La fin du plomb ? Pas pour tout de suite

Tesla prévoit de remplacer les traditionnelles batteries au plomb par des batteries lithium-ion dans ses modèles de véhicules électriques S et X. C’est ce qu’avait annoncé Elon Musk, lors d’une interview publiée sur le site du constructeur en avril dernier, précisant «*Nous aurions dû le faire avant mais c’est fantastique de le faire maintenant* ».

Cette annonce a été perçue par certains comme un clou supplémentaire dans le cercueil du plomb, métal dominant le secteur des batteries depuis plus d’un siècle.

Mais le plomb est loin d’être mort, c’est en tout cas ce qu’estiment certains analystes.

Il y a quelques jours, le plomb a caracolé à un pic de 3 ans, à 2.344 $/tonne, porté par des tensions sur l’approvisionnement, qui perdurent depuis mi-mai.

Cette flambée des cours s’explique en partie par des facteurs techniques, mais aussi par le regain de demande pour les batteries plomb-acide, en raison du retour sur les routes des conducteurs après les mesures de restriction liées à la Covid.

Les ambitions d’Elon Musk ne font que rappeler que tous les véhicules, qu’ils soient électriques ou thermiques, nécessitent une batterie plomb-acide, quelle qu’elle soit.

La chaîne d’approvisionnement automobile est clairement impactée par la pénurie de micro-processeurs, mais la chaîne d’approvisionnement du plomb rencontre les mêmes difficultés pour livrer au bon endroit, au bon moment.

**Des stocks en berne**

Les stocks de plomb des entrepôts du LME baissent de manière constante depuis deux mois. Ils ont été réduits de près de moitié depuis le début de l’année. Lundi 19 juillet, ils totalisaient 67.350 tonnes. Près de 30 % de ces stocks sont en attente de chargement pour être expédiés. Les stocks réellement disponibles sont à leur plus bas niveau depuis juillet dernier.

La situation n’est toutefois pas homogène, puisqu’en Chine par exemple, les stocks ont nettement progressé depuis le début de l’année. Cette hétérogénéité s’explique par les différents stades de reprise économique dans lesquels se situent les régions du monde. La Chine voit en effet sa reprise économique ralentir. Les ventes automobiles de mai ont reculé en glissement annuel, une première depuis 13 mois, et cette tendance s’est exacerbée en juin avec la pénurie de micro-processeurs.

En Europe et en Amérique du Nord, les populations sortent progressivement de confinement, réutilisent leur véhicule et doivent parfois changer la batterie. Le cabinet de recherches Wood Mackenzie prévoit que la demande en plomb pour le remplacement de batteries de voitures progressera de 5.9 % comparativement à 2020, pour atteindre 6.5 millions de tonnes cette année, retrouvant les niveaux d’avant la crise sanitaire.

Le rebond du plomb fait écho à celui constaté pour le pétrole. En effet, à l’instar du pétrole, le métal mou est un grand perdant de la transition vers les énergies vertes, et il le sera d’autant plus si d’autres constructeurs suivent l’exemple de Tesla.

Mais ce jour n’est pas pour demain, et ce métal de l’ancienne économie ne disparaitra pas dans l’immédiat. Les turbulences que rencontre le marché actuellement se résoudront, sans doute grâce à l’arbitrage qui pourra s’opérer avec la Chine. Toutefois, le contexte actuel pourrait servir  d’avertissement pour les autres métaux dans la mesure où même un métal qui ne fait pas partie de la transition verte peut connaître de fortes tensions.