

SOMMAIRE

Perception - Réalité

Savoir afin de pouvoir

Comme chaque année, le mois de mars annonce, au Salon de l'auto à Genève, des nouveautés dans le domaine de l'automobile avec les modèles qui vont révolutionner un futur proche de ce marché. ...

(lire l'article ci-contre)

DANS CE NUMÉRO

Perception - Réalité
Savoir afin de pouvoir 1 à 4

SAVE THE DATE 2

Valorisation d'une part 3

Contact 4

Certified



Corporation

THE NEWS

ONE CREATION

ANNÉE 2018 | N° 45

28.02.2018

PERCEPTION - RÉALITÉ SAVOIR AFIN DE POUVOIR

Comme chaque année, le mois de mars annonce, au Salon de l'auto à Genève, des nouveautés dans le domaine de l'automobile avec les modèles qui vont révolutionner un futur proche de ce marché.

S'il est bien un élément probant de la compétition des constructeurs, c'est le marché de la voiture électrique. Si tout un chacun peut s'en réjouir, sommes-nous vraiment dans une réponse probante à la principale cause affirmée du changement climatique de la planète qu'est le CO₂ ?

Une voiture électrique, durant son cycle de vie, peut émettre autant de carbone qu'un véhicule diesel, un élément d'objectivité positif se doit de considérer la fréquence d'utilisation dudit véhicule qui change les conclusions de l'impact du cycle de vie considéré. Il faudrait avoir parcouru de 50'000 à 100'000 km en voiture électrique pour commencer à produire de CO₂ moins qu'une voiture thermique.

Soit 15 à 30 km par jour, 365 jours par an, pendant 10 ans ! Si l'on intègre le coût écologique de production, il convient d'intégrer l'impact de l'extraction des métaux rares pour la production des batteries. Cette matière première est principalement du ressort de la Chine, elle doit être raffinée, acheminée dans les différentes usines de production dans le monde. On comprend dès lors que les rejets de carbone qui découlent de cette partie de la voiture électrique ne sont pas négligeables. Il en ressort que pour produire ce type de voiture, il faudrait trois à quatre fois plus d'énergie que pour produire un véhicule conventionnel, avec la nuance que nous sommes encore dans une industrie de production jeune. Nous ne sommes donc pas face à une voiture « zéro émission ». Ceci induit qu'avant d'avoir entamé son premier kilomètre, les émissions de CO₂ sont nettement supérieures à la voiture « conventionnelle ».

(Suite en page 2)



SAVE THE DATE

Prochaine Assemblée générale

Mercredi 11 avril 2018

à l'hôtel Alpha-Palmiers, Lausanne

17h : Associés

18h : Invités



ONE CREATION
Think Sustainable

RAPPORT
ANNUEL 2017

(Suite de la page 1)

L'intérêt principal des voitures électriques est dans la mobilité urbaine. Pouvoir récupérer l'énergie cinétique au freinage entraîne une amélioration considérable de l'efficacité. Le moteur électrique est bien plus léger que celui à combustion, ce qui permet d'avoir assez de place pour une batterie. La réduction d'émissions en ville et probablement l'avantage le plus important de ce moyen de transport, spécialement dernièrement à cause de l'interdiction des moteurs diesel dans les grandes villes européennes, à cause des particules fines tellement nocives pour la santé.

Le consommateur a été appelé à acheter du diesel pendant des années en invoquant l'écologie, et maintenant on le condamne et on va l'interdire par la loi. Aujourd'hui, le consommateur responsable est conseillé d'acheter une voiture électrique ou hybride: il est confus. Et nous tous nous demandons, avec raison, jusqu'à quel point ce sont les lobbies qui décident quelles

technologies vont avoir du succès « financier ».

Parlons de l'énergie électrique produite. Selon le type de production de l'électricité que l'on charge à une borne, cette énergie aura un impact économique différent. Prenons le cas de la France, ce sont les centrales nucléaires qui alimentent principalement le pays. En Allemagne, une grande partie de l'énergie de la transition nucléaire vient du lignite qui est un charbon de très mauvaise qualité. Aux États-Unis, le pétrole fait partie du mix de production électrique, avec une forte « subvention » de l'État. Sommes-nous face à des voitures « nucléaires », au charbon ou au pétrole. On passe d'un paradigme à un autre, sans répondre, de manière efficiente, à la nécessité de diminuer la dépendance aux énergies fossiles. Ce que nous avons principalement fait, nous avons délocalisé la pollution dans des pays qui cherchent un enrichissement rapide pour rejoindre un niveau de vie occidental.

Dans ce contexte, il serait illusoire de croire que l'atmosphère et spéci-

fiquement géo localisée et que la pollution des autres nous épargne.

Dans une considération de production mix électrique, les voitures électriques profitent instantanément des améliorations acquises. Compte tenu de l'évolution de la part représentative, en croissance, des énergies renouvelables dans la production d'électricité, il ne faut pas attendre une nouvelle génération de voitures pour renforcer l'impact de réduction de CO₂. Ce qui n'est pas le cas des voitures à essence qui consomment le même combustible toute leur vie.

Pour extraire des terres rares, sont utilisés des produits toxiques qui sont rejetés dans la nature sans protection. Ils vont contaminer les sous-sols et les fleuves, par-delà les océans pour se retrouver, un jour, dans les produits marins que nous consommons. Des terres arables deviennent non cultivables et les populations locales sont touchées par différents cancers.

Valorisation d'une part au 28.02.2018

28.02.2018	CHF
Estimation valeur comptable d'une part (art. 9 statut)	10'000.00
Résultat avant impôt par part	72.13
Bénéfice après impôt et affectation par part (art. 29 statut)	51.24
Estimation valeur de liquidation d'une part	12'190.73
Nombre de parts	1'147
Réserve sur valeur comptable	1'834'206.11
Dividende exercice 2014. Date ex. 15.04.2015	350.00
Dividende exercice 2015. Date ex. 28.04.2016	250.00
Dividende exercice 2016. Date ex. 10.04.2017	359.00
Dividende exercice 2017. Estimation	417.00

(Suite de la page 2)

Si l'on pousse la réflexion au niveau d'un impact sociétal, la voiture électrique ou à l'hydrogène, implique une réduction de la dépendance au pétrole. Ceci induit également un potentiel de réduction majeure de conflits dans certaines parties du monde.

Le plus grand souci des voitures électriques demeure dans les batteries tant au niveau des matériaux utilisés, que du recyclage. À ce stade, il est vital que l'industrie ne s'arrête pas aux acquis et que la recherche et le développement se poursuit pour réduire, voire annuler ces effets dommageables.

Comme on le voit par ces propos, la voiture électrique portée comme la novation de la transition économique représente un coût écologique et de santé humaine qui dépasse la simple émission CO₂ de nos voitures conventionnelles. Cependant, on ne peut en faire une généralité, comme on ne doit pas uni-

quement considérer les points négatifs relevés.

Sans dessiner un tableau sombre, les technologies nouvelles vont permettre d'augmenter l'efficacité des batteries, celles-ci mêmes vont et ne seront plus demandeuse de terres rares à un moment donné et le cycle de vie de ces mêmes voitures sera augmenté. Ceci implique que la transition énergétique est une évidence non pas de bonne conscience, mais bien d'opportunité économique.

Avec un regard détaché, chacun voulant sa voiture électrique, ce marché va croître par le changement des modèles « anciens » vers la nouveauté, mais ceci offrant une meilleure conscience environnementale: on va produire toujours plus pour assumer une demande individuelle croissante. On précipite une mutation d'un concept en voie d'amélioration, qui nous fait basculer d'une dépendance des monarchies du pétrole vers une dépendance envers la Chine qui produit

83% des terres rares. Nous avons ainsi un déplacement des chaînes de valeurs de l'Occident vers la Chine, avec toute la perte d'emplois et de R&D liées. Ceci relève d'un défi de mutation du secteur automobile et d'une appréciation du risque politique.

Peut-il être inversé un mouvement fortement avancé ?

Oui, prenons l'exemple du moteur à hydrogène. Toyota a misé sur cette technologie totalement propre au niveau de l'énergie de propulsion des véhicules. Surtout que cette même énergie peut-être produite sur place avec des panneaux solaires, des éoliennes et autres alternatives, ce dont profite en partie également la voiture électrique. D'une manière générale, une pile à combustible mélange de l'hydrogène avec l'oxygène de l'air ambiant pour produire de l'électricité et alimenter un moteur. La production de ce gaz...

ONE CREATION

Quai Perdonnet 5
CH-1800 Vevey
T +41 (0)21 925 00 33
www.onecreation.org

DIRECTION

Olivier Ferrari - CEO
T +41 (0)21 925 00 33 - oferrari@coninco.ch

**Sabine Giammarresi-Mabillard - Directrice
Département Placements Collectifs**
T +41 (0)21 925 00 38 - sgiammarresi@coninco.ch

**Laura Petoud - Gestionnaire Développement
durable**
T +41 (0)21 925 09 35 - lpetoud@coninco.ch

Elisa Benito - Analyste durabilité
T +41 (0)21 925 00 43 - ebenito@coninco.ch

BREAKING NEWS

Nous sommes heureux de vous annoncer que la Direction de ONE CREATION Coopérative, CONINCO Explorers in finance, est également Certifiée B Corp™.



La Certification B Corp atteste du haut niveau de performance sociale et environnementale de l'activité commerciale de la société. Elle regroupe aujourd'hui près 2400 entreprises dans le monde qui ont fait le choix de redéfinir le succès dans les affaires.

ONE CREATION

Think Sustainable

(Suite de la page 3)

très inflammable et son acheminement jusqu'aux voitures consomme de l'énergie, mais on espère ultimement le produire à partir de sources renouvelables comme les énergies solaire ou éolienne. D'autres envisagent de produire de l'hydrogène à partir des eaux usées. Encore une technologie en devenir avec un impact positif sur l'environnement.

Contrairement aux moteurs à essence à combustion interne, les piles à combustible ne produisent que de l'électricité, de la chaleur et de l'eau. Elles ne produisent aucune des émissions polluantes responsables du réchauffement climatique. L'hydrogène pourrait donc être utilisé pour propulser non seulement des voitures, des trains, des camions ou des autocars, mais aussi pour alimenter en électricité et chauffer des maisons. Dans ce der-

nier cas, on peut imaginer des applications combinées de technologies qui rendront tout immeuble totalement indépendant énergétiquement.

On le voit, il convient de ne pas être aveugle face à ce que le marché veut imposer et peut-être qu'en portant un regard différent, par exemple en optant pour la voiture à hydrogène et pour certains pays en accélérant l'usage de voitures électriques (selon le mode de production d'électricité), on peut également induire un vrai changement dans le développement de notre société et dans l'héritage que nous transmettons en prêt à nos enfants, pour des générations qui nous en seront reconnaissants.

Actuellement, la plupart des véhicules à hydrogène amènent juste une délocalisation des émissions, pas une réduction, mais cela peut changer avec un mix électrique

plus propre et des centrales de production d'hydrogène à partir des renouvelables.

Pour réussir une transition énergétique durable et réduire les risques, il faut encourager une combinaison de véhicules électriques, hybrides et à hydrogène. Dans les zones urbaines, l'introduction de modèles de mobilité partagée sont en train de confirmer une solution qui s'affirmera à l'avenir.

Il faut réserver le pétrole pour d'autres secteurs ou la transition énergétique est encore trop loin de devenir une réalité, comme dans le transport aérien, où il y a des améliorations avec les biocarburants de troisième génération, mais ceci est encore à très petite échelle et ce pour autant que cela ne se fasse pas au détriment des forêts primaires encore présentes.

Elisa Benito / Olivier Ferrari