

Le marché automobile européen – Contexte et choix d'investissement

Hugues Le Maire – 29 janvier 2020

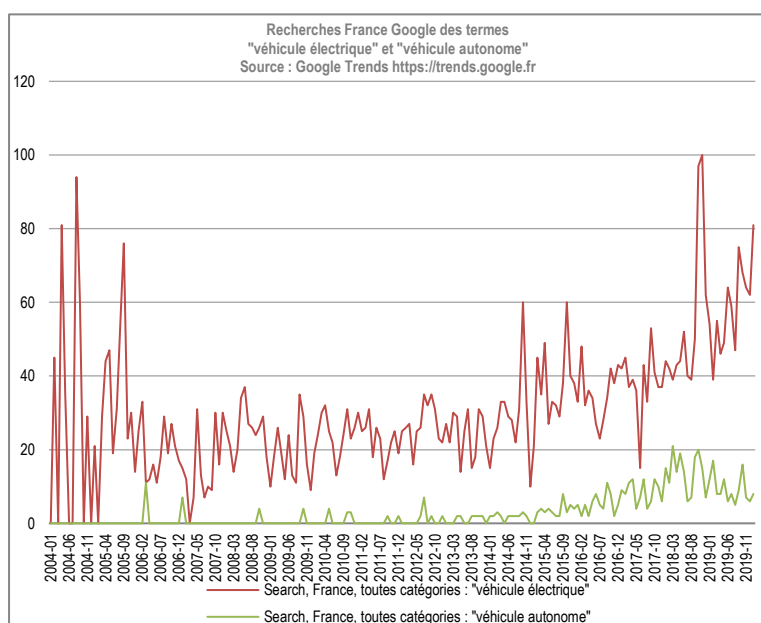
Cette note fait suite à celle du 5 avril 2019

Conclusion d'investissement

Il y a moins d'un an, lors d'une précédente revue du secteur automobile en avril 2019, le développement intensif du véhicule électrique n'avait rien d'évident. Les chiffres de ventes, le contexte réglementaire et commercial ainsi que l'évolution des infrastructures tendent à montrer que ce développement est entamé. Dans ces conditions, une stratégie d'investissement un peu plus risquée sur le véhicule électrique peut se justifier.

En avril 2019, lors de la rédaction de la précédente version de cette note, beaucoup d'incertitudes existaient au sujet de la transition du moteur thermique fonctionnant aux énergies fossiles¹, vers d'autres systèmes. La principale interrogation résidait dans la transition vers le véhicule électrique. Qui plus est, la mise en place de nouvelles normes environnementales en 2018 (*Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedures* en remplacement de *New European Driving Cycle*) avait créé un sentiment de confusion, tant du point de vue du consommateur que de celui du producteur. Et le Diéselgate de 2015 – à l'origine de l'adoption de nouvelles normes antipollution drastiques – était encore dans tous les esprits.

Depuis, en moins de douze mois, le marché automobile mondial vient de connaître une mutation assez profonde.



S'agissant du consommateur et de l'intérêt suscité par le véhicule électrique, on peut essayer de décrire l'ampleur du phénomène par le graphique ci-contre issu de Google Trends. On a appliqué le filtre à la France, pays qui a toujours été considéré comme assez en point sur cette thématique. Indubitablement, la thématique « véhicule électrique » est en train de prendre une ampleur inédite depuis le début de l'année 2018. Ce dont on peut de toute façon se rendre compte à la lecture des actualités, mais que l'on cherche ici à représenter.

On note par ailleurs, comme anticipé dans la note d'avril 2019, que l'intérêt pour le véhicule autonome, qui n'a jamais été significatif, marque totalement le pas, pour un certain nombre de raisons bien identifiées que l'on ne développera pas.

S'agissant du producteur et des résultats des ventes, on notera en tout premier lieu que, comparé au mois d'avril 2019, le temps commence vraiment à presser. En effet, l'année 2021 approche. Elle constitue la date limite à partir de laquelle les émissions moyennes de chaque constructeur ne doivent pas dépasser 95gm CO₂ / km sur l'ensemble de la gamme. Autant dire tout de suite qu'atteindre l'objectif paraît hors de portée, la moyenne européenne à la fin de l'année 2018 se situant à plus de 120gm CO₂ / km². Il est alors prévu que des amendes (assez lourdes) s'appliquent, l'objectif devenant alors de payer le moins de temps possible ces amendes. La course à la montre est engagée.

De fait, au début de l'année 2020, on ne peut que constater une accélération marquée des ventes de véhicules électriques, phénomène nouveau et positif pour les acteurs impliqués dans la filière –notamment les sous-traitants. S'agissant par exemple de Volkswagen, l'objectif stratégique d'1 million de voitures électriques devrait être atteint dès la fin de l'année 2023, soit deux ans plus tôt que ce qui avait été préalablement annoncé. A horizon 2025, le nouvel objectif annoncé par la marque porte sur la production de 1,5 million de voitures électriques.

¹ On précise « fonctionnant aux énergies fossiles » car les systèmes à hydrogènes fonctionnent également avec un moteur thermique.

² Source *European Automobile Manufacturers Association*, <https://www.acea.be/publications/article/acea-pocket-guide>



Le tableau ci-dessous présente les ventes de véhicules électriques (« VE ») en France, la variation annuelle de ces ventes, les ventes totales de véhicules en France (« VT »), la part des ventes VE / VT ainsi que la variation de cette part d'une année sur l'autre.

Ventes de voitures électriques en France³

	2015	2016	2017	2018	2019
Ventes Véhicules électriques (VE)	17.240	21.793	24.904	31.069	42.764
<i>Variation annuelle</i>		+26%	+14%	+25%	+38%
Ventes Totales (VT)	1.940.019	2.014.768	2.142.784	2.173.507	2.210.750
<i>PDM ventes VE / VT</i>	<i>0.89%</i>	<i>1.08%</i>	<i>1.16%</i>	<i>1.43%</i>	<i>1.93%</i>
<i>Variation PDM</i>		+21%	+7%	+23%	+35%

Attention toutefois. D'une part, bien sûr, les chiffres de ventes VE demeurent très faibles en absolu, c'est certain. D'autre part, un certain nombre d'interlocuteurs mettent en gardent sur deux éléments qui font relativiser l'attrait réel du « public » pour le VE : d'une part le poids des commandes en provenance des administrations ; d'autre part, le poids des commandes des collaborateurs des groupes automobiles, qui vont être « fortement incités » à choisir un véhicule électrique.

Rappelons l'objectif fixé par le gouvernement dans le cadre de la mission Mosquet Pélatà⁴ : porter le nombre de véhicules électriques de 207.000 à la fin de l'année 2018 à 1M à horizon 2022, soit 2,5% du parc total. L'objectif est donc de vendre près 800.000 véhicules électriques en 4 ans (passage de 207.000 à 1M). Il se vend en moyenne en France un peu plus de 2M de véhicules par an, soit 8M en 4 ans. Donc, l'objectif du gouvernement est que 10% des voitures vendues en 4 ans (800.000 / 8M) soient électriques. A moins de 2%, nous sommes encore loin du compte à la fin de l'année 2019, et le potentiel est donc considérable.

Rappelons enfin deux difficultés majeures, qui n'ont pas tellement évolué depuis la note d'avril 2019, voire qui se sont empirées. La première tient au bilan carbone réel du véhicule électrique, qui tient compte de l'extraction et du traitement du lithium, du cobalt et du manganèse et des autres éléments nécessaires à la fabrication des batteries montées sur les véhicules électriques. Pire, le sujet du recyclage n'est toujours pas traité, alors qu'il semble que les constructeurs prennent un certain nombre d'engagements qui devront être financés. Chez Renault par exemple, c'est la Diac, filiale française du groupe RCI Bank and Services, filiale à 100 % de Renault, qui prendra en charge ce sujet.

L'autre difficulté tient, en sus du coût élevé du véhicule électrique, au coût du plein d'électricité. Prenons le cas de Ionity⁵. La co-entreprise des constructeurs automobiles BMW, Mercedes-Benz, Ford, Audi et Porsche, qui a pour vocation de construire en Europe un réseau de bornes de recharge électriques de haute puissance HPC pour les véhicules électriques, a et va procéder à des augmentations significatives de prix. Jusqu'à 2018, le plein d'électricité était gratuit, avant de passer au prix forfaitaire de 8 euros. A compter du 31 janvier 2020, la société met en place une nouvelle tarification au kWh à 0,79 euro / kWh. Il existe des abonnements avec les constructeurs qui minimisent ce coût, mais attention, en fonction de l'évolution des cours du pétrole, le coût de rouler à l'électricité pourra se rapprocher, voire devenir plus cher que le coût du carburant. On notera enfin qu'il est moins fait référence à la production, et à l'approvisionnement, en électricité, mais que ce sujet demeure prégnant.

Conclusion

Il y a moins d'un an, lors d'une précédente revue du secteur automobile en avril 2019, le développement intensif du véhicule électrique n'avait rien d'évident. Les chiffres de ventes, le contexte réglementaire et commercial ainsi que l'évolution des infrastructures tendent à montrer que ce développement est entamé. Dans ces conditions, une stratégie d'investissement un peu plus risquée sur le véhicule électrique peut se justifier.

Dans ces conditions, LMIF amende légèrement sa stratégie en procédant à un nouvel investissement présentant un profil un peu plus risqué à deux titres. S'agissant des choix stratégiques en faveur de l'énergie électrique d'une part, la R&D ayant été largement orientée vers le véhicule électrique. S'agissant du profil d'endettement d'autre part, celui-ci ayant été dégradé afin de financer cette R&D.

³ Source <https://www.automobile-propre.com/a-propos/>

⁴ https://www.fiev.fr/jcms/prod_21999/fr/la-mission-mosquet-pelata

⁵ <https://ionity.eu/en/about.html>