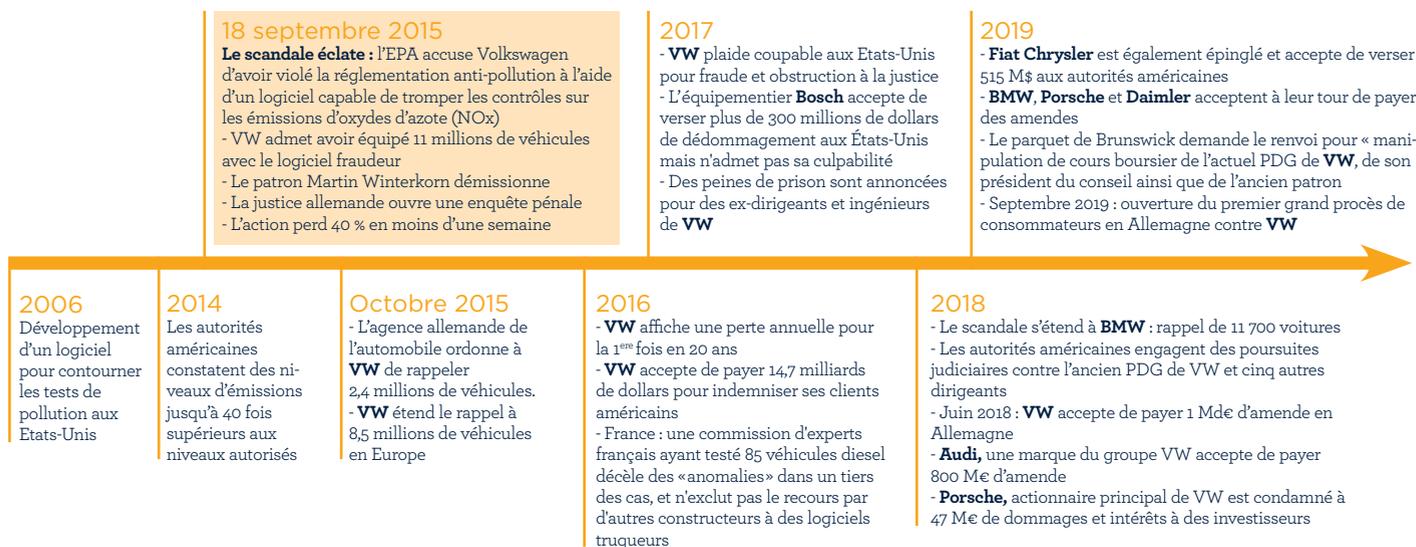


Depuis plus de 15 ans et de manière mensuelle, une étude sectorielle ou thématique est réalisée par nos équipes ISR en collaboration avec des partenaires associatifs. Vous trouverez ci-dessous les principaux éléments ressortis de l'analyse du mois de janvier 2020¹.

Dieselgate : chronologie des événements



Source : Meeschaert AM

Le secteur automobile dans la transition énergétique

Le secteur des transports représente 27 % des émissions des gaz à effet de serre (GES) de l'Union européenne et 75 % de ces émissions proviennent du transport routier.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur passe par 4 principes :

Electrification des modes de transport

- Bloomberg NEF prévoit que d'ici 2040, les véhicules électriques particuliers représenteront 57 % des ventes, que 30 % de la flotte mondiale sera électrique (60 % en 2060 selon l'AIE) et que les véhicules thermiques atteindront leur pic en 2030
- En considérant l'ensemble des postes d'émissions carbone (production d'électricité, fabrication des batteries), le véhicule électrique reste moins carbo-intensif qu'un véhicule thermique, quelle que soit la zone géographique
- Le bilan carbone des véhicules électriques devrait être amélioré notamment grâce au développement des énergies renouvelables

Efficacité énergétique des véhicules thermiques

- Des efforts d'efficacité énergétique sur les véhicules thermiques ont déjà été réalisés, ce qui limitera les progrès possibles à l'avenir.
- Au sein de l'Union européenne, la norme Euro 6d impose une limite d'émission maximale de CO₂ de 95g/km pour les véhicules mis en circulation à partir de 2020. Des pénalités sont prévues pour les constructeurs qui ne respecteraient pas ces normes

Mobilité douce et solutions de transfert

- Le secteur des transports représente ¼ des émissions de GES et reste en retard sur la lutte contre le changement climatique.
- Le moyen de transport prédominant reste le véhicule individuel
 - Les plans d'aménagement du territoire ont créé une forte dépendance à la voiture
 - Les modes de transports propres ne sont pas suffisamment développés pour répondre aux besoins de mobilité
- Les constructeurs automobiles ont annoncé des plans de développement massifs de modèles électriques et/ou hybrides

Solution d'évitement

- D'ici 2040, les services de mobilité partagée (taxis, VTC, auto partagé) représenteront 19% des kilomètres parcourus contre 5% aujourd'hui. Les véhicules électriques représenteront alors 80 % des véhicules utilisés

¹ Les données servant de base à l'analyse sont les dernières disponibles à cette date.

Ce document est exclusivement conçu à des fins d'information par Meeschaert AM et ne saurait donc être considéré comme un élément contractuel, un conseil en investissement, une recommandation de conclure une opération ou une offre de souscription.

Nous contacter

Nicolas Gautier, Directeur de la distribution
email : ngautier@meeschaert.com - Tel : 01 53 40 23 93

Périne André Maldant, Chargée de relations investisseurs
email : pandre@meeschaert.com - Tel : 01 53 40 24 62

Meeschaert Asset Management
12, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris
Tél. + 33 1 53 40 20 20

S.A.S au capital de 125 000 euros
R.C.S. Paris 329 047 435 - NAF 6430 Z - Numéro de TVA intra-communautaire FR 89329047435
Société de gestion agréée par l'Autorité des Marchés Financiers sous le n° GP-040 00025

EXEMPLES DE VALEURS ISSUES DE LA BASE DE SÉLECTION ESG DE MEESCHAERT AM

Volkswagen : opinion ESG négative

Volkswagen est le 1^{er} constructeur automobile européen. Fondé en 1937 et basé à Wolfsburg en Basse-Saxe, le groupe commercialise de nombreux types de véhicules à travers ses marques Volkswagen, Audi, Bugatti, Seat, Cupra, Škoda, Porsche, Lamborghini, Bentley, Ducati, Scania et MAN et JETTA.

Chiffres clés

- **236 milliards d'euros** de chiffre d'affaires en 2018
- **664 496 salariés** dans le monde
- **10,9 millions de véhicules** vendus par an

Niveau de controverse maximal* : 5

Source : Sustainalytics



Impact du « Volkswagengate »

- De lourdes condamnations et plusieurs enquêtes sont toujours en cours :
 - Visant Volkswagen, ses filiales, son personnel actuel, d'anciens cadres et son ancien PDG. Un ancien directeur aux États-Unis a été condamné à 7 ans de prison
 - Des accords ont été conclus avec les autorités américaines, allemandes, des clients et des concessionnaires
 - Des enquêtes et des actions en justice sont en cours dans plusieurs autres juridictions
 - En 2018, les coûts du Dieselgate dépassaient les 23 milliards de dollars

- Des réponses insuffisantes de la part de Volkswagen :
 - Le groupe a annoncé en 2016 le renforcement de ses systèmes internes de conformité, de gestion des risques, de contrôle interne et de signalement
- Cependant, des réformes plus larges de la gouvernance d'entreprise seraient nécessaires, mais ne semblent pas être à l'ordre du jour, par exemple :
 - l'alignement de la rémunération des dirigeants avec les enjeux RSE
 - une plus grande indépendance du conseil de surveillance

Source : Meeschaert AM

Knorr-Bremse : opinion ESG positive

Groupe allemand qui conçoit et fabrique des systèmes de freinage pour les véhicules ferroviaires et utilitaires :

- systèmes de freinage pour véhicules sur rails (52,3 %)
- systèmes de freinage pour véhicules utilitaires (47,7 %)

Il fournit également des systèmes d'aide à la conduite, des systèmes de direction, des amortisseurs de vibrations de torsion, des systèmes de transmission et des systèmes de commande de boîte de vitesse.

Chiffres clés

- **6,6 milliards d'euros** de chiffre d'affaires en 2018
- **28 500 salariés** dans 30 pays
- **364 millions d'euros** de dépenses en recherche et développement

Niveau de controverse maximal* : 2

Source : Sustainalytics



Niveau de déploiement de la RSE

Knorr-Bremse est un acteur de la mobilité durable développant des systèmes de freinage pour le transport ferroviaire et pour le transport routier. Les systèmes développés par Knorr Bremse permettent d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules. L'entreprise développe en effet des produits moins énergivores, permettant une réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

Le groupe intègre des critères environnementaux et sociaux tout au long de sa chaîne d'approvisionnement tout en appliquant une démarche qualité, notamment en matière de recherche et développement. Pour autant, Knorr-Bremse doit encore faire preuve de plus de transparence sur des sujets comme le dialogue social dans certaines régions ou sur les impacts environnementaux des opérations.

Source : Sustainalytics

*Ce document à caractère promotionnel exclusivement conçu à des fins d'information par Meeschaert AM n'a pas été élaboré conformément aux dispositions réglementaires visant à promouvoir l'indépendance des analyses financières. Il et ne saurait donc être considéré comme un élément contractuel, un conseil en investissement, une recommandation de conclure une opération ou une offre de souscription. La société de gestion et ses collaborateurs ne sont pas soumis à l'interdiction d'effectuer des transactions sur cet instrument avant diffusion de la présente communication. Les données chiffrées, commentaires y compris les opinions exprimées sur ce document sont le résultat des analyses de nos équipes ISR à un moment donné et ne préjugent rien de résultats futurs. Sa remise à tout investisseur relève de la responsabilité de chaque distributeur. En tout état de cause, l'investisseur doit procéder, avant la conclusion de toute opération, à sa propre analyse et obtenir tout conseil professionnel qu'il juge nécessaire sur les risques et les caractéristiques du produit eu égard à son profil d'investisseur. Ces informations proviennent ou reposent sur des sources estimées fiables par Meeschaert AM tout en faisant mention explicite de l'existence de tout conflit d'intérêt éventuel. Toutefois, leur précision et leur exhaustivité ne sauraient être garanties par Meeschaert AM. Meeschaert AM décline toute responsabilité quant à l'utilisation qui pourrait être faite des présentes informations générales. Toute reproduction ou diffusion, même partielle, de ce document est interdite.