

# Les véhicules électriques, un secteur d'avenir volatil



Ian Gascon

Gestionnaire de portefeuille — ian.gascon@idema.ca

**L**e marché des véhicules électriques est un marché d'avenir. La perspective de voitures moins chères d'entretien et d'utilisation, plus silencieuses et plus écologique est attrayante. Bien sûr, l'aspect écologique est sujet à débat selon la source de l'électricité utilisée et les méthodes de production des piles, sans oublier le simple fait de continuer à produire autant de nouveaux véhicules annuellement, mais ce n'est pas l'objet de cet article. Regardons plutôt l'aspect financier.

Depuis environ 10 ans, le succès fulgurant de Tesla, qui a récemment atteint une capitalisation boursière de plus de 1000 milliards de dollars américains (G\$ US), soit parmi les cinq plus importantes aux États-Unis tous secteurs confondus, a entraîné plusieurs nouvelles entreprises dans l'aventure. L'industrie automobile au grand complet réagit et met tout en branle afin d'accélérer la migration des véhicules à essence vers les véhicules électriques. Les gouvernements se mettent de la partie en offrant de généreuses subventions et de nouvelles réglementations visant à accélérer la transformation du secteur.

Récemment, Rivian, une entreprise sans revenu significatif qui a comme actionnaires importants Ford et Amazon et qui promet des véhicules électriques à grande autonomie, a fait son entrée en Bourse afin d'obtenir des capitaux pour pouvoir accélérer sa croissance. En quelques jours, sa valorisation a plus que doublé, à plus de 150 G\$ US.

Il y a maintenant trois entreprises américaines de véhicules électriques dont les valeurs boursières sont astronomiques compte tenu de leur stade de développement, de leurs revenus et de leurs profits.

*« Il est possible que les Tesla, Rivian, Lucid et autres réussissent à créer des entreprises prospères. Toutefois, à leur valorisation actuelle, les investisseurs qui achètent maintenant risquent d'être amèrement déçus. »*

La capitalisation boursière totale de Tesla, de Rivian et de Lucid est de plus de 1300 G\$ US pour des ventes annuelles d'environ 500 000 véhicules. Par comparaison, les neuf constructeurs plus traditionnels que sont Toyota, Volkswagen, GM, Ford, BMW, Stellantis, Honda, Hyundai et Nissan, ont une capitalisation boursière combinée de 800 G\$ US pour des ventes annuelles de plus de 53 millions de véhicules.

Il est évident que les investisseurs ont l'espoir que ces nouveaux constructeurs auront la capacité d'accaparer des parts de marchés importantes et de dégager des marges de profits inédites. Dans un secteur en transformation aussi rapide, ce n'est pas impossible, mais c'est peu probable.

Pour y arriver, il faudrait une exécution sans faille sur plusieurs plans. Que ce soit dans la mise en service de nouvelles usines, dans la création d'une chaîne d'approvisionnement stable, dans l'obtention de nouveaux capitaux pour financer la croissance et par une capacité à dégager de nouveaux revenus par la conduite autonome. Le tout en espérant que les constructeurs traditionnels échouent lamentablement dans leur propre transformation. C'est ce dernier point qui est le plus inquiétant.

Avec la taille du marché qui est en jeu, les constructeurs traditionnels ont déjà annoncé des investissements massifs dans l'électrification de leurs produits qui dépassent largement les ressources financières des nouveaux prétendants. Les nouveaux venus ont beau être plus agiles, plus innovateurs et ne pas traîner le lourd passé des grands constructeurs, il n'en demeure pas moins que le défi est colossal.

Il est possible que les Tesla, Rivian, Lucid et autres réussissent à créer des entreprises prospères. Toutefois, à leur valorisation actuelle, les investisseurs qui achètent maintenant risquent d'être amèrement déçus.

Ce n'est pas sans rappeler les évaluations du secteur du cannabis en 2017 en anticipation de la légalisation en 2018. Après avoir triplé de valeur rapidement, les valorisations du secteur se sont effondrées en moins de deux ans.

On peut aussi penser à la bulle technologique de la fin des années 1990, période pendant laquelle le Nasdaq a progressé de 400% et où les nouvelles entreprises web profitaient de valorisations extrêmes sans avoir de profits et parfois même sans revenus. Le marché s'est par la suite effondré de 75% en moins de deux ans.

Le cas des constructeurs de véhicules électriques est étrangement similaire à plusieurs égards, sauf que cette fois, les montants en jeu sont plus élevés, car le capital requis pour construire des usines est plus élevé que pour créer un site web ou pour faire pousser des plantes.

Si vous avez une perspective à long terme, il est préférable de ne pas spéculer sur ces nouvelles entreprises. Si vous détenez des fonds qui répliquent le rendement du S&P 500 dans votre portefeuille, vous détenez déjà une petite exposition à Tesla qui fait partie de cet indice. C'est une façon moins risquée de s'exposer à ce secteur.

À long terme, limiter les pertes importantes d'un portefeuille est crucial afin d'en maximiser le rendement. Une bonne diversification et le fait d'éviter les secteurs volatils qui peuvent entraîner de lourdes pertes sont donc de bonnes approches qui augmentent vos chances d'obtenir de bons rendements. +