantiers d'énergies renouvelables...

Mais les perspectives pour l'hiver 2023/24 restent sombres :

- Manque d'alternative au gaz russe pour remplir les stocks européens,

- La reprise de la croissance chinoise menace les approvisionnements en Gaz naturel liquéfié (GNL) de l'Europe,

- Les capacités de GNL prévues pour 2023 en Europe ne comblent pas le déficit de gaz russe,

- L'Europe, et en particulier la France, a augmenté de 40% ses importations de GNL russe... maintenant ainsi une forme de dépendance à la Russie.

Par ailleurs les prix du gaz en Europe sont 5 à 6 fois plus élevés que ceux connus aux USA questionnant notre compétitivité et poussant les industriels à

réfléchir à une relocalisation d'une partie de leurs *supply chain*.

Electricité

La douceur climatique constatée a là aussi un effet bénéfique car les barrages, par exemple, sont remplis à +68% (versus +64% les années précédentes).

La baisse du prix du gaz a des répercussions positives sur le prix de l'électricité (beaucoup de centrales en Europe brulent du gaz pour produire de l'électricité… !) :

- Le prix est tombé à 240 €/MWh (versus 1 000 €/MWh en août) - pour de l'électricité livrée en 2023,

Toutefois cette baisse de prix ne se reflète pas toujours directement auprès de l'utilisateur final (particulier ou industriel) car les fournisseurs d'électricité lissent leurs tarifs.

Pétrole

Le prix du baril se situe à 85 $ (brent), c'est à dire au même niveau qu'il y a 12 mois

La crainte initiale de l'effet combiné d'un plafonnement du prix du pétrole russe (décision du G7 le 3 décembre 2022 de mettre un cap à 60 USD/bbl) et de l'embargo européen sur le pétrole Russe (effectif mi-décembre) fassent exploser les cours n'a pas eu lieu :

- La demande modérée liée au ralentissement de l'économie chinoise et à l'augmentation des taux d'intérêt des banques centrales a limité l'impact de ces mesures,
- Avec un prix à 60 $/bbl le pétrole russe reste encore rentable pour ses producteurs (le prix actuel début janvier de l'Urals - indice russe - est de 56 $/bbl),
- Pour le moment aucun impact haussier ou baissier sur les exportations de pétrole russe n'a été constaté en volume les flux se sont redirigés vers l'Inde.

Les craintes actuelles se tournent vers le prochain embargo : à partir de février les dérivés pétroliers russes seront interdits d'importation en Europe ; ce qui concernera, en particulier, le diesel (pour les véhicules), dont l'Europe est un grand importateur...

Conclusions

La *supply chain* française bénéficie de nombreux carnets de commandes robustes qui doivent rester des opportunités et pour lesquelles il convient d'être au rendez-vous malgré les secousses.

La filière française a démontré depuis maintenant plus de trois ans sa robustesse et sa résilience. Solidarité et ouverture au dialogue ont permis de faire face à la crise COVID et énergétique. Ces piliers ont permis de soutenir et d'assurer la pérennité de la filière, ils doivent être renforcés pour faire face à un contexte à la fois volatile, incertain et particulièrement complexe à appréhender

Citant Yuval Noah Harari : « Chaque crise est aussi une opportunité », la situation peut être l'occasion de mener de profond changement au sein des entreprises pour viser une meilleure autonomie et augmenter la compétitivité à terme.

	sept-19	sept-20	sept-21	déc-21	janv-22	mars-22	juin-22	sept-22	déc-22	Tendance
Nickel (LME - k$ / tonne)	12,5	14,4	18,8	20,0	22,4	37	25	22,7	30	↗
Cuivre (LME - $/lbs)	2,6	3	4,1	4,5	4,3	4,7	3,7	3,5	3,8	→
Aluminium (LME - k$ / tonne)	1,7	1,7	2,8	2,6	3	3,5	2,7	2,2	2,4	→
Magnesium (kCNY/tonne)	16	13,5	44,6	43,4	52,2	42	27	25,7	22,9	↘
Titanium sponge (US - k$ / tonne)	6,7	6,9	10,8	9,8	10,4	10,5	11	9,3	10	→
Electricité - Spot - prix €/MWh	49,6	47,7	133,7	124,1	154,7	204,3	365	552	246	↘
Oil (Brent - $/BBL)	60,7	41,2	78,7	76,7	89,4	102,3	105,8	86	87	→
CNR - Indice routier régional EA	136,6	129,3	137,6	139,8	143,2	161,7	166,5	160,7	159	→
Maritime - FBX Global Container index	1350	2100	11000	9500	9100	9500	7150	4600	2200	↘

***N.B** : ces données sont des tendances établies par le GIFAS mises à la disposition des adhérents à titre indicatif. Elles n'engagent pas le GIFAS, ne revêtent pas de caractère contraignant et n'ont pas vocation à servir de base aux négociations contractuelles.*