

25 juillet 2019
IBEN nr. 10-2019

ING Belgium Economic Newsletter

La valeur résiduelle des voitures électriques augmente¹

La part de marché des voitures électriques reste faible aujourd'hui, mais elle ne cesse de croître. Les innovations récentes rendent la conduite électrique plus intéressante pour les consommateurs : augmentation du rayon d'action, réduction du temps de charge, le tout à un prix qui stagne, voire qui baisse. De plus, on prévoit que la valeur résiduelle des voitures électriques, déjà supérieure à celle des voitures diesels, connaîtra une hausse dans les années à venir.

Les principaux obstacles que connaissent les voitures électriques sont leur prix élevé, leur rayon d'action insuffisant, et les problèmes liés à la recharge². Autant d'éléments qui expliquent que leur part de marché à ce jour reste limitée. Les voitures électriques ne représentaient en effet que 1 % de l'ensemble des voitures neuves vendues en Belgique, contre 35 % pour les diesels et 64 % pour les moteurs à essence. La situation en Belgique est comparable à celle de l'Allemagne (1 % de voitures électriques, 32 % de diesels et 67 % de véhicules à essence). Les Pays-Bas sont en avance, puisqu'en 2018, 6 % de toutes les voitures neuves vendues étaient électriques (13 % pour le diesel et 81 % pour l'essence).

Toutefois, les évolutions technologiques signifient qu'il devient de plus en plus possible de bénéficier d'un rayon d'action accru et de temps de charge plus courts à un prix abordable. Ainsi, le rayon d'action des modèles récents est déjà beaucoup plus élevé que sur les précédents, alors que leur prix est identique, voire inférieur. La Nissan Leaf et la BMW i3 en sont des exemples. Si les modèles précédents jouissaient d'une autonomie de 100 à 150 km, elle est d'environ 300 km sur les plus récents — pour le même prix. Vu la distance quotidienne moyenne en Belgique parcourue en voiture — 41 km —, cela semble plus que suffisant.

En ce qui concerne la recharge, on constate également une série d'évolutions jouant en faveur des voitures électriques. Tout d'abord, le temps de charge est de plus en plus court. Alors que les modèles plus anciens pouvaient charger à une vitesse de 50 kW, celle-ci sera supérieure à 100 kW pour ceux de 2020. Autrement dit, il sera possible de parcourir 100 kilomètres de plus pour chaque tranche de 10 minutes de charge.

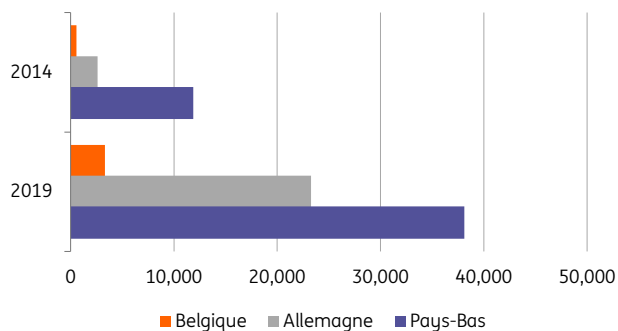
Second élément important en matière de charge : le nombre de bornes explose, aussi bien celles de type normal que de type rapide (voir graphiques 1 et 2). Dans ce domaine cependant, la Belgique est à la traîne par rapport aux Pays-Bas et à l'Allemagne.

Autre paramètre important susceptible de peser dans la décision d'achat : la valeur résiduelle. Actuellement, celle des voitures électriques est inférieure à celle des moteurs à essence, mais supérieure à celle des diesels. Aux Pays-Bas, la Volkswagen e-Golf, par exemple, présente après cinq ans une valeur résiduelle de 40,7 % du prix d'achat initial, contre 42,9 % pour une Golf similaire à moteur essence et seulement 32,6 % pour une diesel.

¹ Cet article se base sur une récente étude d'ING intitulée [Future residual values of battery electric vehicles benefit from increased range](#)

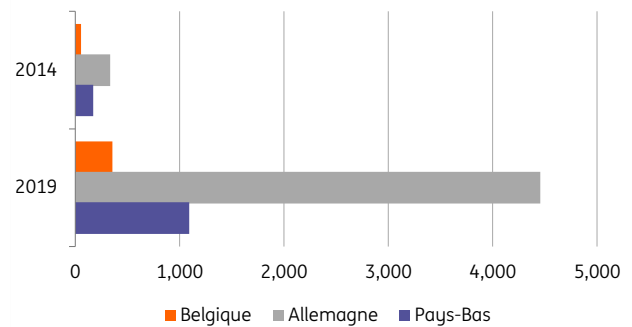
² ING (2017) [Breakthrough of EV threatens European car industry](#)

Gr. 1 Nombre de bornes publiques ordinaires (<=22kW)



Source: EAFO, Situation en début 2019

Gr. 2 Nombre de bornes publiques de recharge rapide (>22kW)



Source: EAFO, Situation en début 2019

On s'attend en outre à ce que la valeur résiduelle des voitures électriques continue d'augmenter, notamment grâce aux politiques publiques telles que l'augmentation des taxes et les restrictions de circulation imposées aux véhicules à essence et diesel. Les coûts d'entretien réduits, la fiabilité et les garanties longue durée des véhicules électriques font également grimper leur valeur résiduelle. Toutefois, certains facteurs pourraient avoir une incidence négative sur cette dernière. Imaginons que les technologies des batteries connaissent une percée inattendue : il va de soi que la valeur des modèles existants, utilisant l'ancienne technologie, en prendrait un coup.

Pour ce qui est de la valeur résiduelle des voitures à essence, on estime qu'elle restera stable dans les années à venir. Il existe en effet nombre de modèles différents et le rendement énergétique est élevé. Par ailleurs, la technologie du *mild hybrid*³ peut conduire à une baisse de la consommation de carburant et des coûts d'exploitation. Parallèlement, les modèles à essence seront probablement confrontés à davantage de difficultés, les pouvoirs publics risquant d'augmenter les taxes sur les voitures et les carburants. En résumé, on prévoit que la valeur résiduelle demeurera stable au cours des prochaines années.

Pour les voitures diesel, le tableau est moins optimiste. Leur valeur résiduelle sera soumise aux mêmes effets positifs et négatifs que celle des véhicules à essence. Mais celle-ci subira des effets défavorables évidents dus à la saturation croissante du marché d'exportation des diesels, par exemple en Europe de l'Est.

On peut donc en conclure que la progression des voitures électriques est soutenue par les innovations réalisées dans les technologies des batteries. Ce qui a également une incidence sur leur valeur résiduelle, déjà plus élevée que celle des diesels à ce jour. Selon notre analyse, elle dépassera également celle des véhicules à essence d'ici 2025.

³ En plus d'un moteur à combustion classique, une voiture *mild hybrid* est dotée d'un petit moteur électrique. Celui-ci vient seconder le premier lors de l'accélération. Sa batterie se recharge automatiquement lorsque le véhicule freine.

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.