

Yves-Charles
Ricci/TMM/AD/ERAMET

11/07/2011 14:07

A Georges Duval/TMM/AD/ERAMET@ERAMET, Cyrille
Duval/TMM/AD/ERAMET@ERAMET, Philippe
Gundermann/TMM/AD/ERAMET@ERAMET, Victor

cc

ccc

Objet Volume potentiel pour l'EBCHR

L'objet de ce mail est de préciser mes commentaires, lors du dernier COPIL EBCHR , sur le volume de lingots EBCHR de 4000 T en 2019, volume que je trouve très important et difficile à atteindre,.

Le volume global (de billettes et barres) qui a été prévu, pour UKAD, est , dans la dernière version du PLT ,de l'ordre de 10 000 T en 2020.

Ces 10000 T ont été calculées sur ce qu'il semblait possible de prendre en commande , en tenant compte des phases d'homologation, et sans restriction liée à des quantités de production.

Ce niveau global de 10000 T positionnera UKAD parmi les leaders mondiaux , en quelques années, ce qui est déjà ambitieux. (il risque d'y avoir quelques réactions de compétiteurs).

Pour info, quelques données pour des acteurs présents (et donc homologués et ayant l'expérience depuis des dizaines d'années):

TIMET a produit en 2010, 12790 T de barres et toles (et Ugine 2600T de barres et billettes)

RTI annonce une capacité (pas de chiffre de production) de 11000 T par an (aussi billettes, toles,;...)

ATI a une production de "mill " products" (mais hors UNITI , donc hors toles) de 12500 T.

Je n'ai pas les données (en tonnage de billettes) de VSMPO (qui est "récent sur le plan occidental)

et il y a d'autres acteurs et de nouveaux entrants (ex Sumitomo, Baoti...)

Même si le titane est un matériau qui sera de plus en plus utilisé (mais pas forcément sous forme de pièces, barres et billettes, avec les développements en cours sur les procédés d'extrusion ou de soudages), 10000 T de barres et billettes représentent un volume important, qu'il sera difficile de dépasser.

Dans le cadre d'UKAD, il était sous-entendu que ces 10000 T étaient fournies par UKTMP.

Il s'agit donc de savoir si les 4000 T d'EBCHR sont au delà de ces 10000 T (et cela conduit à un volume global très important et qu'il me semble difficile d'obtenir) ou s'il doit y avoir répartition des 10000 T entre UKTMP et l'EBCHR.

1- Quelle relation entre UKTMP et l'EBCHR

Pour mémoire, UKAD doit ,(selon le pacte d'actionnaires - et la convention d'achats),sauf accord spécifique du comité directeur, s'approvisionner chez UKTMP (sauf bien sur , problèmes d'homologation, de qualité ou de délais) : l'accord d'UKTMP sera donc important (en contrepartie, UKTMP doit faire à UKAD des prix inférieurs à ceux qu'il fait aux autres).

Si l'EBCHR n'est pas fait avec l'accord d'UKTMP, (et je ne sens pas Sylvain Gehler très favorable au projet), je ne sais pas ce que peuvent devenir les productions et ventes d'UKAD.

De même ,il est vraisemblable qu' UKTMP récupère au moins une partie des chutes d'UKAD (si ce n'est la totalité)

Il faudra également de l'éponge pour l'EBCHR. La qualité de celle d'UKTMP (et notre confiance dans la société) font qu'il faudra aussi avoir un accord avec elle .Sinon, je ne sais qui nous fournira (VSMPO ?, les chinois, les Ukrainiens?) et qui en interne aura les compétences pour juger la qualité de l'éponge.

Il me semble donc difficile de faire un Business plan ,sans savoir le positionnement d'UKTMP par rapport au projet :

Soit UKTMP est favorable (partenaire n'est pas nécessaire) , et on pourra tirer les bénéfices du projet (mais en connaissant le volume qu'UKTMP veut garder en approvisionnement, les chutes qu'ils veulent récupérer...), en particulier sur le développement de certaines nuances. Cela imposera vraisemblablement d'autres contraintes (les prix des lingots pour UKAD devront être voisins pour une même application , et donc par exemple plutôt 20\$/kg pour Airbus (et pas 25\$/kg)

Soit UKTMP reste hostile et il y aura alors peut-être plus de flexibilité pour avoir du volume pour l'EBCHR, mais vraisemblablement des réactions d'UKTMP sur les prix , qui pourraient conduire à une remise en cause des contrats existants (AIRBUS) ou en négociation.

Il est aussi clair que les évolutions du marché peuvent favoriser une solution par rapport à l'autre; Les problèmes actuels de manque de minerais (et donc d'éponge), risquent d'entraîner une hausse des prix et de favoriser la solution recyclage. Mais si la crise se révèle trop forte, c'est l'usage du titane qui sera globalement pénalisé (avec le retour vers d'autres solutions métallurgiques).

2- Le volume global et ce qui est accessible à l'EBCHR

Les 10 000 T indiquées plus haut, comprennent :

A) 4900 T pour AIRBUS, ce qui est au delà des chiffres d'AIRBUS (3426 T qui n'évoluent pas au delà de 2016, et c'est pour cela que j'ai mis une croissance, qui tient compte du néo et des "lingots" pour l'A350))

Vu les contrats signés (y compris le contrat spécifique AIRBUS-UKTMP qui concerne plus de 9000 T de lingot), je pense qu'il sera difficile de confier une partie de ces besoins hors UKTMP, même si Airbus est partenaire de l'EBCHR , mais auquel cas il devra remettre en cause ses accords existants (avec donc risque sur les prix)

B) 2000 T pour Boeing, où l'engagement de Boeing (qui a été repoussé au-delà de 2016), est lié à des reports de contrats d'éponge non honorés . La encore, je vois mal comment ne pas utiliser le métal d' UKTMP (sauf bien sûr si accord de ce dernier).

C) 1300 T pour les motoristes (Snecma, Rolls Royce). La aussi , il y a des contacts directs avec UKTMP (car la qualité de l'éponge est celle qui permet de faire les pièces tournantes).

Cependant c'est aussi un des segments qui , en terme de qualité pour les pièces tournantes, sera plus intéressé par l'EBCHR, pour les nuances plus complexes que le TA6V.

Il y a certainement une possibilité , mais il faudra d'abord prouver qu'on sait faire pour du standard (statique) et donc 2019 est beaucoup trop tôt, pour avoir un volume important, surtout , si on prend en plus le fait qu'il existe des contrats long termes (ATI et VSMPO pour RR par exemple) et qu'on ne peut réellement rentrer qu'après.

Pour ces trois cas, il y a bien sur les problèmes d'homologation, qu'il faudrait faire en double et qui risquent de prendre un certain temps (cf situation actuelle) Les clients devront aussi prévoir leurs équipes techniques d'homologation en double.

.Un démarrage de production en 2015 est certainement un peu trop tôt pour un lancement de construction en 2013.

Et dans ces conditions ,il sera difficile d'avoir d'emblée un contrat long terme couvrant avec des volumes importants 2019.

D) il y a ensuite 500 T pour les autres avionneurs (où nous n'avons pas multiplié les contacts à ce jour, parce qu'il faut déjà finaliser les précédentes négociations et homologations)

C'est dans ces 500 T qu'on peut trouver le 10-2-3 pour Messier (peut-être le volume est trop faible) et il pourrait y avoir un intérêt technique pour l'EBCHR;

Mais la aussi, il faudra d'abord vraisemblablement convaincre avec du TA6V avant de passer à des nuances plus complexes.

E) Il y a enfin 1300 T pour l'ensemble des produits non aéro (médical, pétrole, off shore en barre (éventuellement CP..))

Une partie de ce volume peut être éventuellement approvisionnée hors UKTMP, si ce dernier est d'accord.

Il y aura moins de problèmes d'homologation., mais il faudrait vérifier que les prix restent compétitifs avec le procédé EBCHR, pour ces produits moins complexes.

Je ne crois pas, en revanche, que l'EBCHR permette de faire, industriellement CP et alliés. Le volume potentiel est donc plus faible que les 1300 T

En conclusion, il me semble que le volume ne peut être déterminé qu'avec l'accord d'UKTMP, mais qu'il sera nettement inférieur à 4000T de lingots, plutôt 2000 T) et vraisemblablement avec un décalage d'au moins 1 an, (mais pouvant atteindre 2 ou 3), du fait des homologations et contrats existants.

A votre disposition, pour discussion.

Yves-Charles RICCI

Tel : (33) 1 45 38 38 79

email : yves-charles.ricci@eramet-aubertduval.com