

La mort annoncée de la voiture à pétrole



Après un siècle de domination, sommes-nous à l'aube de la disparition de la voiture à pétrole? Objet de désir, de réussite et symbole d'un statut social, elle est en train de se faire dépasser par sa comparse électrique.

La Mobilité électrique apporte une disruption totale sur le marché de l'énergie en passant par la géopolitique pétrolière mondiale et aux distributeurs d'électricité. Elle devient un élément clé de la nouvelle économie en se métamorphosant de glouton à outil intelligent.

Un changement rapide

Des banderilles électriques de plus en plus acérées ont été lancées et toute l'industrie vacille. Depuis le début de ce mois, la nouvelle petite Tesla est sortie des usines pendant que Volvo a annoncé l'arrivée de l'électricité dans tous ses modèles d'ici à 2019.

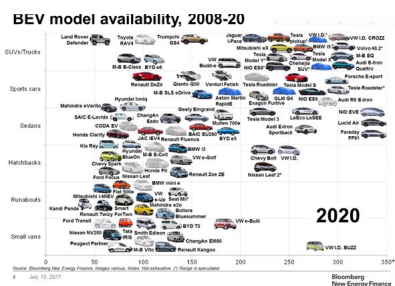
L'Inde, la Norvège, la Hollande et bientôt la Chine vont interdire la vente des voitures à essence ou diesel. Ce revirement de situation est un pied de nez à l'empire Rockefeller. Si en 1900, les voitures électriques représentaient le 34% des ventes à New York, Boston et Chicago, le magnat du pétrole a su imposer aux constructeurs automobiles son or noir.

Effet exponentiel

A ce jour, les ventes ne représentent que le 1% des ventes, mais la boule de neige se transforme en avalanche et plus de 1 million de véhicules seront vendus cette année à travers le monde.

Si les producteurs automobiles se sont focalisés sur les grands modèles dispendieux, les voitures électriques low-cost pointent le bout de leur nez. L'Inde et la Chine travaillent sur des véhicules de 3 à 7'000\$.

Même les pétroliers accusent le coup au point de se demander s'il vaut mieux extraire son pétrole aujourd'hui, même avec des prix bas, au lieu de prendre le risque de devoir, demain, le laisser sous terre par manque de demande. On comprend mieux les réticences des pays de l'OPEP à réduire leurs productions pour faire remonter les cours.



Evolution des nouveaux modèles de voitures électriques

L'accélération de l'industrie automobile électrique réside dans la batterie.

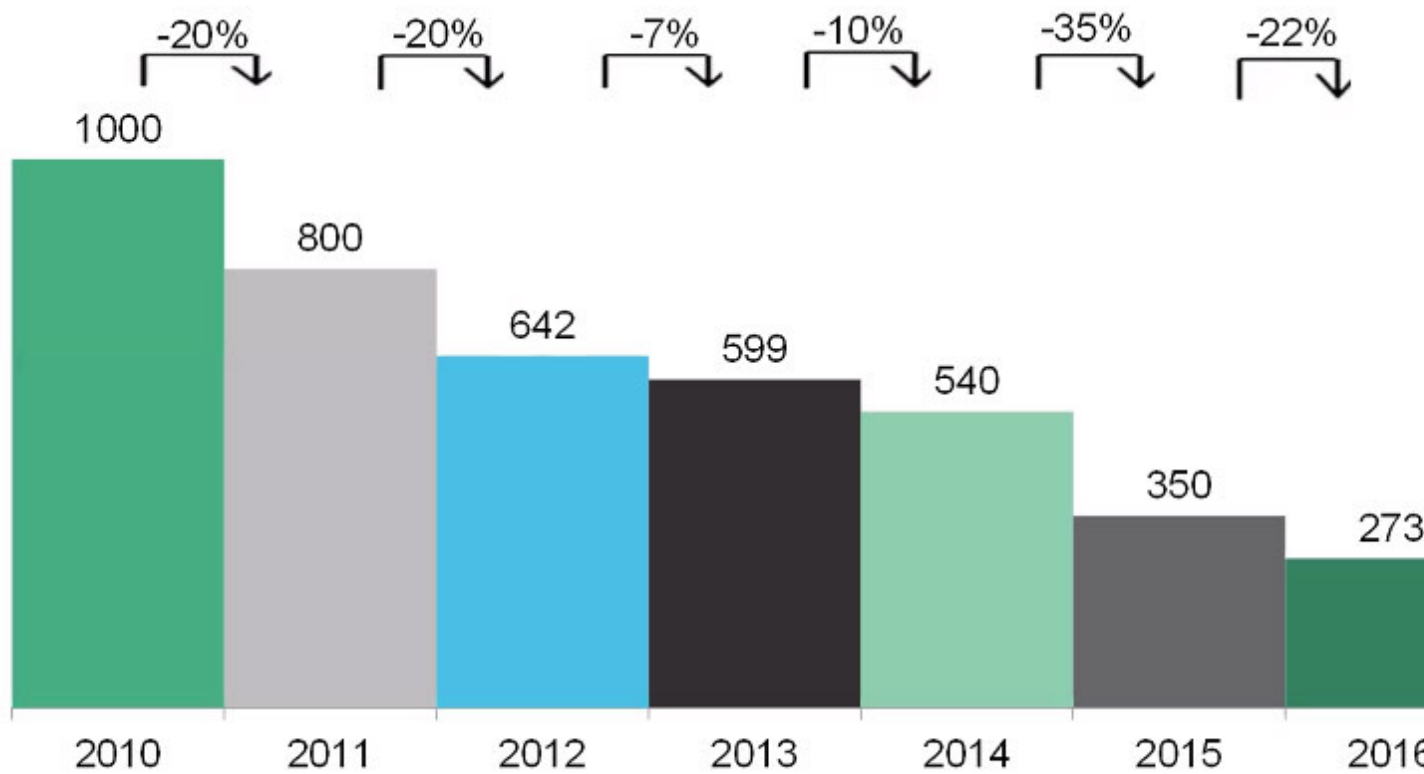
Pour démocratiser ce véhicule, le prix de la batterie devrait descendre sous la barre des 100\$ le kWh.

Depuis 2010, la chute est vertigineuse pour arriver actuellement à 190\$/kWh. Le nouveau leadership de la Chine et l'augmentation du nombre de voitures vendues nous rapprochent rapidement de cet objectif de démocratisation.

Mais pour l'instant, les constructeurs électriques peinent à atteindre l'équilibre financier.

BNEF 2016 battery pack price survey results, 2010-2016

(\$ per kWh)



Notes: This includes cells plus pack prices. For years where there were two surveys, the data in this chart is an average for the year.

Source: Bloomberg New Energy

Evolution du prix des batteries par rapport au kWh

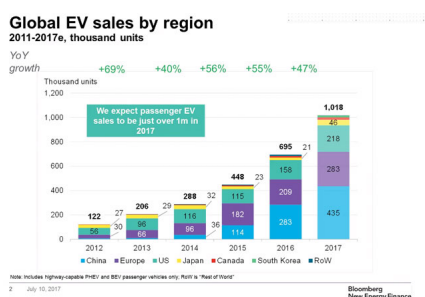
A la charge de la recharge

Un "plein" nécessite entre 9 et 30 minutes pour les modèles les plus performants bien que la majorité des voitures se rechargent comme les smart phones: à la maison durant la nuit.

De leur côté, les stations d'autoroutes et les grandes surfaces se profilent dans des solutions qui nécessitent le temps des commissions ou d'un repas.

La grande inconnue réside encore dans le recyclage des batteries. L'industrie du nucléaire a été incapable de résoudre la gestion des déchets et ce laxisme se retourne comme un boomerang sur cette technologie.

Les batteries pourraient bien avoir une deuxième vie pour stocker les productions d'électricité renouvelable dans les maisons et les habitations, mais in fine, un processus de retour à la nature devra être implémenté.



Evolution des ventes de voitures électriques dans le monde

De la voiture gloutonne à la voiture intelligente et utile

La Mobilité électrique apporte une disruption totale sur le marché de l'énergie mondiale. Elle rebrasse les cartes au niveau de la géopolitique pétrolière et des matières premières. L'Amérique Latine et ses réserves de lithium pourraient supplanter le pétrole du Moyen-Orient.

La voiture va devenir bien plus qu'un simple moyen de se déplacer. Elle va permettre de stabiliser les réseaux électriques, de réduire les pics de demandes, d'ingérer la production renouvelable et de créer des micro-réseaux et de survivre au peak oil.

Ainsi les grands distributeurs électriques tremblent devant la possibilité donnée aux citoyens, anciennement captifs, de produire eux-mêmes leur électricité, de la stocker dans leurs voitures ou de la revendre à leurs voisins.

La voiture change son statut pour devenir un outil de partage et d'efficacité. Contraste saisissant entre une voiture à pétrole qui n'utilise que 2 dl sur 1 litre d'essence/diesel avalé et qui produit 15 kilos de CO2 au 100 km.

Paris a annoncé l'arrêt des ventes de voitures à essence et diesel pour 2040. Paradoxalement à la vitesse des changements actuels, si la France tient sa promesse, elle pourrait être l'un des dernier pays au monde à autoriser ces véhicules venus d'un autre siècle !

{rokcomments}