

# Nous avons besoin de capacités de stockage de l'énergie... or les entreprises agissent dans ce domaine

Publié le 3 octobre 2022

**Christopher Gannatti, CFA**

Global Head of Research

Récemment, l'actualité suivante a suscité mon intérêt :

« Le fournisseur de Tesla Panasonic envisage la construction d'une usine supplémentaire de véhicules électriques aux États-Unis pour 4 milliards de dollars<sup>1</sup> »

Même dans un environnement marqué par une inflation élevée et une politique monétaire qui pourrait encore se durcir pendant un certain temps, le secteur des batteries continue de jouir de dépenses d'équipement significatives.

Panasonic se distingue particulièrement car en juillet 2022, ce groupe a annoncé un projet de construction d'une usine au Kansas pour environ 4 milliards de dollars. Ce groupe annonce maintenant un nouveau projet d'usine d'environ 4 milliards de dollars dans l'Oklahoma<sup>2</sup>.

Le concept consistant à s'assurer un accès à certaines chaînes logistiques à l'échelle mondiale a été un thème clé de l'année 2022 même s'il a pâti de l'inflation, des mesures de la Réserve fédérale américaine ou de la possibilité d'une récession. Les semi-conducteurs ont occupé une place de choix sur cette liste, tout comme les batteries qui sont à la base de l'adoption continue des véhicules électriques.

Le contexte géopolitique est toujours en arrière-plan de ces considérations sur les chaînes logistiques. Si Panasonic (Japon) et LG Energy Solution Ltd. (Corée du Sud) ont fait des annonces en 2022 sur des projets de construction d'usines directement aux États-Unis, le principal fabricant chinois de véhicules électriques Contemporary Amperex Technology Co. (CATL) n'en a pas fait de même. Un projet était en cours, mais il a été reporté en raison de l'aggravation récente des tensions entre les États-Unis et la Chine<sup>3</sup>.

Lors de la rédaction de ce blog, une autre annonce a été faite :

« Honda et LG Energy envisagent la construction d'une usine à batteries pour véhicules électriques de 4,4 milliards de dollars aux États-Unis<sup>4</sup>. »

Il s'agit manifestement d'un secteur qui a le vent en poupe.

**Quel est le niveau actuel d'adoption des véhicules électriques aux États-Unis ?**

Sur le marché américain, environ 6 % des nouveaux véhicules sont électriques. En Californie, ce chiffre s'élevait à 16 % au deuxième trimestre 2022<sup>5</sup>.

Il existe un contraste intéressant entre la Californie et les autres États des États-Unis. L'Union européenne (UE) a annoncé que les nouveaux véhicules ne doivent pas émettre d'émissions à partir de 2035<sup>6</sup>. Nombre des États-membres avaient déjà adopté des plans similaires. Le gouvernement norvégien envisage de ne pas vendre de nouvelles voitures à essence ou diesel à partir de 2025 et 70 % des nouvelles voitures vendues en Norvège en 2020 étaient électriques<sup>7</sup>.

D'autre part, les États des États-Unis n'ont pas fait mention d'engagements similaires à celui-ci, en tout cas pas encore, à l'exception de (vous aurez deviné) la Californie !

De nouvelles réglementations s'appliquant aux nouvelles voitures, pick-ups et SUV établiront des seuils annuels appliqués aux véhicules à zéro émission que les constructeurs automobiles doivent vendre dans l'État chaque année<sup>8</sup>.

- 35 % en 2026
- 68 % en 2030
- 100 % en 2035

La loi Clean Air Act de 1970 a accordé à la Californie une dérogation lui permettant de fixer ses propres règles environnementales marquées par des normes plus strictes que d'autres États. Ces derniers peuvent adopter les règles californiennes. Pour ceux qui suivent la situation politique<sup>9</sup>:

- L'administration Trump a supprimé cette dérogation à la Californie en 2019. Pourtant, certaines entreprises voulaient de manière facultative respecter les normes plus strictes de la Californie, mais des divisions existaient.
- L'administration Biden a accordé à nouveau à la Californie sa dérogation en mars 2022, autorisant ainsi l'application de ces nouvelles règles.

En fonction de l'évolution de la situation politique aux États-Unis, nous suivrons cette question mais, à mesure que chaque année s'écoule, il n'est pas sûr que les responsables politiques parviennent à stopper complètement la tendance à l'adoption des véhicules électriques. Peut-être va-t-elle ralentir et certains États vont-ils résister, mais même les constructeurs automobiles expriment leur souhait de passer au tout électrique sur leur chaîne de production dans les prochaines décennies.

### **Et l'hydrogène ?**

Nous savons une chose sur l'hydrogène, c'est que le marché aime médiatiser ce concept. Même si le plein développement d'une infrastructure qui facilite l'utilisation de l'hydrogène à l'échelle prendra des années, probablement beaucoup, nombre des entreprises spécialisées dans l'hydrogène avaient des valorisations extrêmement élevées à la fin 2020 et au début de l'année 2021<sup>10</sup>. Le marché a voulu valoriser ces

entreprises comme si leur potentiel avait déjà été réalisé, raison pour laquelle il a été plus difficile de générer des performances dans ce secteur pendant la plupart de l'année 2021 et depuis le début 2022.

Plug Power compte parmi ces entreprises et le 25 août 2022, cette société a accepté de fournir 10 950 tonnes par an d'hydrogène liquide vert à partir de 2025<sup>11</sup>. « L'hydrogène vert » se réfère à l'hydrogène produit à l'aide d'énergie renouvelable non émettrice d'émissions de CO<sub>2</sub>. Si Amazon souhaite décarboniser ses activités et utiliser l'hydrogène pour y parvenir, il est important que la production d'hydrogène ne signifie pas simplement de déplacer la génération d'émissions des activités d'Amazon vers ses fournisseurs d'énergie. Amazon s'est engagé à des émissions de carbone 'net zéro' d'ici 2040.

En gros, le volume d'hydrogène que Plug Power fournira pourrait alimenter entre 1 000 et 2 000 poids lourds sur une année<sup>12</sup>. Il s'agit d'un domaine qui fait l'objet de débats sur la meilleure manière de décarboniser les poids lourds :

- La technologie actuelle de batterie lithium-ion pourrait fonctionner, mais ces batteries seraient très lourdes et la nécessité de s'arrêter pour les charger pourrait être problématique pour les longs trajets. Le chargement de batteries massives de la taille de la moitié d'un camion pourrait prendre beaucoup plus longtemps que pour les voitures de tourisme.
- L'hydrogène offre des avantages alternatifs intéressants mais, actuellement, le débat doit se centrer sur la chaîne d'approvisionnement. Premièrement, l'infrastructure des stations de chargement en hydrogène doit être construite afin de sécuriser l'approvisionnement en hydrogène sur les principaux trajets. Deuxièmement, la production d'hydrogène doit être verte ou l'ensemble des entreprises qui essaient d'utiliser l'hydrogène dans le cadre de leurs projets d'émissions 'net zéro' devront trouver une autre solution.

Notre point de vue sur l'hydrogène est actuellement raisonnablement optimiste : nous en reconnaissons les avantages sans pour autant être pris trop rapidement d'un excès d'enthousiasme.

### **Conclusion : les pays veulent être indépendants sur le plan énergétique**

Il y a des décennies, la seule manière dont les pays pouvaient être indépendants sur le plan énergétique était de trouver des dépôts massifs de pétrole. Même si nous utilisons encore les carburants fossiles à l'échelle mondiale, l'indépendance énergétique dans les prochaines décennies semblera probablement assez différente et les pays qui disposent des meilleures technologies possibles de stockage d'énergie pourraient être idéalement positionnés en déployant toutes sortes de technologies d'énergies renouvelables afin de satisfaire leurs besoins.

À cette fin, des progrès importants seront réalisés au niveau des réglementations et des technologies de stockage d'énergie et des dépenses d'équipement seront engagées pour construire toutes sortes d'infrastructures et de capacités de production.

1 Source : River Davis et Rebecca Elliott. « Tesla Supplier Panasonic Plans Additional \$4 Billion EV Battery Plant in U.S. » Wall Street Journal. Le 26 août 2022.

2 Source : Mme Davis, 26 août 2022.

3 Source : Mme Davis, 26 août 2022.

4 Source : River Davis et Dasl Yoon. « Honda, LG Energy Plan \$4.4 Billion EV Battery Factory in U.S. » Wall Street Journal. Le 29 août 2022.

5 Source : Mike Colias et Christine Mai-Duc. « California Approves Rules to Ban Gasoline-Powered Cars by 2035. » Wall Street Journal. Le 25 août 2022.

6 Source : <https://www.dw.com/en/eu-agrees-new-cars-must-be-emissions-free-after-2035/a-62296555>

7 Source : <https://www.statista.com/statistics/696187/electric-and-hybrid-cars-number-in-norway/>

8 Source : M. Colias, 25 août 2022.

9 Source : M. Colias, 25 août 2022.

10 Source : Bloomberg.

11 Source : Angela Palumbo et Al Root. « Plug Power Stock Jumps on Hydrogen Supply Deal with Amazon. » Barron's. Le 25 août 2022.

12 Source : Mme Palumbo, 25 août 2022.

## Important Risks Related to this Article

### Informations importantes

**Communications commerciales publiées dans l'EEE** Ce document est publié et approuvé par WisdomTree Ireland Limited, une société autorisée et réglementée par la Central Bank of Ireland.

**Communications commerciales émises dans des juridictions en dehors de l'EEE** Ce document est publié et approuvé par WisdomTree UK Limited, une société autorisée et réglementée par la Financial Conduct Authority du Royaume-Uni.

WisdomTree Ireland Limited et WisdomTree UK Limited sont toutes les deux désignées comme « WisdomTree » (le cas échéant). Notre Politique sur les conflits d'intérêts et notre Inventaire sont disponibles sur demande.

**Réservé aux clients professionnels uniquement. Les informations figurant dans ce document sont fournies à titre informatif et ne constituent pas une ore de vente, ou une sollicitation d'ore d'achat de titres ou d'actions. Ce document ne doit pas être utilisé comme fondement d'une décision d'investissement. La valeur des investissements peut fluctuer et vous êtes susceptible de perte tout ou partie du montant investi. La performance passée ne constitue pas nécessairement une indication des performances futures. Toute décision d'investissement doit être fondée sur les informations figurant dans le prospectus approprié et sur des conseils indépendants en matière d'investissement, fiscaux et juridiques.**

L'application des réglementations et lois fiscales peut souvent conduire à des interprétations diérentes. Tous les points de vue ou opinions exprimés dans cette communication représentent les points de vue de WisdomTree et ne doivent pas être interprétés comme des conseils réglementaires, fiscaux ou juridiques. WisdomTree ne donne aucune garantie ou représentation quant à l'exactitude des vues ou opinions exprimées dans cette communication. Toute décision d'investissement doit être fondée sur les informations contenues dans le prospectus approprié et après avoir sollicité des conseils indépendants en matière d'investissement, fiscaux et juridiques. Ce document n'est pas et ne doit en aucun cas être interprété comme une publicité ou une ore publique d'actions ou de titres aux États-Unis ou dans toute province ou tout territoire des États-Unis. L'introduction, la transmission et la distribution (directes ou indirectes) de l'original ou d'une copie de ce document sont interdites aux États-Unis.

Bien que WisdomTree s'efforce d'assurer l'exactitude du contenu de ce document, WisdomTree ne peut en garantir l'exactitude. Les fournisseurs de données tiers sollicités pour obtenir les informations contenues dans le présent document ne donnent aucune garantie ou représentation de quelque sorte en rapport avec ces données. Lorsque WisdomTree exprime ses propres opinions concernant le produit ou l'activité du marché, ces opinions sont susceptibles de changer. WisdomTree, ses alliés et leurs dirigeants, directeurs, partenaires ou employés respectifs déclinent toute responsabilité pour toute perte directe ou indirecte découlant de l'utilisation de ce document ou de son contenu.