

15 septembre 2021  
03-2021

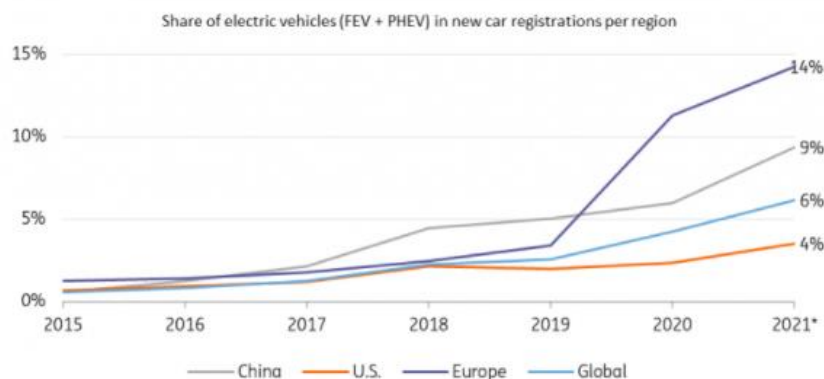
## ING Focus

### Poursuite de la dynamique des voitures électriques en 2021 et 2022<sup>1</sup>

**Au début de l'année 2021, à peine 1 % du parc mondial de voitures immatriculées disposaient d'une prise de ravitaillement électrique (10 millions d'unités). Cette situation est toutefois en train de changer si l'on en croit les ventes de voitures neuves.**

La pandémie s'est avérée être un accélérateur pour le développement et les ventes de véhicules électriques (VE). Pour soutenir l'industrie automobile pendant la pandémie et favoriser simultanément une reprise plus verte, les VE bénéficient de programmes de soutien et de subventions gouvernementales dans différents pays. BloombergNEF prévoit que la part mondiale des VE (véhicules électriques complets - FEV et véhicules électriques hybrides rechargeables - PHEV) dans les nouvelles ventes augmentera de 50 %, passant de 4 % à 6 % en 2021, puis à 8 % en 2022. L'Europe est la première région du monde dans ce domaine, les VE devant représenter 14 % des nouvelles ventes en 2021, suivie de la Chine (9 %). La Norvège est à l'avant-garde du changement mondial, les VE atteignant une part de 82 % au 1er trimestre de cette année.

#### Gr. 1 L'Europe en tête de l'électrification



Source : BNEF, ING Research

\*prévision

#### Les candidats-acheteurs considèrent les PHEV comme une étape intermédiaire

Alors que l'adoption des VE atteint lentement la classe moyenne des automobilistes, les hybrides rechargeables constituent une étape intermédiaire pour une grande partie des acheteurs de voitures particulières. Ces consommateurs préfèrent les hybrides rechargeables afin de rester flexibles et aussi parce que le choix de modèles est plus large. C'est notamment le cas en Europe, mais à l'échelle mondiale, les PHEV gagnent également du terrain. Toutefois, nous pensons que ce phénomène est temporaire. La part des PHEV devrait diminuer dans quelques années, à mesure que les FEV continueront à se

Economic Research

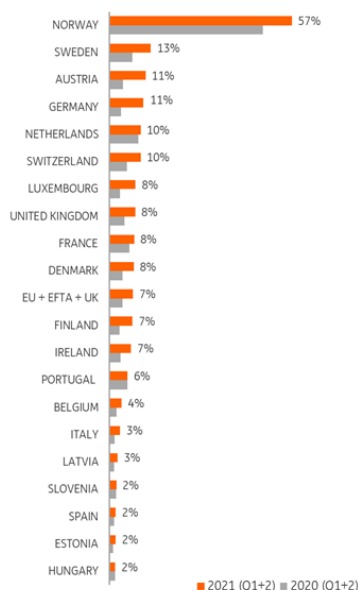
**Philippe Ledent (Coord.)**  
Expert Economist  
Brussels +32 2 547 31 61  
Philippe.ledent@ing.com

<sup>1</sup> Cette publication se base sur l'analyse [Automotive Sector Update: Recovery underway, stirred but undeterred](#) publiée par R. Luman (ING)

développer, que les différences de prix s'estomperont et que les infrastructures de recharge seront déployées.

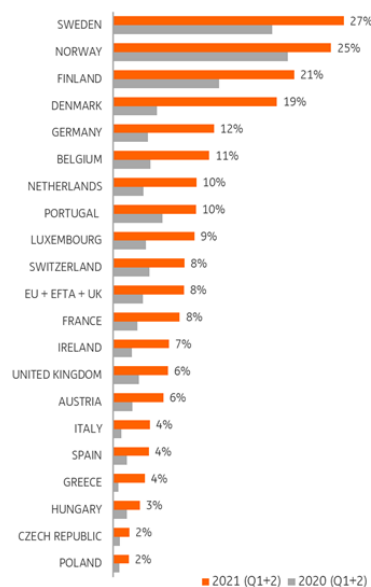
## Gr. 2 Part des VE et PHEV dans les immatriculations

**Share of full-electric cars jumps ahead in Europe's largest market Germany**  
European top 20 full electric vehicles (FEV/BEV) in % of new car registrations



Source: ACEA, ING Research

**Surge in new plug-in hybrids in European countries preludes accelerated shift to full electric cars**  
European top 20 plug-in hybrid electric vehicles (PHEV) in % of new car registrations



Source: ACEA, ING Research

### Encadré : L'électrification des transports : qu'en pensent les Belges ?

Dans une récente enquête, nous avons sondé l'appétit des Belges pour l'électrification des transports<sup>2</sup>. Une première question était de savoir si les responsables politiques devraient donner la priorité à l'électrification rapide et complète des transports publics. Une majorité de Belges (57%) le pense. Seuls 13% pensent le contraire. En outre, près de la moitié des personnes interrogées (47%) sont d'accord avec l'affirmation selon laquelle toutes les voitures de société devraient être électriques.

Mais lorsqu'il s'agit de leur propre situation, certains semblent moins enclins à jouer la carte de l'électricité. Seuls 34% sont d'accord pour que toutes les nouvelles voitures soient électriques d'ici 2030. Et 54% indiquent que le gouvernement devrait encourager encore plus fiscalement l'achat d'une voiture électrique par les particuliers. Chez les néerlandophones, la demande d'incitations gouvernementales est plus importante que chez les francophones. On constate également que les hommes sont les plus ouverts à l'électrification accélérée du parc automobile.

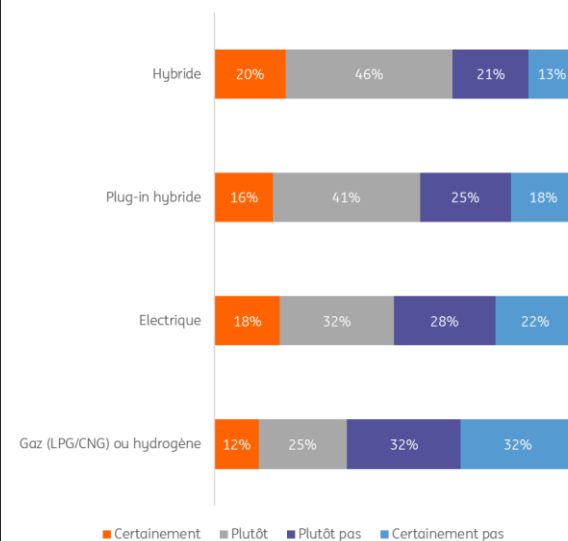
On notera par ailleurs que deux conducteurs belges sur trois (66%) envisageraient d'acheter une voiture hybride s'ils devaient acheter une voiture particulière (comme seule voiture) dans les deux prochaines années. Le groupe des personnes interrogées qui n'envisageraient absolument pas une voiture hybride se limite à 13%. L'appétit pour une voiture hybride est le plus fort chez les hommes, les moins de 35 ans et les classes sociales les plus élevées.

De même, la moitié (50%) des conducteurs envisageraient certainement (18%) ou éventuellement (32%) d'acheter une voiture entièrement électrique. Ce sont ici les

<sup>2</sup> Il s'agit d'une enquête en ligne réalisée au premier trimestre 2021 par IPSOS pour le compte d'ING Belgique auprès d'un échantillon représentatif de 1200 Belges âgés de plus de 18 ans et financièrement indépendants.

néerlandophones, les hommes, les personnes âgées de 18 à 54 ans et les classes sociales les plus élevées qui sont les plus ouverts à la voiture rechargeable.

**Gr. 3. Si au cours des deux prochaines années, vous deviez acheter une voiture particulière et que vous ne disposiez que de cette voiture, dans quelle mesure envisageriez-vous de choisir les types de voitures suivants:**



Aux répondants qui envisageraient une voiture plus écologique (à gaz ou à hydrogène, une voiture hybride ou hybride rechargeable ou une voiture électrique), l'enquête a présenté une liste de raisons possibles pour choisir un tel type de voiture. Il leur est alors demandé d'indiquer la raison la plus importante pour laquelle ils considèreraient une voiture « durable ». Quatre personnes sur dix (41%) ont coché que ce choix est meilleur pour l'environnement, tandis que 27% ont indiqué comme principale motivation qu'ils pensent que ce type de voiture sera obligatoire à l'avenir. Pour 16%, l'avantage financier, compte tenu également de la fiscalité, est le facteur décisif. Le confort et le plaisir de conduire (10%) et la volonté de rester dans l'air du temps (6%) complètent la liste. Par rapport aux femmes, les hommes indiquent plus souvent l'avantage financier, tandis que l'inverse est vrai pour l'aspect environnemental.

Pour ceux qui n'envisageraient aucun de ces types de voitures plus durables, le coût (33 %) est le facteur le plus dissuasif, suivi par la préférence pour l'essence ou le diesel (26 %). Cependant, la méfiance semble également être un facteur crucial : 17% disent qu'il n'a pas encore été prouvé à 100% que ce type de voiture est réellement plus durable, 11% ne le connaissent pas assez et 8% disent que ces voitures ne sont pas sur le marché depuis assez longtemps pour avoir confiance en elles.

**Les constructeurs renforcent leur engagement en faveur de l'électrification**

Le passage aux véhicules électriques a un impact fondamental sur les constructeurs automobiles. Avec une batterie au lieu d'un moteur à combustion interne (ICE), les VE sont moins compliqués à construire. Mais la conception de nouveaux modèles, la poursuite du développement de la technologie (des batteries) et la numérisation exigent des investissements massifs en R&D et de nouvelles installations de production. Les constructeurs doivent donc s'adapter de façon radicale. Depuis que les législateurs ont intégré l'élimination progressive de la voiture à moteur à combustion interne dans leurs plans de transition énergétique et que cette transition ne fait plus aucun doute, les constructeurs automobiles en ont fait un élément central de leur stratégie.

Le plan européen "Fit for 55", qui prévoit de porter à 60 % en 2030 les objectifs de réduction des émissions de CO2 des nouvelles voitures, offre de nouvelles orientations. Et aux États-Unis, l'administration Biden facilite également l'adoption des VE dans le cadre

de son projet de loi sur les infrastructures. Les constructeurs automobiles s'efforcent désormais de montrer qu'ils anticipent la transition en relevant les objectifs de VE pour les nouvelles ventes. Au premier semestre 2021, plusieurs groupes automobiles ont fait des annonces, notamment General Motors (100 % en 2035), VW (70 % en 2030 en Europe), Volvo/Geely (100 % en 2030) et Stellantis (70 % en 2030 en Europe, dont Opel : 100 % en 2028 en Europe). Parallèlement à ces objectifs, plusieurs constructeurs automobiles ont également mentionné des programmes d'investissement de plusieurs milliards pour développer leurs portefeuilles électriques.

Alors que les véhicules hybrides rechargeables ne sont généralement que des modèles existants qui ont été électrifiés, les véhicules entièrement électriques nécessitent une transformation complète et une nouvelle gamme de produits, comme VW est en train de créer avec sa gamme ID. Les fabricants cherchent à trouver des opportunités pour augmenter les volumes de production de VE afin de créer une base rentable attrayante le plus rapidement possible.

### **Les pénuries de semi-conducteurs persistent : quelles conséquences ?**

Nous continuons à penser que les ventes mondiales de voitures particulières (toutes catégories confondues) devraient progresser de 7 à 9% cette année. Ceci étant, les problèmes d'approvisionnement en semi-conducteurs s'avèrent être un phénomène plus durable que ce que beaucoup pensaient. Toute prévision est donc entachée d'une grande incertitude, tant les mises à jour sur l'impact des ventes et de la production sont fréquentes. Ce que l'on peut noter, c'est que les pénuries de semi-conducteurs ont déjà laissé des traces sur les volumes de production et de ventes des constructeurs automobiles au premier semestre 2021 et que les problèmes logistiques ne devraient pas disparaître complètement à court terme, l'offre ayant toujours du mal à suivre la demande.

À l'heure actuelle, nous pensons que, selon les prévisions générales du secteur, les pénuries se poursuivront dans une certaine mesure jusqu'à la fin de l'année, voire en 2022. Dans le cadre de ses récents résultats, TSMC, le plus grand fabricant de puces au monde, a déclaré qu'il s'attendait à ce que la pénurie d'approvisionnement dure jusqu'en 2022, mais la société a l'intention d'augmenter sa production d'unités de microprocesseurs pour automobiles (MCU) de près de 60 % par rapport à l'année précédente, ce qui atténuera certaines pressions sur l'approvisionnement à partir de ce troisième trimestre. Nous notons également que l'impact des pénuries de puces est inégal selon les constructeurs automobiles et que chacun d'entre eux s'efforce de gérer la situation à sa manière

L'augmentation des niveaux de production de VE nécessite également davantage de composants. Les pénuries continues de semi-conducteurs constituent donc un risque réel pour l'augmentation des niveaux de production des VE. En effet, les VE ont besoin de puces plus nombreuses et plus sophistiquées (ainsi que de batteries) et les fabricants européens, en particulier, sont encore largement dépendants des livraisons en provenance d'autres parties du monde (principalement d'Asie). Bien que les constructeurs semblent donner la priorité à la production de VE par rapport à d'autres types de voitures afin de respecter les objectifs en matière d'émissions et de rester dans la course, l'allongement des délais de livraison pourrait encore limiter l'augmentation du nombre d'immatriculations de nouveaux VE cette année.

## Disclaimer

Cette publication a été préparée par la division d'analyse économique et financière de ING Belgique S.A. ("ING") exclusivement à titre d'information, sans tenir compte des objectifs d'investissement, de la situation financière ou des moyens d'un utilisateur en particulier. Les informations dans cette publication ne constituent ni une recommandation de placement, ni un conseil fiscal, juridique ou en investissement, ni une offre ou une incitation à acheter ou vendre des instruments financiers. Même si toutes les précautions ont été prises pour assurer que les informations contenues dans ce document ne soient ni erronées, ni trompeuses au moment de la publication, ING ne peut pas garantir l'exhaustivité ni l'exactitude des informations communiqués par des tiers. ING ne peut pas être tenue pour responsable d'éventuelles pertes directes ou indirectes suite à l'utilisation de cette publication, sauf faute grave. Les opinions, prévisions ou estimations sont uniquement celles du ou des auteurs à la date de la publication et peuvent être modifiées sans préavis, sauf indication contraire.

La distribution de cette publication peut faire l'objet de restrictions légales ou réglementaires dans certains états et les personnes qui entrent en possession de celle-ci doivent se renseigner à propos de ces restrictions et les respecter.

Cette publication est soumise à la protection du copyright et des droits des bases de données et ne peut être reproduite, distribuée ou publiée par quiconque, quel que soit l'objectif, sans l'accord préalable explicite et écrit de ING. Tous les droits sont réservés. L'entité juridique responsable de la publication ING Belgique S.A. est agréée par la Banque Nationale de Belgique et est supervisée par la Banque Centrale Européenne (BCE), la Banque Nationale de Belgique (BNB) et l'Autorité des Services et Marchés Financiers (FSMA). ING Belgique S.A. est enregistrée en Belgique (n° 0403.200.393) au registre des personnes morales de Bruxelles

À l'attention des investisseurs américains : toute personne qui souhaite discuter de cette publication ou effectuer des transactions dans un titre mentionné dans ce document doit prendre contact avec ING Financial Markets LLC, qui est membre de la NYSE, la FINRA et la SIPC et qui fait partie de ING, et qui a accepté la responsabilité de la distribution de ce document aux États-Unis conformément aux dispositions en vigueur.

Editeur responsable : Peter Vanden Houte, Avenue Marnix 24, 1000 Bruxelles, Belgique.