

Le boom des métaux liés aux véhicules électriques est-il durable ?

Paris, le 22 juillet 2021 - Les métaux utilisés dans les véhicules électriques tels que le lithium, le cobalt ou encore le cuivre, sont aujourd'hui au cœur de la révolution à l'œuvre dans l'industrie automobile. Les réglementations strictes, les programmes de soutien des États et la consommation davantage tournée vers les véhicules électriques dans certaines régions stimulent fortement la demande pour ces métaux aujourd'hui indispensables dans la fabrication des batteries. Les déséquilibres entre offre et demande poussent ainsi leurs prix à la hausse, alors même que les parts de marché des véhicules électriques demeurent modestes. Dans sa dernière analyse, Coface ne prévoit pas de changements majeurs sur ces tendances de prix pour les deux années à venir.

En effet, les différentes configurations de batteries ou encore le possible recours à l'hydrogène comme source d'énergie ne diminuent pas la pression sur l'utilisation de ces métaux, même si le coût élevé de leur intégration contribue à stimuler la recherche et le développement afin de développer des technologies alternatives. Ces efforts pourraient cependant changer la donne à plus long terme avec une forte concurrence entre des pays qui souhaitent prendre un avantage sur la prochaine génération de véhicules.

Des métaux indispensables à la production des batteries bénéficiant de fortes tendances structurelles

Le segment des véhicules électriques ne cesse de prendre de l'ampleur à l'échelle mondiale, avec une part de marché de 13% en 2020 contre 8% en 2019. Selon l'Agence internationale de l'énergie :

- Alors que les ventes de voitures ont diminué de 6% en 2020, **les ventes de véhicules électriques ont augmenté de 41%**, l'Europe ayant montré un fort appétit pour ce segment.
- Au cours du 1^{er} trimestre 2021, les ventes de véhicules électriques ont bondi de 41% par rapport au 1^{er} trimestre 2020 et ces ventes **devraient augmenter de 70% sur l'année**.

En outre, les moteurs thermiques seront interdits à la vente sur certains marchés, notamment en Europe d'ici 2035, ce qui supprimera une concurrence pour les moteurs électriques.

Cette tendance exerce une pression sur des métaux nécessaires pour produire ces véhicules : le lithium, le cobalt, le graphite, le nickel, les terres rares, l'aluminium et le cuivre. **Plusieurs dizaines de kilos de métaux, voire des centaines sont utilisés dans les batteries, le premier d'entre eux étant l'aluminium** qui représente environ la moitié du poids total, suivi du cuivre, du graphite et du nickel.

L'aluminium est non seulement utilisé dans les batteries mais également pour d'autres parties des véhicules tels que les châssis ou les panneaux internes en raison de ses avantages en termes de poids et de ses capacités à protéger efficacement contre les collisions. Le cas du cuivre est également intéressant: il est indispensable à la production de batteries mais aussi utilisé par les fournisseurs d'électricité qui doivent développer de nouveaux réseaux pour pouvoir s'adapter à l'électrification des flottes automobiles et à cette nouvelle demande d'énergie.

Une croissance de la demande supérieure à celle de l'offre qui engendre une pression sur la production et sur les prix

Coface prévoit une hausse des prix du nickel, de l'aluminium et du cuivre de 34%, 25% et 47% respectivement entre 2020 et 2021. En outre, la demande devrait connaître une hausse considérable entre 2020 et 2050. La demande de cuivre liée aux véhicules électriques augmentera ainsi de 9,9% chaque année au cours de cette période, tandis que le nickel affichera un taux de croissance annuel de 11,8%.

La République Démocratique du Congo (RDC), l'Australie, l'Indonésie, le Chili et la Russie sont les principaux pays producteurs de ces métaux très demandés, ce qui pousse les pouvoirs publics à modifier le code minier afin de capter une plus grande part de la valeur ajoutée générée, mais aussi à renforcer les réglementations environnementales pour protéger les populations locales.

La pression sur les entreprises minières et métallurgiques pour améliorer l'offre et faire face à ces tendances sera intense.

Coface s'attend à ce que les **dépenses d'investissement augmentent pour capter la croissance mais les entreprises du secteur devront également afficher de fortes rentabilités ce qui représente un défi à court terme.** En effet, ce secteur a été profondément touché par la pandémie début 2020 avec des chutes de prix en lien avec la baisse de la demande et les différents confinements. Les perspectives économiques étant à l'époque plus faibles, les budgets d'exploration et d'augmentations de capacité ont été réduits avant que la tendance ne s'inverse.

De nombreux défis subsistent pour réduire les dépendances

Les fabricants de batteries et leurs clients tentent de réduire leur dépendance vis-à-vis du cobalt, mais aussi de trouver des sources d'énergies alternatives. **L'hydrogène est généralement cité comme une alternative solide,** capable d'alléger l'ensemble des coûts supportés par les industriels ainsi que la charge sur l'environnement. **Coface ne prévoit cependant pas que l'hydrogène puisse changer la donne au cours de cette décennie sans de fortes incitations de la part des pouvoirs publics.** En outre, les acteurs de l'écosystème des batteries, qui comprend les utilisateurs finaux tels que les constructeurs automobiles, ne devraient pas favoriser l'hydrogène à court terme car ils ont investi massivement dans les batteries pour se conformer aux réglementations strictes mises en place par les différentes autorités.

Le recyclage et l'économie circulaire constituent d'autres réponses à la hausse de la demande, et à la réduction de l'impact sur l'environnement. La volonté de développer l'usage des véhicules électriques repose en effet sur la réalisation des objectifs issus de l'accord de Paris et la lutte contre le changement climatique. Mais l'extraction des métaux, comme tout processus minier, a un impact significatif sur l'environnement et sur les populations. En RDC, la déforestation et le travail des enfants sont répandus. De tels problèmes doivent être pris en compte pour donner à la révolution des véhicules électriques tout le crédit qu'elle vise.

Avec des millions de véhicules électriques vendus, le recyclage sera une question-clé dans les années à venir et de nombreuses entreprises développent leurs propres opérations dans ce segment. Les recyclages du cobalt et du nickel sont relativement matures, le taux global atteignant 60 %, mais le lithium est rarement recyclé avec un taux global n'atteignant que 1%. Il y a ainsi de la place pour progresser au travers notamment d'une meilleure gestion des déchets.



C O M M U N I Q U É D E P R E S S E

[Retrouvez l'étude complète ici.](#)

CONTACT PRESSE

Service de Presse

Corentin Henry : +33 1 49 02 23 94 - corentin.henry@coface.com

Rumeur Publique

Taline Sarkissian : +33 6 13 36 70 23 - taline.sarkissian@rumeurpublique.fr

Coface: for trade

Avec 75 ans d'expérience et le plus vaste réseau international, Coface est un leader dans l'assurance-crédit et les services spécialisés adjacents : l'Affacturage, le Recouvrement, l'Assurance Single Risk, la Caution et les services d'Information. Les experts de Coface opèrent au cœur de l'économie mondiale, aidant ~50 000 clients, dans 100 pays, à construire des entreprises performantes, dynamiques et en croissance. Coface accompagne les entreprises dans leurs décisions de crédit. Les services et solutions du Groupe renforcent leur capacité à vendre en les protégeant contre les risques d'impayés sur leurs marchés domestiques et à l'export. En 2020, Coface comptait ~4 450 collaborateurs et a enregistré un chiffre d'affaires de 1,45 €Mds.

www.coface.com

COFACE SA. est coté sur le Compartiment A d'Euronext Paris
Code ISIN : FR0010667147 / Mnémonique : COFA

