

Vers une Chine plus verte : le leader mondial des véhicules électriques...

La Chine s'est donnée des objectifs écologiques très ambitieux. C'était nécessaire car le pays est encore le premier émetteur de CO2 dans le monde. Les choses avancent très vite et le volontarisme politique a permis de développer des champions nationaux dans le domaine des véhicules électriques : ses marques sont désormais très compétitives et vont concurrencer l'industrie automobile, européenne notamment, ce qui paraissait impensable il y a encore quelques années.



**Jean-Marie
MERCADAL**

Directeur Général
SYNCICAP AM

La phase de 40 ans de libéralisme en Chine et d'ouverture sur le monde a été une réussite incontestable, permettant au pays de devenir une puissance mondiale de premier plan et de sortir plusieurs centaines de millions de personnes de la pauvreté.

Néanmoins, **ce développement économique impressionnant a eu un impact écologique préoccupant** : la Chine est aujourd'hui le premier contributeur mondial aux émissions de carbone (près de 30 %). Les autorités en ont pris conscience : le pays s'est donné des objectifs assez ambitieux, avec un pic d'émissions à horizon 2030 et une économie totalement décarbonée en 2060. Cette voie choisie comme priorité commence déjà à donner des résultats selon de nombreux observateurs indépendants : depuis 10 ans, un quart des arbres plantés dans le monde sont en Chine et les émissions de CO2 ont déjà baissé de 34 %. Le ciel « commence à redevenir bleu » dans la plupart des grandes villes. À Pékin par exemple, depuis 10 ans également, nous en sommes actuellement à 288 jours d'air de bonne qualité par an contre seulement 176 jours en 2013. De même, le nombre de jours de très forte intensité de pollution est passé de 58 à 8.

La planification stratégique est ainsi très importante en Chine et cette forme de dirigisme et volontarisme va probablement encore s'accroître sous la présidence de Xi Jinping. Le monde devient en effet plus fragmenté et la Chine veut désormais compter davantage sur ses propres forces et son marché domestique.

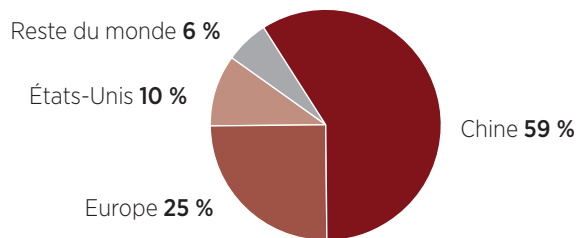
En tant qu'investisseur sur ce marché très important, il convient donc de privilégier les thèmes prônés par le gouvernement, dans le projet de « Common Prosperity » : développement de la natalité, santé, consommation de la classe moyenne, industrie des semi-conducteurs et bien évidemment, l'économie verte. Dans ce segment, l'exemple des véhicules électriques est éloquent.

Chine : premier marché mondial des véhicules électriques

Les transports représentent 17 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Il s'agit donc d'un enjeu majeur en Chine : le développement du parc automobile y est en plein essor, contrairement aux pays occidentaux où le marché est plutôt mature. Les voitures électriques sont soutenues en Chine pour des raisons écologiques, mais aussi car elles favorisent les constructeurs locaux.

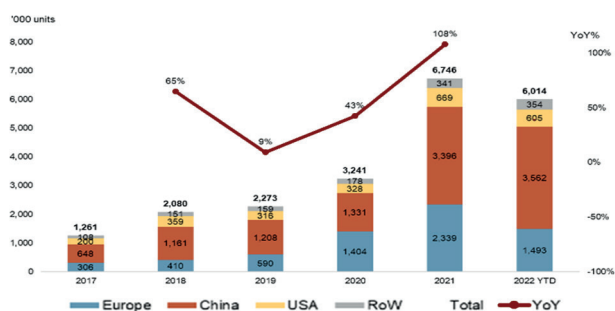
En 2021, les ventes de véhicules électriques en Chine ont atteint 2,92 millions, ce qui signifie qu'une voiture électrique sur deux vendue dans le monde est vendue en Chine. Depuis le début 2022, la Chine représente ainsi 59 % du marché des véhicules électriques dans le monde.

Ventes de véhicules électriques par région YTD 2022 Total 6 millions d'unités



Source : EV-Volumes, Crédit Suisse - Août 2022

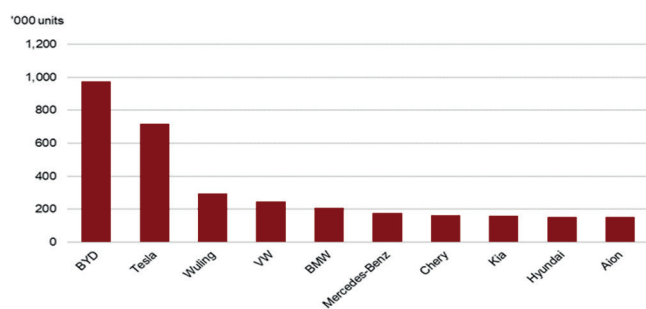
Ventes de véhicules électriques par région



Source : EV-Volumes, Crédit Suisse - Août 2022

Le marché des véhicules électriques fait partie des industries en forte croissance en Chine : un taux de pénétration de 60 % est anticipé d'ici 2030. Depuis 2009, 14,8 milliards de dollars de subventions ont été accordés aux consommateurs de véhicules électriques. La vente de véhicules électriques en Chine a été multipliée par trois depuis 2020. Parallèlement, des investissements considérables ont été réalisés dans les bornes de recharge... Résultat : le marché va croître de près de 30 % cette année, avec un volume de ventes estimé à 3,8 millions de voitures contre moins de 1 million en 2018. Avec Tesla, les marques chinoises ont les plus fortes parts de marché : Geely, XPeng, BYD, Greatwall, NIO... Ainsi, la Chine a annoncé la prolongation de l'exonération de la taxe à l'achat sur les véhicules à énergie nouvelle (NEV) d'une année supplémentaire jusqu'à la fin de 2023.

Ventes de véhicules électriques par marque YTD 2022



Source : EV-Volumes, Crédit Suisse - Août 2022

Développement d'une nouvelle chaîne de valeurs qui nivelle les écarts technologiques entre les constructeurs européens et chinois.

Le gouvernement chinois cherche également à développer tout un écosystème autour de cette industrie des véhicules électriques. La « Gigafactory » de Tesla à Shanghai l'illustre bien. En juillet 2018, le gouvernement municipal de Shanghai a approuvé l'accord de la construction de l'usine de Tesla avec des conditions favorables pour l'entreprise d'Elon Musk. En contrepartie, Tesla s'engage à fabriquer des voitures électriques 100 % « made in China ». Aujourd'hui, « Tesla Shanghai Gigafactory » est la plus grande usine Tesla au monde avec une capacité annuelle effective de 750 000 unités, ce qui a permis le développement de toute une chaîne de valeurs, comme des pièces accessoires ainsi que la recherche et développement en Chine. L'industrie des batteries, située en amont de la chaîne de valeurs des véhicules électriques, en est aussi un exemple.

Les batteries sont l'un des composants de base des véhicules électriques et représentent 40 % du coût total du véhicule. La Chine possède d'abondantes ressources en terres rares pour les batteries. En 2021, la Chine compte 1,5 million de tonnes de lithium, soit 6,8 % de la taille du marché mondial. Par ailleurs, plusieurs entreprises chinoises sont parmi les plus gros actionnaires de grandes mines de lithium en Amérique du Sud et en Australie. Par exemple, la société chinoise Tianqi Lithium Corporation détient 51 % des actions de Terryson, qui possède la plus grande et la meilleure mine de spodumène d'Australie Occidentale.

La Chine est donc devenue le plus grand fournisseur mondial de l'industrie des batteries, représentant plus de 59 % du marché mondial. En 2021, parmi les dix premières entreprises au monde, six d'entre elles étaient des entreprises chinoises. La Chine a donc gommé le retard technologique qu'elle avait dans le domaine des voitures thermiques et la qualité des batteries chinoises rivalisent largement avec celles des pays développés. Dans les véhicules thermiques, il fallait maîtriser trois domaines : les moteurs, les boîtes de vitesse et le châssis. Les deux premiers d'entre eux ne sont plus utilisés dans les véhicules électriques. Par conséquent, l'avantage concurrentiel des constructeurs automobiles étrangers est devenu moins utile sur le marché des véhicules électriques.

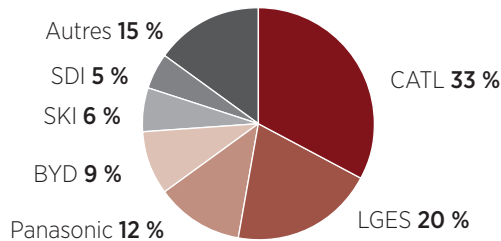
De nombreuses marques automobiles de renommée internationale ont de ce fait choisi des entreprises chinoises comme fournisseurs de batteries.

CATL, par exemple, est devenu le fournisseur de batteries de Volkswagen en mars 2018 et a reçu une commande de 1,02 milliard de dollars (6,9 milliards de RMB) de BMW trois mois plus tard. Puis, en février 2020, CATL est devenu l'un des fournisseurs de batteries de Tesla. Actuellement la plupart des fabricants d'automobiles dans le monde sont clients de CATL. CATL est le plus grand fabricant de batterie dans le monde avec 33 % de parts de marché. Le marché attend une croissance de 40 % par an entre 2021 et 2025. CATL propose l'offre de produits la plus complète et investit davantage dans la nouvelle technologie.

Les chiffres des performances citées ont trait aux années écoulées. Les performances passées ne sont pas un indicateur fiable des performances futures.



Part de marché mondiale des batteries



Source : Jefferies - Fin 2021

La technologie verte dans le processus de fabrication devient un nouvel avantage compétitif.

Les principaux acteurs du secteur chinois des véhicules électriques se focalisent sur cet argument concurrentiel. Les grandes marques nationales deviennent plus vertes, de la fabrication à la production en passant par le transport de véhicules. Geely, par exemple, a utilisé 15 % de matériaux de tôle d'acier recyclés et 25 % d'aluminium recyclé dans le modèle de voiture ZEEKR 001. De même, XPeng a développé et utilisé des

technologies vertes telles que des panneaux photovoltaïques dans le processus de fabrication, convertissant ainsi l'énergie solaire en électricité sans pollution.

Véhicule électrique : la question de l'empreinte carbone globale

Les véhicules électriques n'émettent pas de CO₂. Mais la question de l'empreinte carbone totale de tout le processus se pose et cette problématique semble faire l'objet d'une réflexion globale en Chine.

Dans le cadre de la déclaration conjointe sino-américaine sur le changement climatique en 2013, de l'Accord de Paris en 2015 et de la publication du 14e plan sur 5 ans en 2021, le gouvernement central a lancé diverses politiques pour contrôler et réduire les émissions du processus de fabrication d'électricité, s'engageant à réduire à moyen terme la part des centrales à charbon et à favoriser les productions d'électricité renouvelables, notamment l'énergie solaire.

La Chine est actuellement le plus grand investisseur mondial en énergies renouvelables, avec plus de 83 Mds\$ en 2019 contre 55,5 Mds\$ pour les États-Unis. En 2021, la part de marchés des énergies renouvelables dans le pays atteint pratiquement 30 % de la consommation. La majeure partie provient de l'hydro électricité qui représente à elle seule entre 15 % et 20 % selon les années. Un plan d'investissement massif est prévu en faveur du solaire et de l'éolien. L'objectif étant également, à terme pour le pays, de favoriser les moteurs à hydrogène, fabriqué à partir d'électricité propre.

Synthèse

Les constructeurs locaux sont très présents sur ce marché domestique chinois en forte croissance. Ils se sont rapidement développés ces dernières années, bénéficiant du soutien gouvernemental. Par ailleurs, cette mutation de l'industrie automobile remet les acteurs chinois sur un pied d'égalité par rapport aux constructeurs occidentaux, n'ayant plus le besoin de refaire leur retard en matière de moteurs et de boîtes de vitesse. Ils présentent même une certaine avance dans le domaine des batteries. Les constructeurs chinois ont ainsi des objectifs de développement sur les marchés internationaux au cours des prochaines années. Ils seront alors prêts quand les pays occidentaux interdiront les ventes de véhicules thermiques d'ici 10 à 15 ans. Les principales marques chinoises de véhicules électriques sont cotées en Bourse et leurs cours ont beaucoup baissé ces derniers mois, dans le sillage de l'indice MSCI China, en baisse de 40 % depuis quelques mois et pratiquement à son plus bas niveau depuis 15 ans. Des opportunités d'investissement commencent à émerger, et tout particulièrement dans le secteur des véhicules électriques.



Syncicap AM est la société de gestion commune créée par OFI Asset Management (66 %) et Degroof Petercam Asset Management (34 %), agréée le 4 octobre 2021 par la Securities and Futures Commission de Hong Kong. Cette société, spécialisée dans les pays émergents, permet d'établir une présence en Asie, depuis Hong Kong. Elle gère également les fonds émergents proposés aux investisseurs européens par OFI Asset Management.

Les chiffres des performances citées ont trait aux années écoulées. Les performances passées ne sont pas un indicateur fiable des performances futures. Ces placements permettent de profiter du potentiel de performance des marchés financiers en contrepartie d'une certaine prise de risque. Le capital investi et les performances ne sont pas garantis et il existe un risque de perte en capital. Source des indices cités : www.bloomber.com

Ce document d'information ne peut être utilisé dans un but autre que celui pour lequel il a été conçu et ne peut pas être reproduit, diffusé ou communiqué à des tiers en tout ou partie sans l'autorisation préalable et écrite de Syncicap AM. Aucune information contenue dans ce document ne saurait être interprétée comme possédant une quelconque valeur contractuelle. Ce document est produit à titre purement indicatif. Il constitue une présentation conçue et réalisée par Syncicap AM à partir de sources qu'elle estime fiables. Les liens vers des sites web gérés par des tiers, présents dans ce document ne sont placés qu'à titre d'information. Syncicap AM ne garantit aucunement le contenu, la qualité ou l'exhaustivité de tels sites web et ne peut par conséquent en être tenue pour responsable.

La présence d'un lien vers le site web d'un tiers ne signifie pas que Syncicap AM a conclu des accords de collaboration avec ce tiers ou que Syncicap AM approuve les informations publiées sur de tels sites web. Les perspectives mentionnées sont susceptibles d'évolution et ne constituent pas un engagement ou une garantie. Syncicap AM se réserve la possibilité de modifier les informations présentées dans ce document à tout moment et sans préavis. Syncicap AM ne saurait être tenue responsable de toute décision prise ou non sur la base d'une information contenue dans ce document, ni de l'utilisation qui pourrait en être faite par un tiers.

Photos : Shutterstock.com/OFI AM. Achevé de rédiger le 18/10/22.