

Cobalt - la RDC, nouvel eldorado pour les firmes automobiles

30.10.2017 Source : <http://www.mediacongo.net/article-actualite-31767.html>

La République Démocratique du Congo (RDC) est qualifiée par les scientifiques de scandale géologique à cause de l'abondance de ses ressources minières, pétrolières, énergétiques et forestières. Et cette réalité, qui n'a cessé de se vérifier tout au long des siècles et décennies passés, risque à nouveau de se confirmer avec le développement et l'apparition des voitures électriques.

Après l'exploitation du caoutchouc pour les pneus des véhicules ; le coton dans l'industrie du textile ; le diamant et l'or en vue d'une accumulation de richesse (coloniale ou despotique); le cuivre dont l'usage a permis la modernisation de nos modes de vie ; et de nos jours, le coltan et la cassitérite, minerais rares indispensables dans la fabrication de nos portables et de nombreux autres matériels informatiques, voici la République Démocratique du Congo qui apparaît encore comme le futur grand fournisseur de la modernisation du monde au travers de son cobalt.

Cobalt Means Congo

Last year around 63 percent of the global cobalt supply was mined in the Congo

Tons of mined cobalt ● Nickel by-product ● Copper by-product ● Primary cobalt source



Source: Darton Commodities Ltd

Bloomberg

Les estimations des réserves de cobalt dans le monde

En effet, les voitures de demain dépendront abondamment de l'approvisionnement en cobalt en provenance de la RDC, pays des tropiques africains où il n'y a jamais eu de transition pacifique et où le travail des enfants est encore utilisé dans certaines parties de l'industrie minière.

Cobalt, le futur de l'automobile

Pour mieux saisir l'enjeu, il faut comprendre que les gouvernements du monde s'attaquent de plus en plus aux émissions polluantes des moteurs à carburant traditionnel, et que, dès lors, la plupart des grands constructeurs automobiles se sont engagés dans une transformation de leur industrie en se lançant dans la construction de millions de véhicules électriques. Ce qui, par conséquent, entraîne une augmentation de l'utilisation des batteries lithium-ion ainsi que des matériaux nécessaires à leur fabrication dont fait partie le cobalt.

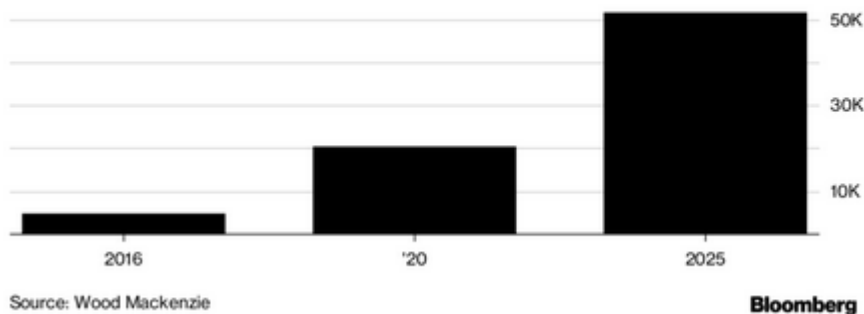
Le cobalt, un minerai relativement rare que l'on trouve principalement en RD Congo, est un sous-produit de l'extraction du cuivre et du nickel. Jusqu'à récemment, il y avait souvent des surplus car il servait principalement à durcir l'acier. Mais la capacité du métal bleu-gris à conduire efficacement l'électricité l'a rendu essentiel pour les batteries rechargeables haut de gamme. Une batterie typique d'une voiture électrique contient environ 15 kilogrammes (33 livres) de cobalt, bien que certaines variétés utilisent moins de 5 kilogrammes.

La République Démocratique du Congo fournit 63% du cobalt du monde. Or, selon le cabinet d'expert « Wood Mackenzie Ltd », cette part de marché pourrait atteindre 73% d'ici 2025 si des producteurs tels que Glencore Plc étend ses mines.

Et d'après les estimations de l'Organisme de recherche « Bloomberg New Energy Finance, BNEF », d'ici 2030, la demande mondiale pourrait être 47 fois plus importante que celle de l'année dernière.

Critical Cobalt

Tons of cobalt required for forecast electric vehicle production



Besoin en cobalt dans les prochaines années pour satisfaire la demande des constructeurs des véhicules électriques

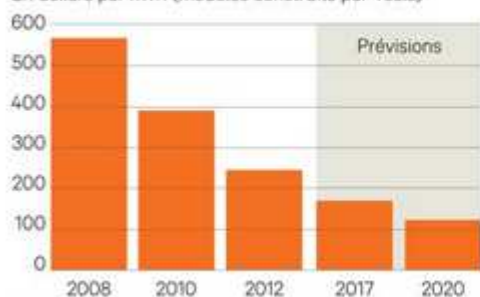
« Il y a beaucoup de grands projets mis en place par les constructeurs automobiles, mais peu d'entre eux semblent avoir envisagé la chaîne d'approvisionnement en cobalt », a déclaré Gavin Montgomery, directeur de l'analyse des marchés des matières premières chez Wood Mackenzie à Londres.

Peu de marchés de produits de base sont dominés par un seul fournisseur, ce qui pose un problème pour les constructeurs automobiles du monde entier.

Au cours des deux prochaines décennies, la flotte mondiale de véhicules électriques pourrait atteindre 282 millions, soit environ 16% de toutes les voitures en circulation, selon les estimations des analystes de la BNEF .

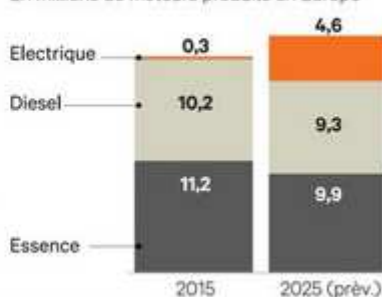
La baisse du prix des batteries

En dollars par kWh (modèles construits par Tesla)



La croissance de l'électrique

En millions de moteurs produits en Europe



LES ÉCHOS / SOURCE : GOLDMAN SACHS

La firme automobile Tesla a plus que doublé ses ventes de véhicules depuis 2014 et vise 500.000 véhicules pour l'année prochaine. L'automobiliste Volkswagen AG prévoit d'investir \$24 milliards d'euros d'ici 2030 pour équiper les véhicules électriques, et \$60 milliards supplémentaires pour les batteries. Quant au constructeur Volvo, il prévoit cinq modèles électriques dans sa gamme d'ici 2021, tandis que Daimler AG, le propriétaire de Mercedes-Benz, a investi 1 milliard de dollars pour accélérer la production de véhicules électriques aux États-Unis.

Dès lors, puisque la demande va en augmentant, les sociétés minières, telles que Glencore, Eurasian Natural Resources Corp. (ENRC) et China Molybdenum Co. Sont en train d'investir massivement en RDC ; qui possède en masse les réserves de cobalt les plus connus à ce jour.

Le cobalt congolais, un cobalt à risque



Une mine à ciel ouverte d'exploitation du cuivre et cobalt dans l'ex-province du Katanga. (© Reuters/Jonny Hogg)

Alors que le pays est un producteur fiable depuis plus d'une décennie et se remet encore d'une guerre civile brutale qui a coûté des millions de vies et paralysé l'industrie minière avant l'arrivée de la paix en 2003.

« La dépendance de l'offre de cobalt sur la RDC est une situation risquée », a déclaré Andries Gerbens, analyste dans la firme de négoce en cobalt Darton Commodities Ltd., basé à Guildford, au Royaume-Uni.

Le président Joseph Kabila refuse d'abandonner le pouvoir après l'expiration de son dernier mandat en 2016. Depuis sa prise de fonction en 2001, le président Kabila, âgé de 46 ans, et sa famille ont constitué un vaste réseau d'affaires qui atteint tous les coins de l'économie, y compris les intérêts miniers ; la majeure partie des revenus d'exportation du pays provient de l'exploitation minière.

Citant l'escalade des tensions politiques, la firme de notation « Standard & Poor Global Ratings » a baissé au mois d'août la note de la dette et de la monnaie de la RD Congo, après des réductions similaires par d'autres sociétés de notation.

Les prix du cobalt sur le « London Metal Exchange, LME » ont plus que doublé l'année dernière pour atteindre \$60.125/T.

Avec la hausse des prix du cobalt, le gouvernement est conscient de sa position dominante et cherche déjà des moyens d'accroître son contrôle des actifs et des opportunités de profit, a déclaré M. Gerbens.

Plus tôt ce mois-ci, le gouvernement congolais avait exhorté le législateur à accélérer les changements prévus dans les lois minières qui augmenteraient les redevances sur le cobalt à 3,5% contre 2% actuellement.

L'attention accrue des autorités publiques peut également entraîner des perturbations de l'approvisionnement affectant ainsi les prix. Le mois dernier, le gouvernement a bloqué les exportations de cuivre et de cobalt de la joint-venture sino-congolaise Sicominex dans un conflit en vue de l'exportation de minerais raffinés sur place.

En outre, au mois de mars dernier, la Gécamines a mis en cause son partenaire avec Forrest afin de reprendre le contrôle de son projet de cobalt GTL-STL à Lubumbashi qui produit 5.000 tonnes par an. Toutefois, pour le moment, la production dans les installations est à l'arrêt.

Une autre préoccupation des constructeurs automobiles est que du cobalt congolais provient de mines informelles. L'exploitation minière artisanale est légale en RD Congo mais mal réglementée et souvent, l'ONG Amnesty International reprochent à ces carrières d'utiliser des enfants.

En 2014, le gouvernement a estimé que 14.000 tonnes de ces exportations de cobalt, soit 20%, provenaient de ces creuseurs informels. L'année dernière, cette part a chuté à 8.600 tonnes, selon Darton Commodities Ltd., en raison des actions du gouvernement pour réprimer ces mines illégales et de la diminution de la demande de ces minerais par les sociétés technologiques, notamment Apple Inc. et Samsung Electronics Co., soumises à la pression du public pour contrôler leurs chaînes d'approvisionnement.

Le contrôle de la chaîne d'approvisionnement



Une carrière artisanale de cuivre et cobalt dans l'ex-Katanga. (Per-Anders Pettersson/Getty Images)

Pourtant, il reste difficile pour les fabricants de batteries de savoir d'où vient leur cobalt. Car, plus de la moitié de l'approvisionnement mondial en cobalt raffiné utilisés pour fabriquer les batteries rechargeables provient de la Chine, qui reçoit 90% du cobalt congolais.

La combinaison de la complexité politique et opérationnelle s'est avérée trop difficile pour certains investisseurs. « La RDC reste très attrayante géologiquement, mais le climat d'investissement s'est détérioré », a déclaré la firme canadienne « First Cobalt Corp. » après avoir annoncé en septembre son retrait d'un projet minier en RDC, cinq mois seulement après avoir conclu la création d'un partenariat avec sept compagnies pour l'exploration du cobalt dans l'ex-province du Katanga.

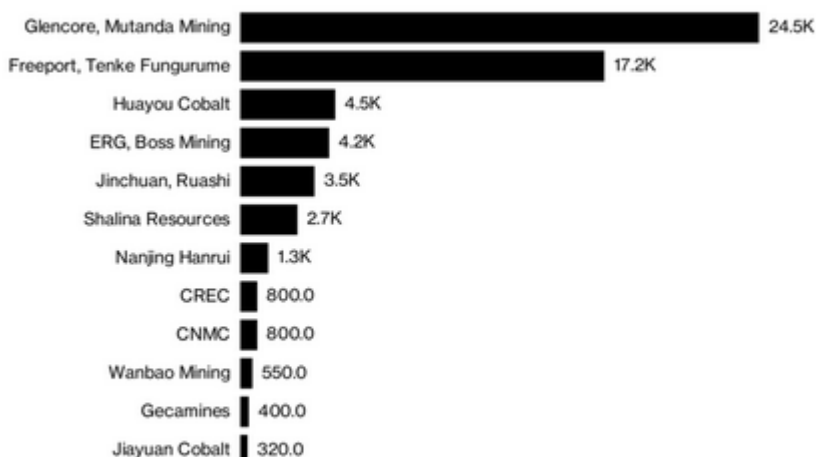
First Cobalt se concentrera désormais sur les perspectives canadiennes, tandis que d'autres recherches vont se dérouler en Australie.

« Ce sont tous de très petits projets comparés à ce qui se passe en RD Congo », a déclaré Montgomery de Wood MacKenzie car, jusqu'ici, aucun pays n'a des réserves en cobalt connues comme celle de la RDC.

Une production en constante augmentation

Congo's Cobalt

Tons produced at mines in the Democratic Republic of Congo in 2016



Source: Darton Commodities Ltd.

Bloomberg

Production de cobalt dans les exploitations minières de la RDC en 2016

Les changements apportés par la République Démocratique du Congo à la législation minière en 2002 ont conduit à d'énormes investissements dans les projets de cuivre et de cobalt du pays, qui ont déclenché une décennie de production, dominée par le suisse Glencore.

L'entreprise a exporté 24.500 tonnes de cobalt de sa mine de Mutanda l'année dernière, soit 40% de la production de la RD Congo et près d'un quart de la production mondiale !

Cette part ne fera qu'augmenter en 2018, lorsque le projet Katanga Mining de Glencore reprendra après une suspension de deux ans. La mine devrait produire environ 300.000 tonnes de cuivre et 20.000 tonnes de cobalt d'ici 2019, a déclaré le directeur général Ivan Glasenberg aux analystes en août.

La firme Kazakhe ENRC, prévoit également d'accroître sa production en RDC. L'entreprise produira 14.000 tonnes supplémentaires par an à partir de son usine de Metalkol Roan, qui débutera fin 2018, a déclaré, en juin, son PDG, Benedikt Sobotka.

Les entreprises chinoises se développent également en République Démocratique du Congo. En 2016, 7 des 10 plus grosses entreprises minières en RDC appartiennent à des Chinois.

Et pas plus tard que l'an dernier, China Molybdenum a acquis la mine de cuivre et de cobalt de Tenke Fungurume auprès de l'américain Freeport-McMoran Inc. pour 2,65 milliards de dollars.

Pendant ce temps, de nouveaux investisseurs continuent d'apparaître, selon Serge Ngandu, directeur de la société minière africaine « Madini Minerals », qui possède des propriétés de cobalt dans le pays et cherche des partenaires.

« Si vous voulez devenir un acteur sur le marché du cobalt, vous devez être en RDC », a-t-il affirmé.

Thomas Wilson/Trad. pour mediacongo.net, K.D.

Bloomberg / MCN, via mediacongo.net