Déchets & seconde fusion, tensions sur l’offre

Alors que la situation semble s’améliorer sur le front de la crise sanitaire, toute la question pour les opérateurs de marché est de savoir si la reprise de l’activité est déjà dans les cours de bourse, ou pas. Sans préjuger de la réponse, il semble d’ores-et-déjà évident que des tensions vont survenir sur les disponibilités en matières premières secondaires, la production de celles-ci étant toujours décalée avec la reprise de l’activité manufacturière.

Le cours de l’aluminium sur le LME connaît un net ralentissement de sa progression puisque la hausse hebdomadaire est de seulement 35 euros. C’est dire que les prix des déchets directement indexés sur le LME n’évoluent qu’à la marge. On note toutefois la confirmation de tensions sur les disponibilités. « *Je ne serais pas étonné de voir les décotes diminuer en dépit de la hausse de Londres* », commentait en début de semaine un négociant français. A plus de 2.600 euros la tonne, le lowest LME valorise ainsi les alu A5/A7 à plus de 2.700 euros et les AGS blancs dépassent allègrement les 2.650 euros. Compter plus de 2.450 euros pour des couleurs, 2.140 pour des chutes de ponts thermiques. Les prix sont nettement plus bas franco affineurs. Chez ces derniers, on note avec intérêt la nouvelle hausse du lingot DIN 226 qui progresse de 50 euros sur une semaine, à 2.360/2.420 euros. En France, les ventes d’AS9U3 s’effectuent sur une base moyenne de 2.200/2.300 euros. Une hausse nécessaire dans la mesure où les prix des déchets ne cessent de progresser. C’est notamment le cas du carter ordinaire qui passe la barre des 1.350 euros. Idem pour les alu vieux et neufs mêlés dont certains lots s’affichent à plus de 1.400 euros. Les AGS mêlés sont également très recherchés, à 1.750 euros en moyenne. Les AG/Dural neufs passent les 1.800 euros.

**Cuivreux : les vendeurs gardent la main**

Le cuivre n’en finit pas de connaître des hauts et des bas. L’amplitude de variation atteint jusque 200 euros en cours de séance. Autant dire que les nerfs des négociants sont mis à rude épreuve et ce, d’autant que les usines ne sont pas toujours aux achats. « *Le vrai problème ce n’est pas tant que les cours bougent, mais que certains consommateurs se retirent brusquement des achats, ce qui diminue forcément les possibilités de couverture* », confirme un récupérateur. Le constat vaut toutefois essentiellement pour le marché européen et encore, pas sur toutes les destinations. Certaines usines sont en effet extrêmement attentives à ne pas désespérer leurs fournisseurs. « *On est actuellement sur un marché assez équilibré. Mais il suffirait que la demande se redresse ou que la confiance revienne — par exemple grâce à une extinction de la pandémie — pour qu’aussitôt des tensions très importantes surviennent sur le marché des déchets de cuivre*», estime un analyste. A cela il faut ajouter la présence permanente des débouchés à la grande exportation. « *Des concurrents export toujours là, une offre domestique limitée… les acheteurs européens ne seront pas à la fête ces prochains mois*», pronostique ce même analyste. Certaines usines, notamment en Allemagne, en sont bien conscientes et révisent à la baisse leurs décotes. C’est ainsi le cas du Milberry qui a vu sa décote passer en deux semaines de 250 à 120/150 euros. Même constat pour le cuivre mêlé N°2 qui valait 88 % du LLME départ chantiers et flirte désormais avec les 90 %. Par comparaison, la grenaille N°2 fait un peu pâle figure. Elle est tout de même payée 93,25 % départ en moyenne. A noter la bonne tenue du laiton mêlé qui passe la barre des 5.000 euros (59 % du LLME).

**Inox, zinc, plomb : solides**

La mitraille de 18/8-304 fait donc preuve d’une extrême fermeté, avec des prix qui oscillent entre 1.900 et 1.980 euros. Le haut de la fourchette concerne essentiellement des négociants hollandais. Même constat pour la mitraille de 18/8 Mo-316, payée entre 2.740 et 2.840 euros. Compter 620/650 euros pour des chutes de F17, 580/600 pour du F13.

Le prix moyen du vieux zinc se situe autour des 2.050/2.150 euros franco usines. Le haut de la fourchette concerne des usines allemandes, le bas, des usines italiennes. L’essentiel des achats se fait actuellement pour des livraisons mars.

Les quelques camions de vieux plomb disponibles se vendent sur une base moyenne de 1.800 euros franco Hollande, nettement moins en France. Les batteries oscillent entre 790 et 810 euros.