# **L'acier français résiste au chamboule-tout européen**

L'acier est un secteur stratégique pour la France. Pourtant, la stratégie politique (tous gouvernements confondus) est étonnamment court-termiste. En Moselle, à Florange, Gandrange, Thionville..., plutôt que de soutenir une modernisation progressive de la filière, qui va devoir s’attaquer sérieusement à son empreinte carbone, la France a tenté des sauvetages successifs, dont le bilan est globalement négatif. À l’exception d’Ascoval, dont la reprise par Olympus Steel a été rendue possible par l’injection de 47 millions d’argent public (autant que le montant promis par le repreneur) et par la sécurisation d’un contrat en sous-traitance.

L’aciérie de Saint-Saulve (Nord) a reçu une commande, annoncée le 25 novembre par Bruno Le Maire, le ministre de l’Économie, pour 140 000 tonnes de blooms par an entre 2020 et 2024. Des barres d’acier de section carrée qui seront transformées en rails par British Steel à Hayange (Moselle), avec comme destinataire final [SNCF](https://www.usinenouvelle.com/sncf/) Réseau. Restée à mi-chemin de sa restructuration, la sidérurgie française affiche des marges nettes inférieures à celles réalisées au [Japon](https://www.usinenouvelle.com/japon/) et bien en dessous de celles de la [Chine](https://www.usinenouvelle.com/chine/), des États-Unis et de la moyenne européenne, a calculé la Coface dans une étude récente.

Des géants mondiaux en difficulté

Au-delà de nos frontières, les restructurations à venir s’annoncent plus sévères encore. Si le protectionnisme de Donald Trump a temporairement préservé la sidérurgie américaine, la chute n’en est que plus violente, sous l’effet de la hausse des cours du minerai de fer et de la baisse de la croissance dans les secteurs consommateurs, automobile et construction en tête. La puissance de la filière électrique américaine, avec des champions comme Nucor, lui, permet quand même de voir venir l’orage les poches pleines. Ces usines aux fours électriques qui recyclent des déchets métalliques bénéficient d’un coût énergétique réduit par l’approvisionnement massif en gaz de schiste et de la baisse des cours des ferrailles.

Au Royaume-Uni, la faillite de British Steel (BTS) illustre la déliquescence de la sidérurgie nationale. La production britannique "*a chuté de 62 % depuis la fin des Trente glorieuses*", rappelle Marcel Genet, le président de Laplace Conseil. Le groupe, construit sur le rachat des aciers longs de [Tata](https://www.usinenouvelle.com/tata/) Steel, fait depuis le 11 novembre l’objet d’une reprise par Jingye Steel. Le conglomérat chinois rachèterait les actifs britanniques de BTS – y compris les hauts-fourneaux de Scunthorpe (nord de l’Angleterre) et les fonderies –, ainsi que FN Steel BV (sa filiale aux Pays-Bas) et British Steel France Rail (Hayange).

Plus solides, les géants de l’acier en Europe ne brillent guère non plus. [ArcelorMittal](https://www.usinenouvelle.com/arcelormittal/) est empêtré à Ilva (Tarente), en [Italie](https://www.usinenouvelle.com/italie/), où il a sous-estimé les engagements politiques locaux sur la fermeture du site. Le veto européen sur la fusion Thyssenkrupp-Tata Steel s’est ensuivi d’annonces de suppressions de postes chez les deux acteurs, qui rognent les coûts qu’ils n’ont pu mutualiser. Le géant indien de l’acier Tata a détaillé, le 27 novembre, les quelque 3 000 suppressions d’emplois (aux deux tiers administratifs) prévues en Europe, où il compte 20 000 salariés. Environ 1 000 postes (sur 8 500) seraient supprimés au Royaume-Uni, 1 600 aux Pays-Bas, les 350 autres étant répartis en Europe. En France, la division concernée de Tata Steel compte un seul site industriel, Unitol, à Corbeil-Essonnes (Essonne). Dans les aciers de construction, il opère des sites Monopanel à Chauny (Aisne) et Valence (Drôme), et un site Myriad à Maubeuge (Nord).

L’allemand [Thyssenkrupp](https://www.usinenouvelle.com/thyssenkrupp/%22%20%5Co%20%22News%20du%20groupe%20de%20sid%C3%A9rurgie%20allemand%20Thyssenkrupp%20sur%20L%27Usine%20Nouvelle%22%20%5Ct%20%22) a annoncé en mai la suppression de 6 000 emplois, dont 4 000 en [Allemagne](https://www.usinenouvelle.com/allemagne/). Le conglomérat, dont la division acier s’est spécialisée dans les produits plats au carbone pour l’automobile, affiche pour l’exercice terminé au 30 septembre une perte nette de 260 millions d’euros, malgré un chiffre d’affaires en hausse de 1 %, à 42 milliards d’euros. Il est moins optimiste encore pour 2019-2020. Martina Merz, qui a succédé à Guido Kerkhoff au poste de PDG en octobre, devra mener à bien une vaste restructuration, qui commence avec la suppression de 640 emplois dans sa division ingénierie (lignes d’assemblage pour l’auto et l’aéro) et devrait se terminer par la vente ou l’introduction en Bourse de sa lucrative division ascenseurs. Le groupe doit dévoiler en décembre une voie de sortie de crise pour sa branche acier.

Une baisse de la demande

De quoi souffre l’acier ? Comme le cuivre, le métal fait office de thermomètre de l’économie manufacturière mondiale. Une baisse des prix de l’acier est généralement annonciatrice de nuages dans les secteurs qui l’utilisent (construction, transports, mécanique, équipements industriels...). En Europe, la construction de logements neufs marque le pas, malgré des conditions de crédit avantageuses. Sa croissance globale est projetée à 1,6 % (contre 2,7 % estimés en 2019). Les travaux publics (infrastructures) ne sont guère plus porteurs. L’automobile souffre des nouvelles réglementations environnementales et de la croissance en berne. Thyssenkrupp s’attend à une stagnation de la production de véhicules légers en Europe de l’Ouest en 2020, malgré une légère reprise en Allemagne.

Reprise que tendent à démentir les récentes annonces des constructeurs et équipementiers allemands, dont [Daimler](https://www.usinenouvelle.com/daimler/), qui va supprimer 10 000 postes pour financer l’électrification des véhicules. La production d’équipements industriels en Europe se contracterait de 1 % en 2020. Le groupe allemand prévoit une baisse de la demande d’acier de 1 % en Europe en 2020. Enfin, les investissements dans l’extraction de gaz et de pétrole ont certes redémarré depuis la chute des cours à la fin 2014, mais les nouveaux projets sont bien plus économiques que ceux d’avant-crise. La Coface n’anticipe pas de redressement des prix de l’acier en 2020. Les marges, en revanche, pourraient se redresser légèrement si le prix du minerai de fer (pour la filière hauts-fourneaux) continue de baisser et si celui des ferrailles reste bas, en raison des stocks accumulés depuis la fermeture des frontières chinoises.

**Trois questions à... Marcel Genet président de Laplace Conseil**

**Comment se porte l’acier français ?**

Le verre est à 68 % plein. C’est la part qui correspond à la production d’aciers plats, dont la nécessaire restructuration, après les Trente glorieuses, s’est relativement bien passée. De nouveaux hauts-fourneaux avaient été construits, dont Fos, dans les années 1960-1970, qui avait vocation à remplacer Denain et Florange. Ce qu’il a fini par faire. La situation des aciers plats n’est donc pas mauvaise, même s’il faut rester attentif.

**Et dans les produits longs ?**

Ce sont les 32 % de vide dans le verre. Nous avons perdu et devons importer 40 % de la consommation française de produits longs, car nous avons fermé toute une série d’usines qui auraient pu être modernisées. Depuis, nous exportons 4 millions de tonnes de ferrailles. L’annonce du contrat attribué à Ascoval pour faire 140 000 tonnes de demi-produits à transformer en rails est la première bonne nouvelle du secteur depuis 1985 ! C’est aussi une bonne nouvelle pour l’environnement, puisque Saint-Saulve émet dix fois moins de carbone que Scunthorpe pour le même produit, et pour l’emploi. Ce sont enfin 60 millions d’euros de plus pour la balance commerciale de la France.

**Quels sont les sites les plus menacés en Europe ?**

Il y en a deux : British Steel Scunthorpe, qui est le dernier à utiliser des hauts-fourneaux pour faire des aciers longs courants alors que tous les autres sont passés à l’électrique. Le second est Ilva, en Italie, où ArcelorMittal a probablement sous-estimé le risque que représentait la percée du Mouvement 5 étoiles, qui a remporté l’élection à Tarente en promettant de fermer le site.