

Louvain School of Management

Analyse fondamentale d'une action

Valorisation de l'entreprise Fastned

Auteur : CADET Baptiste

Promotrice : PLATTEN Isabelle

Année académique 2022-2023.

Travail de fin d'études (TFE) en vue d'obtenir le titre de

Master en Sciences de Gestion finalité spécialisée en Corporate Finance

Avant-propos

Ce mémoire marque la conclusion de mon parcours universitaire, avec pour objectif d'obtenir mon master en sciences de gestion à la LSM. Au cours de cette aventure qu'est l'écriture d'un mémoire, j'ai choisi d'explorer le métier d'analyste financier, qui m'a fasciné par ses défis et son rôle crucial dans la prise de décision financière.

Au fil de cette recherche, j'ai eu l'opportunité d'approfondir mes connaissances sur l'analyse financière et d'explorer les méthodes de valorisation d'entreprises. Ce mémoire m'a permis de plonger dans un univers complexe et stimulant, où les chiffres et les données prennent tout leur sens pour évaluer la performance et la valeur des entreprises.

Au-delà de l'aspect technique, cette expérience m'a également enseigné une précieuse leçon d'humilité. Comme le disait si bien Socrate, "Tout ce que je sais, c'est que je ne sais rien." Malgré l'acquisition de compétences et de connaissances, je continue à croire que le champ du savoir est infini et qu'il reste toujours à découvrir et à approfondir.

Ce mémoire a été pour moi un véritable voyage d'apprentissage et de découverte. Il a accentué chez moi le goût d'apprendre davantage, de poursuivre ma quête de connaissance et de comprendre les mécanismes complexes qui régissent le monde et le monde financier.

Enfin, j'espère que ce mémoire saura susciter l'intérêt et la curiosité de ceux qui le liront.

Remerciements

Je tiens à exprimer mes sincères remerciements à ma promotrice, Isabelle Platten, pour ses précieux conseils et son expertise qui m'ont permis d'approfondir mes recherches et d'améliorer la qualité de mon travail. Je souhaite également remercier chaleureusement Philippe Grégoire pour son accompagnement lors des débuts.

Je suis également reconnaissant envers ma famille, mes amis, et en particulier mes parents, Patricia et François, pour leur soutien inconditionnel, leurs encouragements et leur relecture attentive de mon mémoire. Leur présence et leur confiance ont été une source de motivation essentielle tout au long de ce projet.

Enfin, je tiens à remercier vivement Valentine pour son aide précieuse et ses conseils éclairés qui ont contribué à la qualité finale de ce mémoire.

Leur contribution a été déterminante dans la réalisation de ce travail et je suis profondément reconnaissant envers chacun d'entre eux pour leur soutien et leur implication.

Résumé

Ce mémoire a pour objectif de valoriser l'action de Fastned, une entreprise spécialisée dans la construction et la gestion de stations de recharges rapides pour véhicules électriques en Europe. Ce rapport de valorisation a pour finalité de fournir une recommandation d'achat ou de vente de ce titre évalué à 30,35€ au 30/07/2023. Ce travail se divise en quatre chapitres : le premier présente une compréhension approfondie de Fastned, ainsi que son positionnement dans le secteur de la mobilité électrique. Le deuxième chapitre comprend une analyse stratégique avec l'aide d'outils et se conclut par une analyse SWOT, le troisième aborde l'analyse financière détaillée, et le quatrième le processus de valorisation de l'entreprise. Malgré les limites inhérentes à la valorisation des jeunes entreprises, la valeur potentielle de Fastned selon les estimations, se trouve entre 37,96€ et 75,03€. La recommandation est donc l'achat de l'action Fastned.

Mots clés : Fastned, mobilité électrique, station de recharge, valorisation.

Table des matières

Introduction	1
Méthodologie.....	2
Chapitre 1 : l'entreprise Fastned	3
1.1 Histoire de Fastned.....	3
1.2 La place de Fastned au sein du secteur et de ses technicités	4
1.2.1 La proposition de Fastned au sein des technicités	4
1.3 Que représente actuellement le secteur de la charge rapide et des véhicules électriques en Europe ?.....	4
Chapitre 2 : analyse stratégique.....	7
2.1 Analyse micro-économique.....	7
2.1.1 Business Canva Model	7
2.1.2 Analyse des 5 forces de Porter	12
2.2 Analyse macro-économique	16
2.2.1 Analyse PESTEL.....	16
2.3 Analyse ESG	23
2.3.1 Fastned, d'un point de vue environnemental :.....	24
2.3.2 Fastned d'un point de vue social :	25
2.3.3 Fastned d'un point de vue de la gouvernance.....	27
2.4 Commentaire sur les pratiques ESG de Fastned.....	30
2.5 SWOT.....	30
2.5.1 Forces :	30
2.5.2 Faiblesses :	31
2.5.3 Opportunités :	31
2.5.4 Menaces :.....	32
Chapitre 3 : analyse financière.....	33
3.1 Analyse du bilan.....	33
3.2 Analyse du compte de résultat.....	34
3.3 Analyse du cash-flow	37
3.4 Méthode des comparables	38
Chapitre 4 : Le processus de valorisation d'entreprise	42
4.1 Projections des flux de trésorerie	43
4.2 Calcul des cash-flows	43
4.2.1 La vision de Fastned.....	46
4.2.2 La vision adaptée de Fastned.....	49
4.3 WACC	50
4.3.1 Calcul du WACC	50

4.3.2	Calcul du poids des capitaux propres et de la dette	51
4.3.3	Calcul du coût des capitaux propres	51
4.3.4	Calcul du coût de la dette	51
4.3.5	Calcul du taux d'imposition de la société.....	52
4.3.6	Calcul du WACC	52
4.4	Actualisation des projections.....	52
4.5	Taux de croissance.....	53
4.5.1	Estimation du taux de croissance	53
4.5.2	Croissance infinie dans un monde fini ?.....	53
4.6	Calcul du prix de l'action	56
4.7	Analyse de sensibilité.....	56
4.7.1	Facteurs sous variation	56
4.8	Mon analyse	57
4.9	La réputation de l'action.....	58
Conclusions		61
Bibliographie.....		63
Annexes		71

Introduction

L'industrie de la mobilité électrique en Europe connaît une croissance sans précédent, l'électrification de la mobilité entraîne conséquemment une demande exponentielle de bornes de recharge pour véhicules électriques (VE). Fort de ce constat, ce mémoire met en lumière l'entreprise Fastned : une société fondée en 2012 aux Pays-Bas, spécialisée dans la construction et la gestion de **stations de recharge rapide**. Le présent travail a pour objectif de valoriser l'action Fastned afin de fournir une recommandation quant à l'achat ou la vente de ce titre. Ce rapport de valorisation se construit autour de quatre chapitres, introduits ci-après :

-Le **premier chapitre** a comme objectif de fournir une compréhension approfondie de **Fastned et son histoire**. La situation actuelle du secteur de la mobilité électrique sera analysée ainsi que le positionnement de Fastned dans ce marché en plein essor.

-Le **deuxième chapitre** propose une **analyse stratégique** approfondie de Fastned. D'une part, une analyse micro-économique est proposée par le biais d'un Business Canvas Model (BCM) et le modèle des 5 forces de Porter. D'autre part, une analyse macro-économique est réalisée grâce au modèle PESTEL. Ce deuxième chapitre se poursuit en présentant l'approche de Fastned en matière de développement durable via l'analyse ESG de l'entreprise, et se clôture par une analyse SWOT.

-Le **troisième chapitre** propose l'**analyse financière** détaillée de Fastned en examinant son bilan, son compte de résultat et son flux de trésorerie. La situation particulière de Fastned sera aussi comparée avec celle de ses concurrents.

-Enfin, le **quatrième chapitre** abordera le **processus de valorisation** de l'entreprise Fastned en projetant les flux de trésorerie, en calculant le WACC (coût moyen pondéré du capital) et en estimant le taux de croissance. Ces flux de trésorerie seront ensuite actualisés pour évaluer le prix de l'action de Fastned. Une analyse de sensibilité sera également proposée pour évaluer l'impact des variations de facteurs clés sur la valorisation de l'entreprise. La réputation de l'action sur le marché sera aussi évaluée.

Ces quatre chapitres permettent d'obtenir une **vue d'ensemble complète** de l'entreprise Fastned. Cette analyse, tant stratégique que financière, éclaire les facteurs clés influençant le développement et le positionnement de l'entreprise Fastned dans l'industrie de

la mobilité électrique. Ainsi, ce rapport de valorisation se **conclut avec une recommandation d'achat ou de vente** du titre Fastned, valorisé à 30,35€ au 30 juillet 2023.

Méthodologie

Afin de réaliser ce travail, une méthodologie bien établie et rigoureuse a été suivie. La première étape de ce mémoire a consisté à **collecter des données** fiables et pertinentes sur l'entreprise Fastned, ses activités, son secteur d'activité et ses performances financières.

Ensuite, plusieurs **outils d'analyse stratégique** ont été sélectionnés pour fournir un **diagnostic stratégique** global de l'entreprise Fastned : le Business Canvas Model, le modèle des 5 forces de Porter, l'analyse PESTEL, ESG et SWOT. Ce diagnostic permet d'affiner la compréhension de l'environnement **micro- comme macro-environnemental** de l'entreprise Fastned, et offre par conséquent un cadre d'interprétation contextualisé des données récoltées. Pour l'analyse financière, ce sont des **ratios financiers clés** qui ont été calculés pour évaluer la santé financière de Fastned et comprendre ses performances tant passées que présentes.

Avant de proposer une valorisation de l'entreprise, il a été nécessaire **d'émettre des hypothèses** concernant l'évolution des flux de trésorerie futurs de Fastned, en tenant compte des tendances du secteur, des défis potentiels et des opportunités de croissance.

Enfin, la méthodologie de **valorisation des entreprises** a été appliquée en utilisant la **méthode des flux de trésorerie actualisés** (DCF) pour estimer la valeur de Fastned en fonction de ses projections financières, de son **coût moyen pondéré du capital** (WACC) (Fernandez, 2007) préalablement calculé et un **taux de croissance**.

Cette méthodologie nous a permis d'analyser de manière critique et structurée l'entreprise Fastned, et de fournir une évaluation approfondie de sa valeur dans le contexte de l'industrie de la mobilité électrique.

Chapitre 1 : l'entreprise Fastned

1.1 Histoire de Fastned

Fastned est une compagnie néerlandaise spécialisée dans la construction et l'exploitation d'un **réseau de stations de recharge rapide** pour véhicules électriques (VE) en Europe. Sa mission est de favoriser la transition vers une mobilité durable en offrant aux conducteurs de véhicules électriques une plus grande liberté de choix pour le chargement de leur véhicule. La stratégie de Fastned se concentre sur 4 actions : développer, construire, gérer et grandir (Fastned, 2022).

Fondée en 2012 par Michiel Langezaal et Bart Lubbers, Fastned lance en 2013, une campagne de financement participatif qui permet la construction des premières stations. Depuis, Fastned s'est développée en acquérant de nouvelles localisations et en agrandissant son réseau existant.

En 2014, Fastned lance son application mobile et devient public en rejoignant le SME exchange NPEX, avec des investisseurs privés (Fastned, 2015) En 2015, elle couvre les **Pays-Bas avec 50 stations**. En 2016, Fastned adopte le design en forme de canopée pour ses stations, toujours utilisé actuellement (Fastned,2016).

En 2017, un partenariat avec ABB permet l'ouverture de la première station au monde avec des **chargeurs super rapides de 350 kW**. En 2018, Fastned se développe à l'international avec sa première station en Allemagne. En **2019**, l'entreprise ouvre sa première station au Royaume-Uni, franchit la barre des 100 stations et fait son **introduction en bourse** sur le marché Euronext d'Amsterdam (Fastned, 2019).

En 2020, des stations en Belgique et en Suisse sont ouvertes, et de nouveaux emplacements en France sont prévus. En 2021, Fastned lève avec succès 150 millions via l'émission de nouveaux titres. En 2022, l'entreprise compte 200 stations et reçoit un investissement privé de 75 millions d'euros de Schroder Capital. Actuellement présent dans 6 pays en Europe avec **258 stations**, la compagnie et son mantra « *Fastned, freedom for electric drivers* » a un objectif de **1000 stations** en Europe pour **2030** (Fastned, 2023).



(Source : Fastned, 2023)

1.2 La place de Fastned au sein du secteur et de ses technicités

Le secteur de la recharge de voiture électrique est un secteur assez récent et en pleine croissance, cette section a pour objectif d'expliquer les spécificités de ce secteur et surtout la place qu'y occupe Fastned.

1.2.1 La proposition de Fastned au sein des technicités

Fastned cherche exclusivement à s'implémenter sur des zones proches des grands axes routiers, les stations de Fastned se veulent être disponibles pour quiconque le souhaite. Fastned se concentre donc sur le **marché public de la recharge de voitures électriques**, à l'inverse des points semi-publics et privés. Les points semi-publics sont disponibles seulement pour un certain nombre de personnes, comme des résidents d'un quartier ou des personnes se rendant à un endroit comme un supermarché par exemple. Enfin, les points privés sont réservés à certains utilisateurs, il s'agit de chargeurs chez l'habitant ou dans les compagnies (Conseil Européen, s.d. & Grieden, s.d.).

Fastned fournit donc des stations de **recharge rapide et super-rapide** comme leur nom l'indique, ce type de charge permet aux utilisateurs de charger leur véhicule en un temps record de 15 minutes pour 300km (Fastned, 2022). Il existe 2 types de chargeur. Tout d'abord, des chargeurs alimentés en courant alternatif. Ces chargeurs peuvent avoir une capacité maximale de 22kW. La deuxième catégorie de chargeurs est celle alimentée avec du courant continu, c'est ce type de chargeur que Fastned propose dans ses stations de recharge. Parmi les chargeurs à courant continu, il y a les chargeurs rapides, d'une puissance de 50 à 150 kW et les chargeurs super rapides dont la puissance excède 150kW. Bien évidemment, au plus la puissance est élevée, au plus la charge est rapide (McKinesy, 2023 & European commission, n.d.). Parmi toutes ses stations, **90%** des chargeurs de Fastned sont des chargeurs **super rapides** (Fastned, 2023). Les choix de Fastned concernant la puissance de charge ainsi que la localisation des stations sont stratégiques mais aussi logiques (Voir annexe 1).

1.3 Que représente actuellement le secteur de la charge rapide et des véhicules électriques en Europe ?

Actuellement en Europe, (Mars 2023) il existe **590 000 points de recharge** publiquement accessibles, 261 000 sont semi-publics (44%) et 329 000 sont publics (56%). Parmi ces 590 000 chargeurs, 520 000 (88%) sont des chargeurs lents (>22kW) et 70 000 sont rapides (<22kW). Parmi ces 70 000 chargeurs, 33 000 ont une puissance comprise en 22kW et 100kW tandis que 37 000 ont une puissance supérieur à 100kW (EVmarket,s.d.).

Par conséquent, Fastned se focalise sur un marché qui représente environ **6% du marché total** (en ne prenant en compte que la puissance de charge). Il s'agit là d'un secteur de niche (EVMarket, 2023). En 2020, en prenant le total d'électricité vendu en Europe, les chargeurs rapides ne représentaient qu'environ 6 à 12% du total, en 2030, les chargeurs rapides pourraient représenter **30% du volume total d'électricité vendu** (McKinsey, Boston consulting group, ChargeUp, comme cité par Fastned, 2022).

Ce secteur des bornes électrique a connu **une croissance sans précédent** : en janvier 2021, il y avait 243 000 points de recharge, 365 000 en janvier 2022 et 535 000 en janvier 2023. De 2022 à 2023, une augmentation de 46% est observée (EVmarket, 2023) (ces chiffres concernent les 16 pays d'Europe ayant le plus grand nombre de chargeurs) (EY, 2022) (annexe 2).

Concernant les voitures électriques, selon ChargeUp (2023), une organisation composée d'acteurs de la mobilité électrique en Europe, elles étaient au nombre de 3 millions en Europe en 2022. En 2018, 1% des nouvelles voitures vendues en Union Européenne étaient électriques pour 12% en 2022 (ACEA (European Automobile Manufacturers' Association), 2023). Sachant que sur les 3 dernières années, en moyenne, il y a eu 9.6 millions de nouvelles immatriculations cela représente environ **1.15 million de voiture électriques** vendues en Union Européenne en 2022 (ACEA, 2023).

En ce qui concerne la vitesse vers l'électrification des véhicules ainsi que le **déploiement** des infrastructures de recharge, cela se fait à **2 vitesses** en Europe. L'ACEA (2023) en vient à la conclusion que les pays ayant les plus gros PIB déploieraient plus vite leur réseau de stations de recharge. En Union Européenne, en 2022, **42%** des stations de recharge se trouvaient dans **2 pays** (Pays-Bas et Allemagne). L'ACEA (2023) a aussi démontré une corrélation entre le salaire moyen d'un pays et le pourcentage de voitures électriques dans les ventes de nouvelles voitures (ACEA, 2023).

Fastned est actuellement présente dans 6 pays d'Europe de l'Ouest. Fastned est surtout présente aux Pays-Bas où la société s'est imposée comme **leader**. En 2022, Fastned gérait 20 à 25% de toutes les localisations des chargeurs rapides des Pays-Bas ce qui représentait 60% du volume total des charges rapides. Actuellement la société possède un total de **258 stations**, dont 153 stations au Pays-Bas ce qui représentent 59%. Dans les autres pays, il y a 37 stations en Allemagne, 32 stations en France, 19 stations en Belgique, 14 stations au Royaume Unie et enfin 3 stations en Suisse. La société a comme projet de s'étendre vers l'Irlande, le Danemark,

la Pologne, le Luxembourg, l'Italie et l'Espagne. Ces pays représentent des opportunités intéressantes pour Fastned.

En résumé, Fastned construit et gère des stations de chargeurs rapides et super rapides dans le domaine public, il s'agit là d'un secteur de niche qui représente actuellement 6% de l'offre publique. La compagnie est présente dans 6 pays européens ayant un important développement vers la mobilité électrique.

Chapitre 2 : analyse stratégique

2.1 Analyse micro-économique

2.1.1 Business Canva Model

Afin de mieux comprendre l'activité de Fastned, voici une analyse du Business Canva Model de l'entreprise. Un Business Canva Model est une représentation visuelle (annexe 3) mettant en avant tous les facteurs clés de l'entreprise. En d'autres termes, cela permet d'avoir une vision générale sur l'offre de l'entreprise, son fonctionnement, ses partenaires, comment elle génère du profit, etc. (Osterwalder & Pigneur, 2009). Ci-dessous se trouvent des explications complémentaires pour les différents points nécessitant des précisions.

Segments de clientèle

Fastned vise à répondre aux besoins des conducteurs de véhicules **100% électriques garantie d'origine**. Avec une compatibilité étendue, Fastned peut servir environ **50 marques** de véhicules électriques présentes sur le marché européen (Fastned, 2023).

Cependant, Fastned ne souhaite pas s'arrêter là. D'une part, elle a pour **ambition** de diversifier leur offre en incluant les conducteurs de poids lourds et de véhicules utilitaires dans leur clientèle. D'autre part, Fastned a également des projets d'expansion géographique au-delà des 6 pays dans lesquels elle est actuellement présente.

Proposition de valeur

Fastned (2023) offre la possibilité de charger les véhicules électriques le long des **grands axes routiers**. La société met à disposition une gamme de chargeurs, dont des chargeurs rapides (>50 kW) et surtout des chargeurs super rapides (>150 kW) pouvant atteindre jusqu'à 350 kW de puissance de charge. Chez Fastned, il est ainsi possible d'ajouter jusqu'à **300 km** d'autonomie en seulement **15 minutes**. Ces chargeurs de 350 kW sont à la pointe de la technologie, offrant des performances exceptionnelles en matière de recharge rapide.

Les stations Fastned ne se contentent pas d'offrir des performances de charge élevées, elles offrent également sécurité et confort grâce à un **design** élégant en forme de **canopée**. Ces structures protègent les conducteurs des intempéries, mais fournissent également un éclairage accueillant, créant ainsi une expérience de recharge agréable. Ces structures sont également conçues pour faciliter la circulation des véhicules et permettre une recharge sans manœuvre compliquée. De plus, grâce à des panneaux solaires intégrés, ces canopées **créent leur propre énergie** pour une partie des besoins de la station.

De plus, Fastned revend de l'électricité qui provient de sources **100% renouvelables** certifiées par une origine contrôlée.

En ce qui concerne les prix actuels de la recharge, Fastned prône la **transparence totale**. A titre d'exemple, aux Pays-Bas, en Allemagne et en Belgique, le tarif est de 0,69 €/kWh, avec une réduction de 30% disponible pour les abonnés mensuels payant 11,99 € par mois. Des réductions identiques existent dans les autres pays.

Pour faciliter l'expérience de recharge, Fastned propose une **application mobile** complète. L'application Fastned donne aux utilisateurs toutes les informations nécessaires, y compris les disponibilités de recharge par station, les tarifs et les détails sur la charge. De plus, grâce à la fonctionnalité d'auto-charge, l'utilisateur n'a qu'à brancher sa voiture pour que la recharge et le paiement se fassent automatiquement, offrant une expérience de recharge sans tracas.

Fastned se distingue également par sa **fiabilité** et est considérée comme étant 10% plus fiable que ses concurrents en ce qui concerne les problèmes éventuels (selon Elvah comme cité par Fastned, 2022). Un support client est disponible **24h/7** pour aider les conducteurs en cas de besoin, assurant ainsi une expérience de recharge fiable et sans souci.

Dans l'ensemble, Fastned se positionne comme un Charging Point Operator (CPO) ou un fournisseur de stations de recharge pour véhicules électriques offrant des solutions de recharge rapide, fiable et pratique le long des principaux axes routiers. Avec son engagement envers les énergies renouvelables, sa transparence sur les prix, son application mobile complète et son support client réactif, Fastned s'efforce de répondre aux besoins des conducteurs de véhicules électriques tout en contribuant à la transition vers une mobilité plus durable.

Relation avec les clients

La société a une relation forte avec ses clients, elle essaye de prendre en compte les remarques de ses clients et de s'améliorer. Selon des études menées en interne, 59% des clients de Fastned seraient des promoteurs de la marque, (donnant un score de 9 et 10 sur 10), 35% ont donné un score de 7 et 8 et seulement 6% 6 et moins. En 2022, la société a gagné **3 prix prestigieux** tels que le prix du meilleur réseau de chargeur rapide aux Pays-Bas, décerné par autoblog.nl ainsi que le prix du meilleur réseau de charge en France décerné par Automobile Propre. Ces scores peuvent s'expliquer par le fait que la société est disponible

24/7 grâce à un support et une application performante. De plus, Fastned propose des abonnements pour ses clients, offrant une prime à l'achat de kW (Fastned,2022).

Canaux de distribution

Fastned propose ses services dans des stations situées le long des autoroutes, des sorties d'autoroutes et parfois des routes nationales. Bien qu'il soit possible de trouver des stations Fastned dans des parkings de magasins, cette approche est beaucoup moins courante. Sur le plan marketing, Fastned (2022) capitalise sur un atout majeur : la **conception distinctive** de ses stations. Celles-ci sont spécialement conçues pour être visibles et refléter l'image de marque de l'entreprise. Fastned utilise également des moyens de communication traditionnels tels qu'un site web, les réseaux sociaux, etc., pour promouvoir ses services.

Activités clés

Il est essentiel de comprendre que Fastned a **internalisé** toutes les étapes du processus nécessaire pour rendre une station de recharge opérationnelle contrairement à ses concurrents qui ont préféré externaliser une partie du processus.

Voici brièvement comment se déroule la mise en fonction d'une station. Tout d'abord, il faut trouver un emplacement approprié et négocier les termes du contrat avec le propriétaire du terrain. Fastned se vante d'ailleurs de conclure **20 à 25% des négociations** sur lesquelles la société s'engage. Une fois le terrain acquis ou loué, une équipe d'architectes conçoit les plans des stations au design distinctif. Ensuite, il faut obtenir les permis nécessaires et connecter le terrain au réseau électrique. Par après, les équipes de construction entre en jeu. Une fois la construction terminée, Fastned, l'exploitant de la station de recharge doit veiller à son bon fonctionnement (pour plus de détails, voir annexe 4).

Le choix d'internalisation du processus représente 3 avantages non négligeables pour la société. En premier lieu, la société est capable de créer des stations dont le coût total est **40% moins cher** que ses concurrents. En second lieu, Fastned est capable d'ouvrir des stations à un **rythme soutenu** de deux stations par semaine. Enfin, Fastned, en gardant un contrôle, peut aisément voir les forces et les faiblesses de son mode opératoire et constamment l'améliorer.

Sources de revenus

Les revenus de Fastned proviennent quasi totalement de 2 sources. Selon les chiffres pour l'année 2022, 90% du revenu provenait de la **revente d'électricité** et 9.4% de la vente d'**énergie renouvelable**, à savoir l'énergie que Fastned a produit avec ses panneaux solaires.

Enfin, l'installation et la maintenance d'une station privée représentait 0.6% (ce type de revenu concerne l'exception où Fastned a installé une station chez un particulier mais ne prend pas les revenus liés à la revente d'électricité). Fastned a, en effet, basé sa stratégie exclusivement sur la gestion de stations de recharge, cela représente 99,4% de son revenu.

Ressources clés

Fastned (2022) dispose d'un **système de gestion interne solide** qui lui permet de gérer efficacement, grâce à une **main d'œuvre compétente**, l'ensemble de son processus d'implantation et d'exploitation des stations de recharge.

Lorsqu'il s'agit de **choisir les emplacements** des stations de recharge, Fastned utilise quatre critères clés pour maximiser leur impact. Ils recherchent des investissements à long terme, en s'assurant que les contrats de location durent au moins 15 ans, voire 30 ans dans les meilleurs cas, avec une exclusivité. Fastned envisage également l'achat de terrains pour renforcer sa stratégie. De plus, les emplacements doivent être évolutifs, offrant suffisamment d'espace pour permettre l'agrandissement des stations, et assurer une accessibilité optimale. La visibilité de l'emplacement et la possibilité de promouvoir la marque sont également des critères importants. Enfin, la présence de commodités telles que des magasins ou des restaurants est préférable, mais si elles ne sont pas disponibles, la possibilité de les implanter est prise en compte (Fastned, 2022)

Bien que cela ait déjà été mentionné précédemment, il est important de rappeler que **l'architecture et la technologie** de Fastned représentent des ressources clés de l'entreprise. En premier lieu, l'architecture des stations de recharge joue un rôle essentiel dans l'établissement et l'affirmation de leur image de marque en offrant un confort pour la charge. De plus, elles sont conçues de manière à s'adapter à différents terrains et à être évolutives dans le temps. En ce qui concerne la technologie de recharge, Fastned propose des chargeurs à la pointe de la technologie.

Par la suite, Fastned est reconnu comme un précurseur dans le domaine de la recharge rapide et bénéficie d'une **expertise** de dix ans dans ce secteur. La marque est réputée pour sa qualité et son expertise, tant auprès des clients que des partenaires et des organismes gouvernementaux. Elle dispose également d'une **application mobile** qui offre aux utilisateurs une expérience simplifiée de recharge.

En ce qui concerne l'expansion de leur réseau, Fastned dispose d'un **pipeline solide**. À la fin de 2022, elle comptait 244 stations opérationnelles et 132 sites en cours de développement (Fastned, 2022)

Dans sa quête constante d'amélioration, Fastned **collecte des données** depuis ses débuts. Ces données proviennent de leur logiciel interne, des chargeurs, du support client, de l'application Fastned, ainsi que de sources externes. Toutes ces données sont utilisées pour construire des modèles qui permettront à Fastned d'améliorer ses compétences dans toutes les activités mentionnées précédemment.

En résumé, Fastned bénéficie d'un système de gestion interne efficace qui lui permet de gérer l'ensemble du processus d'implantation et d'exploitation des stations de recharge. Le choix stratégique des emplacements, l'architecture distinctive des stations, la technologie de pointe, l'application utilisateur conviviale et son expansion continue sont autant de facteurs qui contribuent au succès et à la réputation de Fastned dans le domaine de la recharge rapide.

Partenaires clés

Fastned entretient des partenariats clés pour assurer le bon fonctionnement de ses opérations. Tout d'abord, il y a les partenaires communs à tous les exploitants de points de recharge (CPO), tels que les **fournisseurs** d'électricité, de méthodes de paiements ainsi que les plateformes d'itinérance (roaming hubs) (annexe 5). Le **roaming** permet à un client utilisant une carte d'un point de recharge X (par exemple, une carte Shell) d'accéder à un point de recharge Y (par exemple, Fastned) avec sa carte.

En plus de ces partenaires généraux du secteur, Fastned, qui a internalisé l'ensemble de ses opérations, considère ses **employés** comme ses premiers partenaires de choix. Cependant, au fil des années, Fastned a également réussi à établir un réseau de partenaires fiables. Cela comprend les équipes de construction dans chaque pays où Fastned est présent, ainsi que toute la **chaîne d'approvisionnement** de l'entreprise, y compris les fournisseurs de matériaux pour les stations de recharge et les fournisseurs de bornes de recharge. Ces partenaires sont principalement liés aux activités de construction mais, il ne faut pas non plus négliger les propriétaires des terrains, qu'il s'agisse d'États, d'entreprises privées ou de particuliers, avec lesquels Fastned collabore dans le cadre de ses différents projets.

De plus, Fastned a également établi des partenariats avec certains de ses concurrents. En outre, cette **coopétition** a pour but de faire entendre leurs voix auprès des instances

gouvernementales et des acteurs politiques, qui se trouvent aussi être des partenaires importants.

Structure des coûts

Voici comment se compose principalement la structure des coûts de Fastned (2023), il y a tout d'abord les **coûts d'approvisionnement** lié à l'achat d'électricité en vue de la revente.

Par après, il y a ce que la société appelle les **coûts d'opération** des stations, cela représente tous les coûts liés à la gestion des stations, ces coûts englobent les coûts directs et indirects. Les coûts directs comprennent les frais pour se connecter au réseau électrique, les loyers, les frais de maintenance, etc. Pour ce qui est des coûts indirects, cela concerne les coûts généraux pour la gestion du réseau existant à savoir les salaires, les frais généraux, le service client, les frais administratifs, etc.

Ensuite, il y a les **coûts liés à l'expansion** du réseau Fastned, ces coûts comprennent certains salaires mais aussi les coûts liés à la recherche de nouvelles localisations, la création de design pour les stations, le développement de la structure IT, etc.

Pour finir, il y a les **coûts financiers** de Fastned, à savoir, principalement, les intérêts que Fastned paie aux détenteurs d'obligations.

Pour poursuivre cette analyse micro-économique, voici un autre outil développé : les 5 forces de Porter.

2.1.2 Analyse des 5 forces de Porter

Les « 5 forces de Porter » est un modèle qui identifie et analyse **5 forces compétitives** d'un marché que sont : la compétition au sein de l'industrie, la menace des nouveaux entrants, le pouvoir de négociation des clients, le pouvoir de négociation des fournisseurs, et la menace des produits de substitution. En analysant ces 5 forces, il est par la suite possible de déterminer l'attractivité du secteur, ainsi que ses forces et ses faiblesses (Porter, 2008).

Degré de rivalité avec les concurrents

Il existe divers **concurrents** pour Fastned avec différents degrés de menace. Ci-dessous sont présentés plusieurs de ceux-ci, il va de soi qu'il ne s'agit pas d'une liste exhaustive. L'objectif ici est plutôt d'y voir plus clair en catégorisant ces derniers (McKinsey, 2021) :

- « Pureplay charging companies »

Parmi les concurrents de Fastned, il y a les concurrents directs qui possèdent un business model très similaire :

Allego est une entreprise ayant adopté 2 stratégies : la première étant la construction et la gestion de différents points de recharge et stations et la seconde étant de se focaliser sur des partenariats afin d'implémenter leurs bornes chez des commerçants. La société est surtout présente dans 15 pays d'Europe (Allego, 2022). **Greenway** est une société de chargeurs rapides concentrée surtout en Pologne et Slovaquie tout comme **Ekosenergetyka**, une société présente dans 26 pays dont l'Allemagne, la France, la Pologne, la Norvège, la Suède, etc. (Ekosenergetyka, 2022). Il existe aussi **Recharge**, société quant à elle implémentée dans les pays nordiques de l'Europe (Recharge, 2023).

Ces sociétés sont les **pionnières** de la recharge électrique et ont la particularité d'avoir un business plan quasiment identique à celui de Fastned. Elles se concentrent sur une expérience de **charge de qualité** et des **localisations très avantageuses**. Cependant, il est important pour ces compagnies de proposer des offres adjacentes, telles que des magasins où effectuer une pause (McKinsey, 2021).

- Les constructeurs d'un groupe automobile

Afin de rendre leurs voitures électriques plus attractives encore, beaucoup de **constructeurs** se sont lancés dans la construction de points de recharge. Les 3 principaux acteurs sont Tesla (2023), Ioney (2023) et Atlante (2023).

Ce type de concurrence représente une menace élevée pour Fastned. En effet, ces sociétés aux **gros moyens** se sont aussi spécialisées dans la construction de stations de recharge rapide. Cependant, leur objectif premier est la promotion de leurs véhicules électriques. En créant des stations, ils veulent prouver aux consommateurs que l'infrastructure de charge ne sera pas un souci et donc que leurs véhicules représentent l'avenir. De plus, ces concurrents ont l'avantage d'avoir déjà une **base de consommateurs**, car un conducteur de Tesla ira plus facilement dans une station de recharge de la même enseigne. Etant donné que ces concurrents sont surtout là pour effectuer la promotion de leur marque automobile, il n'est pas nécessaire pour eux de réaliser dans l'immédiat des bénéfices provenant des stations de recharge ce qui en fait des adversaires d'autant plus **redoutables** (McKinsey, 2021).

- Les groupes pétroliers

La stratégie des groupes pétroliers est un peu la même pour tous. Ils veulent faciliter l'accès aux réseaux de bornes électriques déjà existants grâce à des partenariats avec les différentes sociétés et les réseaux de roaming. Par exemple, l'application et la carte Shell Recharge permettent de faciliter la recharge dans 275 000 points (Shell Recharge, 2023). Cependant, ces entreprises ont elles aussi commencé à **électrifier leurs stations** déjà existantes. Elles passent à la vitesse supérieure en créant de nouvelles stations et points de recharge, mais aussi la création de bornes publiques et semi-publiques.

Les groupes pétroliers, tels que TotalEnergies (2023), Q8 (2023) et Shell (2023), sont des **concurrents de taille** pour Fastned. En effet, ceux-ci ont un avantage considérable car ils possèdent déjà des **localisations intéressantes**. C'est d'ailleurs là que réside l'objectif premier de ce type de concurrent : la diversification vers un avenir plus vert afin de rendre les stations actuelles toujours attractives. Comme pour les constructeurs automobiles, les groupes pétroliers ne doivent pas réaliser de bénéfices dans l'immédiat et les éventuelles pertes peuvent facilement être compensées par d'autres revenus (McKinsey, 2021).

Menace des nouveaux entrants

La menace de nouveaux entrants est assez élevée, bien que ce secteur soit un secteur avec des barrières à l'entrée assez importantes, autant d'un point de vue technologique que monétaire (prix des infrastructures élevé). Ce secteur en pleine croissance peut attirer de nouveaux entrants comme c'est le cas avec **Zunder** (2023), une start-up qui commence un réseau en Espagne, ou encore **Electra** (2023), une start-up française par exemple.

Pouvoir de négociation des fournisseurs

Cette sous-section reprend 3 fournisseurs principaux ayant un pouvoir de négociation relativement élevé :

- Les leaders technologiques

Parmi les acteurs des bornes électriques se retrouvent aussi les sociétés technologiques. Ces sociétés ont comme premier objectif la recherche et le développement afin de proposer des technologies de recharge innovantes. Bien qu'il existe beaucoup de fournisseurs de bornes de recharge (**ABB** (2023), **Chargepoint** (2023), **Evbox** (2023)), la demande est telle que leur pouvoir de négociation est élevé.

- L'électricité

Le marché de l'électricité en Union Européenne est réglementé dans certains pays. Les fournisseurs d'électricité conservent un pouvoir de négociation **élevé**. De plus, celui-ci est accentué par une production d'énergie verte étant limitée et une demande croissante (Conseil Européen, 2023).

- Les emplacements

Comme vu précédemment, les emplacements peuvent venir de **tenders privés** mais aussi **publics**, il y a là une compétition importante pour acquérir et négocier ces contrats.

Pouvoir de négociation des clients

Les clients n'ont pas beaucoup de pouvoir de négociation pour l'instant car il y a un gros manque de stations de recharge, mais cette situation devrait évoluer au fil des années. Par ailleurs, la société ChargeUP se bat pour faire valoir les droits des clients dans cette course folle afin d'assurer aux consommateurs des **prix corrects** et des **services sécurisés** (ChargeUP, 2022).

Menace des produits de substitution

Evidemment, comme il faut une cuisine pour cuisiner, il faut un point de recharge pour recharger un véhicule électrique. Actuellement, il n'y a **pas énormément d'alternatives**. Cependant, les substituts dans ce cas-ci sont la capacité de recharge et les emplacements. Pour rappel, Fastned offre un réseau de super chargeurs le long d'axes routiers fort fréquentés.

Une station super rapide a de l'importance lorsque le client souhaite recharger sa voiture rapidement. Cependant, une étude a démontré qu'un conducteur utilise sa voiture 70% du temps pour effectuer des trajets courts tels que pour se rendre au travail ou faire ses achats (Eurostat, 2021). Lorsqu'un utilisateur est chez lui, ou au travail, il s'agit d'endroits où l'utilisateur va rester sur place un bon moment. Par conséquent, la recharge lente (22kW) est totalement acceptable.

Selon TotalEnergies (2023) et Ioney (2023), environ 80% des recharges seraient effectuées à la maison ou sur son lieu de travail, un peu plus de 10% sur des espaces publics et un peu moins de 10% sur les grands axes routiers.

Pour donner suite à tous ces éléments, un des substituts de Fastned peut donc être les **constructeurs de bornes de recharge lente** comme Wallbox, Evway, Compleo, Powerdot, etc.

Conclusion de l'analyse des 5 forces de Porter

- Le degré de rivalité avec les concurrents : moyen à fort.
- Menace des nouveaux entrants : faible à moyen.
- Pouvoir de négociation des fournisseurs : moyen à fort.
- Pouvoir de négociation des clients : faible à moyen.
- Menace des produits de substitution : faible.

En résumé, les futures menaces sur le secteur concernent la rivalité avec les concurrents déjà présents ainsi que le pouvoir de négociation des fournisseurs. Les autres caractéristiques du secteur ne représentent pas de grand danger pour Fastned.

2.2 Analyse macro-économique

2.2.1 Analyse PESTEL

Afin de voir dans quel environnement l'entreprise Fastned évolue, il est intéressant de réaliser une analyse PESTEL, acronyme pour Politique, Economique, Social, Technologique, Environnemental et Légal. L'analyse PESTEL consiste à évaluer ces différents facteurs externes et l'influence qu'ils peuvent avoir sur la compétitivité de l'entreprise (Issa, Chang & Issa, 2010).

Comme vu précédemment, l'entreprise Fastned se focalise sur le **marché européen** et principalement l'Europe de l'Ouest. Par ailleurs, étant donné que l'entreprise s'est perfectionnée dans la construction de stations de recharge pour véhicules électriques, il va de soi que **le secteur automobile électrique** sera à regarder avec attention. L'objectif ici va surtout être de comprendre comment le secteur de la borne électrique va évoluer dans les années à venir.

Politique

L'un des éléments phare qui a boosté le marché de la charge électrique et de la voiture électrique est l'objectif « **FIT 55** » qui est un ensemble de propositions de l'UE visant à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 55% d'ici **2030**, comparé au niveau de 1990. 2 des 11 décisions majeures concernent l'avenir automobile (Conseil Européen, 2022). En premier lieu, en 2035, toutes les nouvelles voitures ou camionnettes mises sur le marché devront être neutres en carbone ou autrement dit, **émettre zéro CO2** (Conseil Européen, 2022). En deuxième lieu, d'ici 2025, des points de recharge devront être présents tous les 60 km sur les axes principaux et d'ici 2030 pour les camions. De plus, ces stations de recharge

devront accepter les paiements électroniques et donner des infos claires sur les prix (Conseil Européen, 2023).

Afin d'atteindre ces objectifs, les différents acteurs du marché de la mobilité se sont **regroupés** pour faire entendre leur voix. Parmi ceux-ci se retrouvent le lobby des voitures, représenté par **ACEA**, les distributeurs d'électricité, les producteurs d'électricité, les investisseurs mais aussi les constructeurs de bornes de charge représentés par **ChargeUP** (ACEA, 2022). Ensemble, avec l'aide d'**experts** externes, ils sont parvenus à rédiger le « *European EV charging Infrastructure Masterplan* ».

Voici les **points principaux de ce plan** qui concerne les 27 pays de l'Union Européenne et qui établit des objectifs afin d'atteindre le « *FIT 55* » en 2030. Tout d'abord, en ce qui concerne les bornes de recharge, d'ici 2030, le nombre de points de recharges publiques doit être de **6.8 millions** et 29.4 millions pour le privé. Il devra y avoir **184** chargeurs rapides répartis sur chaque tronçon de **100 km** du TEN-T et des neufs corridors (il s'agit des axes routiers les plus importants en UE). Enfin, d'un point de vue plus régional, il devra y avoir 1 point de recharge pour 5 VE dans les grandes villes et 1 point de recharge pour 7 à 8 VE en zone rurale. Le montant des investissements dans la recharge publique pour les voitures s'élèvera à **69 milliards** d'euros d'ici 2030. Pour ce qui est des camions et des véhicules utilitaires, il faudra 0.8 millions de chargeurs publics et 3 millions de privés ainsi que 51 chargeurs par 100km le long des TEN-T. Cela représentera un investissement de 11 milliards d'euros (Annexe 6) (ACEA,2022) (Conseil Européen, 2023). Pour atteindre 6.8 millions de points de recharge d'ici 2030, cela représente 14 000-15 000 nouveaux par semaine comparé à 2 000 en 2022. Il y a donc un réel besoin de **d'accélérer le déploiement de nouvelles infrastructures** (ACEA, 2022) (McKinsey, 2021).

Par ailleurs, l'année 2030 ne marquera pas la fin de la croissance des points de recharge, loin de là, il s'agit simplement d'un objectif fixé par l'Union Européenne. Pour **2035**, Transport&Environment (T&E) et le conseil européen ont proposé un objectif de **10.4 millions** de points de recharge publique au sein de l'Union Européenne (T&E, 2022).

Selon 3 études, (McKinsey (2018), Boston consulting Group, ChargeUp (2021), Fastned 2022), c'est le secteur de la **recharge rapide** qui va expérimenter la **croissance la plus rapide** de la recharge électrique. Actuellement, en Europe, en répartissant le volume total d'énergie demandée pour les véhicules électriques, la recharge publique rapide représente 12-13% du volume total en 2022. En 2030, cela devrait représenter **31 à 33%**. En

d'autres termes, le volume demandé par les chargeurs rapides publiques va connaître une croissance fleurissante, ce qui va, par conséquent, grandement améliorer les revenus potentiels (Fastned, 2022) (annexe 7).

Afin d'atteindre ces objectifs, la Commission Européenne fournit des **aides** pour financer les projets concernant l'infrastructure pour VE (European commission, 2023). Ainsi, les différents pays et régions se mobilisent pour **agrandir leur réseau électrique**. Voici quelques exemples, la Wallonie souhaite atteindre 6000 bornes publiques en 2026 (Wallonie, 2022), le gouvernement UK 300 000 pour 2030 (TopGeard, 2022).

Mais ce n'est pas tout, en 2022, 21 pays de l'EU accordaient des **primes** pour inciter à l'achat de voitures électriques, et 21 pays avaient une **taxation** basée sur le CO2. Par conséquent, il devient plus **avantageux** d'acheter des véhicules électriques (ACEA, 2022). Bien évidemment, les avantages sont différents d'un pays à l'autre (ACEA, 2022).

Pour résumer le point de vue politique du secteur de la mobilité électrique, l'objectif « FIT 55 » est le moteur de cette transition. Les différents lobbies en lien avec ce secteur sont en constante négociation et proposent des solutions pour atteindre ces objectifs, bien qu'il existe différentes opinions sur certains points. De plus, l'acteur politique doit prendre des mesures encore plus drastiques surtout concernant les délais pour les permis de construction. Dans tous les cas, une chose est certaine, la croissance de ce marché doit et va être exponentielle, il s'agit de la **décennie électrique**.

Economique

Les constructeurs de stations de recharge sont confrontés à une série d'évènements mondiaux qui ont un impact significatif sur cette industrie. Les développements récents, tels que la guerre en Ukraine, la hausse des prix de certaines matières premières, la volatilité des prix de l'énergie due à la crise énergétique et les effets persistants de la pandémie de Covid-19, ont tous des répercussions sur les constructeurs de stations de recharge (OCDE, 2022).

Tout d'abord, la **guerre en Ukraine** a créé une instabilité géopolitique qui a entraîné une perturbation de la chaîne d'approvisionnement pour les constructeurs de stations de recharge, celle-ci ayant déjà subi l'impact de la crise du Covid-19. La dépendance à l'égard des matières premières provenant de cette région a entraîné des **retards de production** et une **augmentation des coûts** pour les constructeurs (Fastned, 2022).

Par ailleurs, la **crise énergétique** liée aux conflits en Ukraine a entraîné une volatilité des prix de l'énergie (OCDE, 2022). Lorsque les prix de l'électricité sont forts volatiles, cela peut rendre difficile, pour les constructeurs, de prévoir les coûts à long terme et d'établir des modèles économiques stables (Fastned, 2023).

Enfin, la **faible croissance du PIB** européen et une **inflation modérée** à l'échelle mondiale (OCDE, 2022) peut avoir un effet indirect sur les constructeurs de stations de recharge. Une croissance économique plus lente peut entraîner une demande moins forte pour les véhicules électriques, ce qui peut réduire la demande de stations de recharge et affecter la rentabilité des constructeurs.

En somme, les constructeurs de stations de recharge sont confrontés à **une série de défis**. Ces événements ont un impact sur les coûts de production, la chaîne d'approvisionnement, la demande du marché et la rentabilité des constructeurs de stations de recharge. Pour faire face à ces défis, il est essentiel d'adopter des stratégies flexibles, de diversifier leurs sources d'approvisionnement, de rationaliser leurs opérations et de surveiller les évolutions économiques et géopolitiques pour s'adapter rapidement aux changements du marché (Fastned, 2022).

Social

Le volet social du modèle PESTEL va se concentrer sur les attitudes des différents acteurs de la mobilité électrique.

En premier lieu, en 2022, il y avait 3 millions de voitures électriques et 2.5 millions de Plug in hybrid, ce qui représentait **2% de la flotte totale en Europe** (ACEA, 2022). En 2030, il y aura selon les estimations de ChargeUP (2023) **44.2 millions de VE** et 11.1 de Plug in hybrid soit un total de 22% de la flotte en EU. Par la suite, le Conseil Européen estime qu'en 2050, 50% des voitures et des camionnettes fonctionneront avec des carburants alternatifs (Conseil Européen, 2023).

La flotte de véhicules électriques va donc augmenter dans les années à venir. En 2018, 1% des nouvelles voitures vendues en Union Européenne étaient électriques contre 12% en 2022 (ACEA, 2023) l'objectif étant d'atteindre les 100% d'ici 2035 (Conseil Européen, 2023).

En ce qui concerne les constructeurs automobiles, **la tendance est électrique**. Les constructeurs ont comme objectif l'électrification de leurs véhicules pour les années à venir.

Actuellement, les compagnies primaires investissent 50 à 70% du CAPEX (Capital Expenditure) et du budget R&D (Research and Development) pour financer les véhicules électriques et les technologies digitales (IEA, 2023). Dans la décennie qui arrive, **les véhicules à batterie deviendront dominants** dans le mix de production (T&E, 2022). En plus de devoir s'électrifier pour répondre aux nouvelles normes, selon T&E, le fait de se lancer dans le business de la voiture électrique boosterait le profit et la valorisation de l'entreprise, des avantages non négligeables (T&E, 2022). Cette course vers l'électrique entraîne une croissance de l'offre, les constructeurs automobiles construisent et vont construire de plus en plus de voitures électriques. En 2019, 26 modèles étaient disponibles en Europe, 43 en 2020 et 71 en 2021. En 2025, il pourrait y avoir 173 modèles disponibles (T&E,2021).

En ce qui concerne la demande, actuellement, de plus en plus de conducteurs se laissent séduire par ce type de véhicules. En premier lieu par **conscience écologique**, beaucoup veulent l'adopter pour réduire leur impact environnemental. En second lieu, les consommateurs sont intéressés afin de **gagner du temps et de l'argent** (EY, 2022). Même si, actuellement, les voitures électriques sont plus chères à l'achat, celles-ci coûtent moins chères au quotidien (ACEA, 2022). Pour l'instant, même s'il existe différentes **primes et réductions d'impôts** concernant ces véhicules (ACEA, 2022), il existe toujours une différence entre le prix d'achat d'une voiture électrique et une voiture traditionnelle. D'ici 4 à 6 années, cette **différence devrait diminuer, voire même disparaître** grâce à une forte diminution des prix des batteries (BloombergNEF, 2022).

Par conséquent, d'un point de vue « social », l'avenir est définitivement électrique. Il est difficile de déterminer la causalité entre l'offre et la demande mais une chose est sûre, la flotte de voitures électriques ne va faire que croître pendant les prochaines décennies. Cela représente pour les constructeurs de stations de recharge un facteur de croissance non négligeable.

Technologies

Comme vu précédemment, les constructeurs automobiles investissent massivement pour financer et améliorer les véhicules électriques et les technologies digitales (IEA, 2023).

Tout d'abord, les voitures vont connaître des **améliorations** au fil des années, que ce soit vers de meilleurs moteurs, des batteries plus performantes mais aussi des matériaux de sources plus durables (Swallow, 2023).

Les batteries ne vont cesser de s'améliorer avec le temps. En Chine, le leader actuel commence à produire des **batteries ultrapuissantes**, capables de se charger de 0 à 80% en 6 minutes et ce, tout en ayant augmenté l'autonomie de la batterie. La firme a pour objectif d'atteindre les 1000 kilomètres d'autonomie pour une charge de 15 minutes (Gocar, 2023).

La **composition actuelle des batteries** consiste en des matériaux lourds et coûteux, la batterie à base de sodium intrigue de plus en plus. Beaucoup plus économique et utilisant moins de matériaux lourds car elle est composée majoritairement de sel, cette batterie aurait tout pour plaire si ce n'est que pour l'instant, ce type de batterie est beaucoup plus lourd, avec une plus faible autonomie et moins de performance (TrendsTendances,2023 & McKinsey,2021).

Cependant, des alternatives à la voiture électrique existent comme par exemple la voiture à hydrogène ou le E-Fuel. L'Allemagne et l'Italie ont annoncé vouloir bloquer les accords de 2035 afin de faire accepter les carburants synthétiques (Trends tendances, 2023). Le E-Fuel ou carburant synthétique est produit à partir d'hydrogène et de CO₂, par conséquent, « *ce processus capte la pollution pour en faire du carburant* » (Trends Tendances, 2023). Beaucoup d'intervenants défendent que ce procédé ne devrait pas être appliqué pour les voitures, car pour produire du E-fuel, il faut consommer de l'électricité qui pourrait directement être utilisée pour les voitures électriques. Ils affirment que le E-fuel ne fait pas sens en ce qui concerne les voitures et que **ce fuel ne devrait être utilisé que pour les transports lourds** tels que les avions et les bateaux (T&E, 2023 et Trends tendances 2023). Cependant, ces alternatives ne doivent pas inquiéter le secteur de la voiture électrique. Selon BloombergNEF (2022), en 2050, 2% de la flotte mondiale des voitures seront à l'hydrogène. Le marché sera définitivement électrique toujours selon BloombergNEF (2022). De plus, selon T&E (2021), en 2030, il n'y aura pas de volume important de voitures à hydrogène ou à gaz, et en ce qui concerne les Plug in hybride, les constructeurs automobiles vont de moins en moins se concentrer sur ce type de véhicules après 2025. **Par conséquent, le marché est électrique et de loin.**

Certes, il existe des nouvelles technologies concernant les voitures électriques mais, les **infrastructures vont aussi s'améliorer**. Notamment une vitesse de chargement plus rapides à laquelle vont aussi s'ajouter d'autres technologies, comme e plug and charge : en branchant la voiture, les paiements se feront automatiquement. Une meilleure gestion entre le réseau de charge et la voiture va permettre d'utiliser l'électricité de manière optimale (EV magazine, 2023 et ABB 2021).

De plus, certains parlent de nouvelles techniques de chargement, comme le chargement sans fil. Sans rentrer dans les détails, cette technologie intéresse peu pour l'instant car elle se trouve être fort coûteuse pour fournir peu de puissance (McKinsey, 2023). Le « battery swapping » fait aussi son apparition, cela consiste à se rendre dans une station pour échanger sa batterie de voiture déchargée, contre une batterie chargée. Bien que cette solution puisse présenter des avantages, elle semble pour l'instant difficile à exploiter étant donné que toutes les batteries doivent être similaires (E-vehicule info, 2022 & Euronews, 2023).

D'un point de vue technologique, le secteur automobile et celui de la borne de charge vont donc encore s'améliorer. Ces améliorations vont, sans aucun doute, rendre l'utilisation de la voiture électrique plus agréable. Il n'y aurait, pour l'instant, pas de grosse menace qui viendrait perturber le fonctionnement des stations de recharge, c'est même plutôt l'inverse, les **technologies émergentes vont être un catalyseur de l'adoption de véhicules électriques** et du développement des stations de recharge.

Environnemental

L'environnement est devenu un moteur dans la prise de décision des principaux acteurs. Actuellement, la voiture représente **12% de toutes les émissions de gaz à effet de serre en Europe**. Il est donc important de s'occuper de ce problème et l'Union Européenne l'a bien compris avec ses réglementations pour atteindre l'objectif « Fit 55 » (Conseil Européen, 2023).

De nos jours, il existe de nombreux débats afin de comprendre si la voiture électrique est vraiment plus durable que la voiture thermique. Certains mettent en avant le fait que les matériaux spécifiques aux VE sont plus polluants ou encore que l'électricité pour alimenter les voitures électriques est polluante à cause des méthodes de production (Fréour, 2021). Effectivement, sur la phase de construction des VE, il y a une plus forte émission de gaz à effet de serre que pour produire des voitures thermiques. Cependant, sur le **cycle de vie** de la voiture, en moyenne en EU, les **VE sont 3 fois moins polluantes que les voitures thermiques** (T&E, 2022). De gros changements sont attendus au niveau de la chaîne d'approvisionnement des constructeurs automobiles. En effet, si les objectifs de zéro émission veulent être atteints, il faudra se tourner vers des matériaux recyclés, des matériaux plus verts (McKinsey, 2021). En 2030, avec les améliorations technologiques et les sources d'électricité plus vertes, les **VE pourraient être 4,6 fois moins polluantes que les thermiques** (T&E, 2022).

D'un point de vue environnemental, les voitures électriques sont des solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Légal

Au niveau légal, les stations de recharge doivent respecter **différentes obligations**. ChargeUp, une organisation composée de tous les types d'acteurs en lien avec les stations de recharge, a fait d'une de ses missions de favoriser un climat prospère au développement du réseau des stations de recharge. ChargeUp s'efforce de présenter des solutions afin de mettre le consommateur en priorité, favoriser l'investissement dans le réseau des stations de recharge, améliorer les normes et les protocoles, mais aussi veiller à la sûreté et à la sécurité des stations de recharge. Ainsi, tous les acteurs sont tenus de respecter des réglementations. Les points essentiels des réglementations assurent la **transparence des prix**, la sécurité des consommateurs, notamment la **protection des données personnelles** qui représente un risque important, mais aussi assurer le bon développement du secteur en termes de concurrence et de financement (ChargeUp, 2022).

Cependant, tous les acteurs impliqués dans la transition vers la mobilité électrique s'accordent sur un point : il faut que les autorités politiques prennent des mesures plus drastiques, et facilitent cette transition. En ce moment, un des gros problèmes du secteur est le temps d'attente pour recevoir les **autorisations et les permis de construction**. Cela représente le « **bootleneck** » du secteur. Selon McKinsey (2021), il faut jusqu'à 3 ans pour obtenir l'approbation des extensions de réseaux pour une borne de recharge rapide. ChargeUp (2022), dans sa lettre ouverte, confirme et demande des délais plus corrects.

En ce qui concerne l'aspect légal, les règles mises en place et à venir seraient plutôt bénéfiques pour le secteur. En effet, cela aiderait les entreprises à mieux se développer dans un secteur concurrentiel réglementé, en favorisant des délais corrects pour la mise en fonction d'une station de recharge tout en assurant la sécurité et le respect du consommateur.

2.3 Analyse ESG

Maintenant, regardons si Fastned pourrait être un investissement qui rencontre les critères ESG. ESG étant l'acronyme de 3 facteurs que sont Environnemental, Social et Gouvernance. Ces critères servent à guider une entreprise dans sa prise de décision afin qu'elle atteigne des objectifs de développement durable.

Le critère **environnemental** se réfère à l'impact que la société a sur l'environnement. Le critère **social** examine les relations que l'entreprise entretient avec ses différentes parties

prenantes internes et externes et enfin le critère de **gouvernance** s'assure que l'entreprise utilise des méthodes de comptabilité transparentes et correctes, que la compagnie assure la diversité des leaders etc (Li, Wang, Sueyoshi, & Wang, 2021)

Pour aider les entreprises à se développer en respectant les critères ESG, l'Organisation des Nations Unies a mis en place, en 2015, 17 objectifs : les **Objectifs de Développement Durable (ODD)**. Lorsqu'une entreprise prend des décisions, si celle-ci incorpore des ODD et par conséquent des critères ESG, alors cette entreprise pourrait se développer de manière durable. Autrement dit, se développer de manière viable selon l'aspect économique, social et écologique (ONU,2023).

2.3.1 Fastned, d'un point de vue environnemental :

Actuellement, étant donné sa taille, Fastned n'est pas tenu de publier un rapport sur le développement durable. Cependant, l'entreprise a réalisé en 2022 **différents travaux en interne** avec un cabinet de consultance afin d'étudier la question de sa durabilité environnementale mais les résultats ne sont pas encore publiés.

Fastned a partagé dans son rapport annuel de 2022 quelques éléments concernant les efforts entrepris pour se **développer durablement**. En s'aidant du protocole du GHG (GreenHouse Gas protocol, s.d.), il est possible d'avoir une idée de l'impact environnemental de Fastned en classant ses émissions de gaz à effet de serre selon 3 scopes différents (annexe 8) (Greenhouse Gas Protocol, s.d).

Parmi les informations divulguées dans son rapport annuel de 2022, Fastned détaille différentes **actions éco-responsables** au sein de ses bureaux, comme le recyclage, le traitement des eaux et la proposition de repas végétariens à ses employés. De plus, le bureau d'Amsterdam a mis en place un comité composé d'employés, dont le but est de lancer des projets éco-responsables en son sein.

Ensuite, les stations de Fastned sont **autonomes en électricité** et ce grâce aux panneaux solaires intégrés à leur infrastructure. Ces panneaux produisent assez d'électricité pour alimenter la station et les systèmes auxiliaires comme l'éclairage, la communication etc. De plus, il arrive même qu'il y ait un **surplus d'électricité** produit et dans ce cas, celle-ci est vendue aux utilisateurs de voitures électriques.

Cependant, même si ces stations sont autonomes, leur cycle de vie représente un poids concernant l'émission de **gaz à effet de serre**. Selon Fastned, rien que la **construction** d'une

station standard avec 4 chargeurs (scope 3 amont en annexe 8) représenterait l'émission de 85 tonnes de CO2 soit 221 vols entre Amsterdam et Rome (Climate Neutral Group, comme cité par Fastned, 2023). Fastned, conscient de son impact, est actuellement en train de mener des **constructions de stations pilotes** afin de baisser ces émissions. Ensuite, concernant l'obsolescence des stations et plus particulièrement des chargeurs, si le chargeur est encore fonctionnel, Fastned cherche à le vendre en seconde main ou à le transférer vers une station adéquate. En revanche, si le chargeur ne fonctionne plus, celui-ci est renvoyé pour être recyclé.

Pour finir, le scope 3 en aval (annexe 8) de **Fastned permet d'éviter des émissions** de gaz à effet de serre. Fastned fournit à ses clients de l'énergie d'une source 100% renouvelable garantie d'origine par l'UE et produit une partie de l'électricité avec ses panneaux solaires. Selon ses estimations, l'activité de Fastned depuis ses débuts aurait permis d'éviter 75 656 tonnes de CO2 dont 40 750 tonnes en 2022 (Fastned, 2022).

Toutes les actions mentionnées ci-dessus mettent en exergue l'investissement de Fastned concernant 4 objectifs de développement durable à savoir « Lutte contre le changement climatique », « Villes et communautés durables », « Innovation et infrastructure » et « Consommation responsable » (ONU, 2023 & Fastned, 2022).

En conclusion, la mission de Fastned est de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. En adoptant des approches innovantes et en prenant des mesures concrètes pour réduire ses émissions et celles de ses clients, Fastned démontre son rôle important dans la transition vers une économie plus durable et respectueuse de l'environnement. Elle se doit, cependant, de communiquer de manière plus concrète quant aux émissions évitées grâce à ses actions.

2.3.2 Fastned d'un point de vue social :

Tout d'abord, concernant la **relation avec ses employés**, dans son rapport annuel de 2022, Fastned annonce vouloir agrandir et retenir sa base de talents. Pour ce faire, l'entreprise propose tout d'abord des formations mais celles-ci ne sont pour l'instant réservées qu'aux employés haut placés dans la hiérarchie. Ensuite, Fastned annonce offrir une **rémunération compétitive**, des heures flexibles, des **avantages** concernant les transports ainsi que divers avantages comme des repas végétariens gratuits, des classes de fitness, etc. Enfin, un autre avantage non négligeable concerne le fait que les employés ayant travaillé plus de 6 mois peuvent bénéficier d'**options d'achat d'action**. Bien que Fastned annonce beaucoup de bénéfices pour ses employés, **très peu voire aucune information quantitative** n'est

divulguée, ce qui laisse planer un doute quant à la réelle compétitivité de certains de ces avantages.

Fastned souhaite que son environnement de travail soit agréable pour tous : en 2022, la société a réalisé un **sondage** concernant les comportements indésirables, la sécurité psychologique, la diversité et l'inclusion. Les résultats de ce sondage serviront à améliorer l'environnement de travail mais ils ne sont **pas communiqués**.

Par la suite, Fastned désire améliorer la diversité des genres, leur objectif est d'atteindre rapidement un taux de 30% de femmes dans le conseil d'administration, le conseil de surveillance et le conseil des actionnaires. Actuellement, seul le conseil d'administration ne répond pas au critère des 30%. Ces objectifs mettent en avant l'investissement de la société Fastned concernant l'objectif de développement durable « **Egalité entre les sexes** » (ONU, 2023 & Fastned, 2022).

Fastned se veut aussi être une société **inclusive**, avec des employées de **35 nationalités** différentes. La société revendique des opportunités égales pour tout le monde et un environnement inclusif, peu importe le genre, l'identité, l'orientation sexuelle, la religion, l'ethnie, l'âge, la neurodiversité, le statut de handicap ou la nationalité. En 2022, un groupe ouvert à tous a été créé, s'assurant que la société Fastned était un endroit bienveillant pour les personnes **LGBTQ+**. Afin de s'assurer des éléments mentionnés ci-dessus, Fastned a créé un code de conduite, une politique de diversité et aussi une politique pour dénoncer les comportements inappropriés.

Avec toutes ces actions, Fastned se vend comme une entreprise où il fait « bon d'y travailler ». En 2022, la société communiquait un taux de **turnover de 11%**. Selon CEDEFOP (European Centre for the Development of Vocational Training) (2023), en 2021, données les plus récentes, la moyenne du taux de turnover en Union européenne était de 8,3%, et de **11,15% aux Pays-Bas**. La majorité des employés travaillant aux Pays-Bas, le taux de turnover de 11% de la société n'est pas alarmant, cependant, **il devrait être plus bas** au vu de toutes les actions menées par Fastned.

Maintenant, en ce qui concerne les **parties prenantes extérieures** à l'entreprises, Fastned a identifié différents groupes d'individus avec lesquels la société collabore comme par exemple, les clients, les fournisseurs, les investisseurs, les gouvernements. Fastned s'est engagé à avoir un **dialogue constant** avec les différentes parties prenantes grâce à des

interactions formelles et informelles. Toutes ces parties prenantes sont invitées à donner leur feedback afin que Fastned puisse considérer les attentes de tout un chacun.

D'après les informations recensées, la société semble être impliquée d'un point de vue social que ce soit avec les parties prenantes internes et externes à l'entreprise. De plus, il est à noter qu'**aucun scandale n'a pour l'instant éclaté** concernant la société (MorningStar, 2023). La prochaine étape pourrait être que Fastned s'assure que ses partenaires dont principalement ses fournisseurs partagent la même idéologie, car si cela est déjà le cas, alors plus de documentation serait souhaitable. Plus de documentation serait aussi souhaitable concernant les différents aspects quantitatifs des avantages mais aussi des résultats des différentes enquêtes menées en interne.

2.3.3 Fastned d'un point de vue de la gouvernance

Comprendre le système de gouvernance de Fastned

Avant de se concentrer directement sur la gouvernance de Fastned, il est intéressant de comprendre sa structure d'actionnariat ainsi que sa **structure** en général.

Structure de l'actionnariat de Fastned

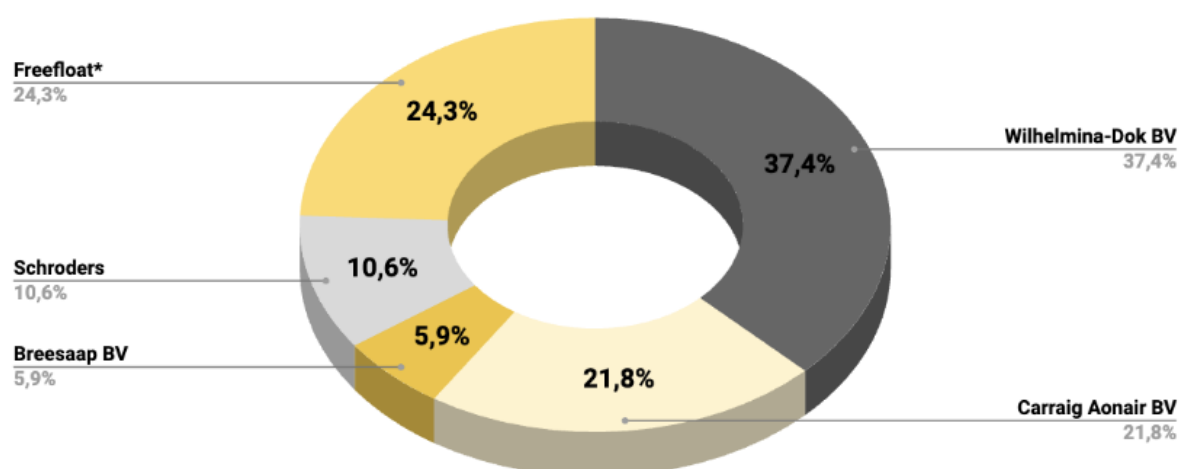


Figure 1 (source: Fastned, 2023)

Fastned est détenu par:

- Wilhelmina-Dok BV à hauteur de 37.4% (Bart Lubbers, le fondateur de Fastned est actionnaire unique et directeur général de cette société holding) ;
- Carraig Aonair BV à hauteur de 21,8% (Michiel Langezaal le CEO de Fastned est actionnaire unique et le directeur général de cette société holding) 10.6% Schrodgers ;
- Breesaap BV à hauteur de 5.9% (il s'agit de la société d'investissement de la famille Lubbers) ;

- Schroders à hauteur de 10,6% (il s'agit d'une société d'investissement indépendante) ;
- 24.3% de Freefloat (actions disponibles au public)

Concernant la structure de l'actionnariat de Fastned, la société est détenue à **75.7% par des investisseurs institutionnels**. Parmi ces 75.7%, environ de **59.2%** sont détenus par le **CEO et le fondateur** de Fastned ainsi que la famille du fondateur. Au cours de l'année 2022, le freefloat de la société était de 20.6%. Pour rappel, un freefloat peu élevé peut faire apparaître des soucis de liquidité pour l'entreprise et cela a tendance à rendre l'action fort volatile (Investopedia, 2023). Cependant au début de l'année 2023, le CEO, le fondateur et sa famille ont vendu des parts afin d'augmenter le freefloat de la compagnie. Par conséquent, il s'élève actuellement à 24.3%.

Il est également important de mentionner une particularité dans la structure actionnariale : Fastned, souhaitant mener sa mission à bien et protéger son identité, a créé Fastned Administratie Stichting (FAST) ou encore « *la fondation d'administration Fastned* ». **FAST** détient l'entièreté des actions du capital de Fastned. Ensuite **FAST émet des certificats d'actions** pour les investisseurs. Ceux-ci englobent tous les aspects économiques d'une action classique si ce n'est que **FAST détient le droit de vote** de l'action. Ainsi, FAST a pour objectif de protéger l'identité de Fastned pour que l'entreprise continue sa mission tout en défendant les intérêts des propriétaires des certificats d'actions. Ces derniers peuvent participer aux assemblées générales et s'exprimer, ils peuvent aussi convoquer un membre du conseil FAST. Par ailleurs, FAST assure défendre les intérêts de chaque propriétaire de certificats et ce, de manière équitable, FAST demande l'avis de cette communauté sur différents points avant des réunions générales chez Fastned. Enfin, il est important de noter que les membres de FAST sont des membres indépendants, qu'ils n'occupent pas de poste au sein de Fastned.

Fastned d'un point de vue gouvernance

Dans son rapport de gouvernance d'entreprise (2022), Fastned a mis en évidence plusieurs dispositions relatives aux meilleures pratiques de gouvernance qui ne sont pas respectées selon les critères des Pays-Bas. Voici les différents points que la société ne respecte pas :

- En premier lieu, Fastned n'a pas de département d'**audit interne** et justifie cela par son stade de développement ainsi que sa taille, mais elle assure avoir un département de risque interne et de contrôle. Par la suite, Fastned ne répond pas aux **critères**

d'indépendance des présidents du conseil de surveillance. En effet, Bart Lubbers, un des fondateurs, n'y répond pas car il a été membre du conseil d'administration de la société dans les 5 ans avant d'être président au conseil de surveillance. De plus, il est un investisseur indirect possédant plus de 10% des parts de la société et est aussi membre du conseil d'administration d'une société de fonds qui détient Fastned à plus de 10%. Bart Lubbers peut ainsi profiter de ses positions pour en faire bénéficier sa société de fonds. Jérôme Janssen ne répond pas non plus aux critères d'indépendance car il cogère la société de fonds Schroders Capital. Cependant, des règles ont été mises en place afin d'éviter tout problème de **conflits d'intérêts**, et ces membres peuvent se voir exclus de certaines discussions. A ce jour, aucun problème n'a été rencontré.

- Pour poursuivre, les membres du conseil d'administration de Fastned ne **respectent pas la période de mandat maximale de 4 ans** (avec possibilité de se présenter à nouveau). La société défend vouloir une vision à long terme qui ne serait pas possible s'il fallait changer le conseil d'administration tous les 4 ans. Cela pourra être réévalué dans le futur.
- Enfin, la société ne respecte pas les pratiques recommandées concernant les **réunions** entre le conseil des actionnaires et les propriétaires des certificats de dépôt. De plus, le système des votes par procuration n'est pas respecté non plus étant donné que les propriétaires des certificats n'ont pas le droit de vote.

Fastned semble vouloir démontrer de la transparence quant à ses principes de gouvernance en publiant des documents relatifs à ceux-ci (Fastned, 2023).

Pour résumer ce point concernant la gouvernance, Fastned **ne respecte pas un certain nombre de règles** de bonne gouvernance et toutes ces dérives s'expliquent par le fait que la compagnie se considère toujours en pleine croissance. Les différentes règles pourraient venir perturber les stratégies et la bonne croissance de l'entreprise selon les directeurs de Fastned. Ce choix peut s'avérer être à **double tranchant**, comme cela sera analysé dans une section suivante à savoir la réputation de l'action (Chapitre 4, section 4.9). Les choix qu'a fait Fastned en matière de gouvernance peuvent s'avérer payants, car la société souhaite garder un contrôle sur sa croissance et ses objectifs tout en impliquant des personnes faisant partie de l'actionnariat. Toutefois, il est crucial de **prévenir les conflits d'intérêts** pour préserver les objectifs de l'entreprise.

2.4 Commentaire sur les pratiques ESG de Fastned

D'un point de vue **environnemental**, la compagnie Fastned apporte une grosse valeur ajoutée par sa raison d'être. Cependant, la société doit mieux communiquer quant à ses performances. D'un point de vue **social**, Fastned démontre des efforts conséquents pour être une société moderne qui respecte son prochain mais, à nouveau, le manque d'informations quantitatives et le fait que les résultats des enquêtes internes ne soient pas publiés remet en perspective ces efforts. Finalement, du point de vue de la **gouvernance**, selon le code de gouvernance des entreprises des Pays-Bas, Fastned a encore des progrès à faire. Ces choix peuvent être compréhensibles au vu du stade de son développement. Il est important que Fastned évite les conflits d'intérêts qui pourraient nuire à son image et sa croissance.

Bien que Fastned rencontre quelques problèmes, c'est une entreprise **engagée vers un développement durable**. Elle arrive à prouver grâce à ses différentes actions que les critères ESG guident la majorité des décisions de la compagnie. Par conséquent, Fastned **n'est pas considérée comme une société à risque selon les critères ESG**, à condition que la société continue à respecter ses engagements. Actuellement, il n'y a pas de rapport ESG officiel. De plus, de nombreux sites analysant l'action Fastned tels que Yahoo finance, Zone bourse, Bloomberg, n'ont pas encore émis d'avis concernant le risque ESG. Afin, d'appuyer les conclusions ci-dessus, le site Morningstar sustainalytics (2023) considère le risque ESG de Fastned comme faible avec un score de 17.9 (sur une échelle allant d'un risque négligeable égal à 0 et un risque sévère avec un score supérieur à 40).

2.5 SWOT

Voici une analyse SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) qui reprend les forces, les faiblesses, ainsi que les opportunités et les menaces en lien avec l'entreprise et son secteur. Ainsi, ce modèle évalue les facteurs internes et externes afin d'avoir une vision globale sur le potentiel ou non de l'entreprise (Puyt, Birger Lie & Wilderom, 2023).

2.5.1 Forces :

- **Internalisation du processus** : Fastned a décidé d'internaliser toutes les étapes de la construction et la gestion d'une station, ce qui lui confère un meilleur contrôle sur la qualité et les coûts.

- **Infrastructure, architecture, localisation des stations** : en possédant une infrastructure réfléchiée avec une architecture attrayante et une localisation stratégique, Fastned attire davantage de clients en proposant une expérience agréable.
- **Expérience** : la société jouit d'un fort pouvoir de négociation et arrive à construire ses stations à des prix de plus en plus bas et de plus en plus rapidement.
- **Image de marque, satisfaction des clients** : le système interne de gestion efficace et intégré permet à Fastned d'optimiser ses opérations et de fournir un service de qualité supérieure. Grâce aux données analysées et aux modèles créés pour améliorer ses performances, Fastned jouit de la réputation d'une marque solide et d'une satisfaction client élevée.
- **Stratégie de niche** : Fastned a choisi de se concentrer sur un marché de niche qui ne représente que 6% du total des points de recharge mais qui pourrait représenter 30% du volume de charge (annexe 7).
- **Entreprises ESG** : Fastned est une entreprise dont la mission principale est de favoriser la transition écologique.

2.5.2 Faiblesses :

- **Stratégie uniquement concentrée sur la construction de stations** : une focalisation excessive sur la construction de stations de recharge peut négliger d'autres aspects importants tels que la création de services à valeur ajoutée.
- **Petit réseau** : Fastned a un réseau de stations de recharge limité et même si c'est le cas pour beaucoup d'autres opérateurs, Fastned pourrait avoir du mal à rivaliser avec des concurrents ayant une couverture plus étendue à l'avenir.
- **Faible développement de son réseau** : dans un secteur en pleine croissance, si Fastned se doit d'augmenter le rythme à laquelle elle construit des stations.

2.5.3 Opportunités :

- **Demande exponentielle du marché** : la prochaine décennie sera électrique. L'augmentation de l'adoption des véhicules électriques ainsi que les nouvelles lois en vigueur créent une demande croissante pour les stations de recharge, offrant ainsi des opportunités de développement aux constructeurs.

- **Chargement pour véhicules utilitaires et camions** : l'expansion du marché vers les véhicules utilitaires et les camions électriques ouvre de nouvelles possibilités pour Fastned, qui affirme avoir conçu ses stations pour accueillir ce genre de véhicule.
- **Création de stores, magasins** : opportunité de diversifier ses activités en offrant des services supplémentaires, tels que des magasins ou des espaces de détente, pour attirer davantage de clients et générer des revenus supplémentaires. Certes, Fastned envisage cette opportunité mais elle s'applique aussi à tous ses concurrents.

2.5.4 Menaces :

- **Concurrents sérieux et de nature différentes** : la concurrence dans le secteur des stations de recharge s'intensifie ce qui peut mettre en péril la position des constructeurs existants.
- **Forte dépendance aux politiques** : les décisions politiques concernant les subventions, les réglementations et le déploiement des infrastructures de recharge peuvent avoir un impact considérable sur les constructeurs de stations de recharge.
- **Génération de revenu** : de manière générale, les opérateurs de stations de recharge électrique ont du mal à générer des revenus (Chapitre 3, section 3.2).
- **Fausse estimations** : des estimations incorrectes de la demande ou de la croissance de la mobilité électrique peuvent affecter négativement les plans de croissance de Fastned.
- **Exposition au risque technologique** : bien qu'actuellement, la mobilité électrique semble être l'avenir, dans un secteur en pleine croissance, générateur d'innovations, de nouvelles technologies qui rendraient obsolètes les technologies existantes peuvent voir le jour rapidement.

Actuellement, Fastned est un acteur majeur dans la création des stations de recharge rapide, c'est d'ailleurs le leader aux Pays-Bas. Bien que Fastned possède un business model et une stratégie reposant sur de nombreuses forces, Fastned va devoir continuer à redoubler d'effort pour faire face à ses faiblesses et aux menaces grandissantes sur le secteur. Maintenant, il est temps de s'intéresser à la santé financière de Fastned.

Chapitre 3 : analyse financière

Cette section analyse les différents aspects financiers de Fastned. En premier lieu, il y a une **analyse du bilan**, suivie par une analyse du **compte de résultat**. Enfin, une analyse des **flux de trésorerie** est effectuée avant de passer à une analyse des **concurrents** de Fastned. Cette analyse concernant le secteur détermine si Fastned est dans une situation financière qui est propre à l'entreprise ou s'il s'agit d'une situation générale.

Pour ce qui est de l'analyse financière, celle-ci se concentre sur les **3 dernières années** de l'entreprises à savoir les années 2020, 2021 et 2022. Fastned étant une compagnie en pleine croissance, c'est durant ces 3 dernières années que l'entreprise est passée à la vitesse supérieure et a connu des changements intéressants, pertinents pour la suite de l'analyse.

3.1 Analyse du bilan

Voici un tableau reprenant le bilan de Fastned qui, à la fin de l'année 2022, s'élevait à 315 millions d'euros.

Evolution du bilan restructuré de Fastned

€000		2020	2021	2022
Actif non-courant	Immobilisations incorporelles	2.991	2.869	2.666
	Immobilisations corporelles	36.081	70.653	136.967
	Droit d'utilisation de l'actif	4.396	6.551	8.719
	Immobilisations financières non-courantes:	1.374	1.370	3.476
		44.842	81.443	151.828
Actif courant	Immobilisations financières courantes	0	37	11
	Prépaiement	393	1.602	5.347
	Créances commerciales et autres créances	1.199	2.930	8.506
	Trésorerie et équivalents de trésorerie	33.850	128.591	149.538
		35.442	133.160	163.402
Total de l'actif		80.284	214.603	315.230
Capitaux propres	Capital social	150	171	192
	Prime d'émission	28.247	172.087	246.247
	Réserves légales	434	543	573
	Bénéfices non distribués/pertes reportées	-46.903	-63.592	-86.367
		-18.072	109.209	160.645
Passif non-courant	Prêts et emprunts portant intérêt	86.559	74.717	103.997
	Dettes de location-financement	4.151	6.557	8.570
	Provisions	2.368	5.247	9.979
	Revenus différés	386	355	314
		93.464	86.876	122.860
Passif courant	Dettes commerciales et autres dettes	2.438	6.095	21.576
	Prêts et emprunts portant intérêt	1.832	11.548	8.909
	Dettes de location-financement	622	875	1.240
		4.892	18.518	31.725
Total des dettes		98.356	105.394	154.585
Total des capitaux propres et des dettes		80.284	214.603	315.230

Figure 2 (Source : rapport annuel de Fastned 2020, 2021 et 2022)

En observant le bilan de la société Fastned, le premier élément qui attire l'attention est la **croissance de l'actif total** de la compagnie au fil des années. Cela commence surtout à devenir intéressant à partir de 2020. Ces différentes augmentations sont dues à des levées de fonds ainsi qu'à l'émission d'obligations que Fastned a effectués chaque année.

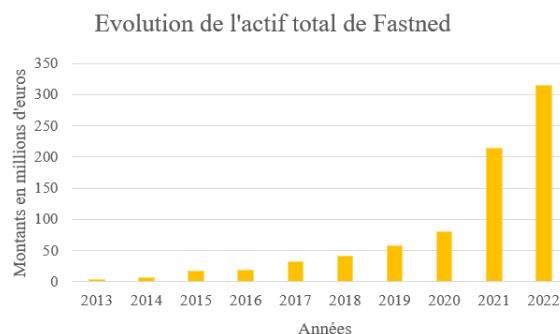


Figure 3 (Sources : rapport annuel de Fastned de 2013 à 2022)

Il s'agit là des deux manières principales choisies pour augmenter le capital, la première étant d'**émettre de nouveaux titres**, tout en diluant ainsi le capital, la seconde étant d'**émettre des obligations**. Ce choix d'émettre des obligations peut se justifier par le fait que les taux d'intérêts peuvent être plus avantageux et qu'il y a généralement moins de restriction qu'avec un emprunt vers une banque (Investopedia, 2022).

De manière générale, Fastned s'arrange pour émettre des obligations et ou émettre des titres afin de garder un bon équilibre. En 2020, le **ratio d'indépendance financière** (capitaux propres/(capitaux propres + dette à moyen et long terme)) était de -24%, ce qui indique que les dettes étaient trop importantes par rapport aux capitaux propres. Avec un tel ratio, il aurait été difficile pour l'entreprise d'emprunter à nouveau. Ainsi, en 2021 Fastned a restructuré son bilan en émettant des nouveaux titres, amenant ainsi le ratio d'indépendance financière à 56%, qui est maintenu en 2022. En regardant au passif, le total des dettes était de 123% et les capitaux propres de -23%. Grâce à cette émission de titres en 2021, le poids des dettes est passé à 49% et les capitaux propres à 51% pour 2021 et 2022.

De plus, en regardant au **ratio de liquidité** (actif courant/passif courant), il apparaît que Fastned est solvable, en 2020 et 2021 ; ce ratio est de 7.2 et de 5.1 en 2022, ce qui signifie que Fastned peut payer ses dettes à court terme.

Un autre élément qui attire le regard concerne les pertes, un poste qui ne cesse d'augmenter depuis les débuts de l'entreprise. La suite de l'analyse va donc se concentrer sur le compte de résultat.

3.2 Analyse du compte de résultat

Depuis ses débuts, Fastned ne parvient pas à dégager de résultat positif, une analyse du compte de résultat permettra de mieux comprendre les revenus et les coûts de la société.

Evolution du compte de résultat restructuré de Fastned

Chiffres clés (millions d'euros)	2020	2021	2022
Chiffre d'affaires	6,3	12,4	36
Autres revenus	0,6	0,1	0
Total des revenus	6,9	12,5	36
Marge brute d'exploitation	5,2	8,7	20,5
Marge brute d'exploitation (%)	83%	71%	57%
Coûts d'exploitation du réseau	(4,3)	(6,4)	(12,4)
EBITDA opérationnel	0,9	2,4	8,1
Coûts d'expansion du réseau	(4,7)	(6,8)	(12)
EBITDA sous'(jacent de l'entreprise	(3,8)	(4,4)	(4)
Postes exceptionnels	(0,1)	(8,2)	(0,5)
EBITDA	(3,9)	(12,6)	(4,6)
Dépréciations et amortissements	(4,1)	(5,9)	(10,3)
Produits/(charges) financier(e)s	(4,4)	(6,2)	(7,4)
Bénéfice net sous'(jacent	(12,3)	(16,4)	(21,7)
Bénéfice net	(12,4)	(24,6)	(22,2)
Résultat par action	(0,84)	(1,48)	(1,27)

Figure 4 (Sources : rapport annuel de Fastned 2021 et 2022)

Avant de procéder à une analyse des variations du compte de résultat, il est important de bien comprendre tous les **coûts qui se cachent derrière ces intitulés** afin de pouvoir réaliser une estimation des revenus futurs.

Sur l'électricité revendue, Fastned réalise une **marge** qui fluctue en fonction des prix de l'électricité, cette marge était de 57% en 2022, due à la crise énergétique et de 83% en 2020. Les revenus de Fastned connaissent une croissance exponentielle, augmentant ainsi de 96% de 2020 et 2021 et de 191% de 2021 et 2022. Pour information, les autres revenus concernent un contrat, datant de 2019, pour lequel Fastned a créé une station pour un particulier.

Par la suite, Fastned rencontre différents coûts dont les **coûts d'exploitation** du réseau. Ces coûts représentent les frais directement liés à la gestion des stations comme la location des emplacements, les frais de connexion à la structure électrique etc. mais aussi les frais indirectement liés à la gestion des stations comme les salaires, les frais administratifs etc. En soustrayant ces frais à la marge brute, c'est ainsi qu'est obtenu l'**EBITDA opérationnel**.

Ensuite, il y a ce que Fastned appelle les **coûts liés à l'expansion du réseau**. Ces coûts concernent les salaires et les frais liés au développement du réseau Fastned, comme par exemple les frais de recherche et d'acquisition de nouveaux terrains, les frais liés à la création de design pour les stations mais aussi les frais pour le développement du système informatique. Il est important de différencier les coûts liés à l'expansion des coûts de

construction de nouvelles stations car ces derniers sont représentés dans le CAPEX. En retirant les coûts d'expansion de l'EBITDA opérationnel, le résultat obtenu est l'EBITDA sous-jacent de l'entreprise.

De cet EBITDA sous-jacent, il faut soustraire les **postes exceptionnels** pour obtenir l'EBITDA. Derrière cet intitulé « postes exceptionnels » se cache le plan d'option d'achat d'actions des employés, dont la plus grosse action fut menée en 2021 car Fastned avait atteint un de ses objectifs et avait ainsi décidé de récompenser ses employés.

Pour finir, à partir de l'EBITDA, il faut soustraire les coûts liés à la **dépréciation et à l'amortissement**, coûts directement liés aux stations, machines et autres, ainsi que les **coûts financiers** représentant les intérêts que Fastned doit payer à ses différents créditeurs.

Il est aussi important de constater qu'actuellement, Fastned n'a dû payer encore **aucun impôt** car son résultat est négatif.

Maintenant que tous les éléments qui composent le compte de résultat sont bien compris, voici un tableau reprenant les proportions des différents coûts par rapport au revenu total de Fastned :

Evolution des coûts de Fastned en proportion du revenu

Proportion des coûts par rapport au revenu total	2020	2021	2022
Total des revenus (million €)	6,9	12,4	36
Coûts de l'électricité	43%	30%	17%
Coûts d'exploitation du réseau	34%	52%	62%
Coûts d'expansion du réseau	33%	55%	68%
Postes exceptionnels	1%	66%	1%
Dépréciations et amortissements	29%	48%	59%
Produits/(charges) financier(e)s	21%	50%	64%

Figure 5 (Sources : rapport annuel de Fastned 2021 et 2022)

Tout d'abord, la première chose à constater est que les coûts de Fastned n'augmentent **ni de manière linéaire, ni de manière proportionnelle** au fil des années.

Ensuite, la marge brute de Fastned a diminué au cours des 3 dernières années, la société explique ce phénomène par la **volatilité** des prix de l'électricité causée par la crise énergétique.

Autrement, excepté les postes exceptionnels, Fastned a réussi à diminuer le reste de ses coûts proportionnellement parlant et ce, malgré une marge plus faible.

Maintenant que le compte de résultat a été analysé, il est temps de passer à une analyse des cash-flows afin de mieux comprendre comment Fastned s'en sort.

3.3 Analyse du cash-flow

Evolution du cash-flow de Fastned

€000	2020	2021	2022
Activités opérationnelles			
Flux de trésorerie net provenant des activités d'exploitation	-6.786	-9.979	-10.790
Proportion des activités opérationnelles par rapport à l'augmentation nette de la trésorerie (%)	-47%	-11%	-52%
Augmentation comparée à l'année N-1 (%)		47%	8%
Activités d'investissement			
Flux de trésorerie net utilisé pour les activités d'investissement	-8.488	-36.598	-67.492
Proportion des activités d'investissements par rapport à l'augmentation nette de la trésorerie (%)	-58%	-39%	-322%
Augmentation comparée à l'année N-1 (%)		331%	84%
Activités financières			
Flux de trésorerie net/ (utilisé dans) les activités de financement	29.797	141.318	99.229
Proportion des activités financières par rapport à l'augmentation nette de la trésorerie (%)	205%	149%	474%
Augmentation comparée à l'année N-1 (%)		375%	-29%
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	14.523	94.741	20.947
Trésorerie et équivalents de trésorerie au 1er janvier	19.327	33.850	128.591
Trésorerie et équivalents de trésorerie au 31 décembre	33.850	128.591	149.538

Figure 6 (Sources : rapport annuel de Fastned 2021 et 2022)

Pour continuer avec les cash-flows, comme constaté précédemment, l'entreprise n'arrive **pas à générer du cash avec son activité**, les flux de trésorerie en lien avec l'activité de l'entreprise sont négatifs. Pour ce qui est des flux de trésorerie d'investissements, les cash-flows sont aussi négatifs et cela résulte des différents **investissements en lien avec l'expansion** du réseau de Fastned. Finalement, en ce qui concerne les activités financières, Fastned est chaque année en positif et cela, grâce aux **différentes levées de fonds** réalisées. Pour finir, Fastned se retrouve avec **une trésorerie positive** seulement grâce aux différents **financements** auxquels la société a dû faire recours.

Pour donner suite à l'analyse sur les états financiers de Fastned, cette société assez récente se trouve en pleine phase de croissance. Celle-ci se définit comme la période pendant laquelle la compagnie va se focaliser sur la **recherche de capital afin d'augmenter son budget pour financer son expansion** (Churchill & Virginia, 2023). En effet, depuis sa création, Fastned n'a pas réussi à être rentable grâce à ses activités. Cependant, elle ne fait qu'augmenter ses actifs. Si Fastned a réussi à survivre jusqu'ici, c'est bien **grâce aux différentes levées de fonds** qui servent à financer sa croissance via l'expansion de son réseau.

En revanche, ce **mode de fonctionnement n'est pas viable** dans le long terme, et même si Fastned a annoncé pouvoir couvrir sa croissance jusqu'à la fin de 2024, elle va devoir atteindre la phase de maturité et être rentable si elle veut continuer de prospérer (Churchill & Virginia, 2023). Actuellement, Fastned a annoncé avoir des bénéfices nets positifs pour 2023, mais la firme ne s'est pas encore prononcée quant à la génération de cash-flows positifs. **Comment Fastned va-t-elle faire pour sortir de cette situation ?** Cette question fera l'objet de la section 4.1 du chapitre 4, concernant les projections futurs.

3.4 Méthode des comparables

La méthode des comparables consiste à définir un échantillon d'entreprises similaires à l'entreprise étudiée afin de comparer différentes mesures pour pouvoir procéder à la valorisation (Meitner, 2006). Pour Fastned, utiliser la **méthode des comparables semble ne pas être approprié**, car actuellement, trop peu d'entreprises de station de recharge sont cotées en bourse à cause de la jeunesse du secteur.

Parmi les entreprises similaires que conseille Yahoo Finance (2023) ou Zonebourse (2023), (Morning star et Bloomberg ne fournissent pas d'information concernant les concurrents de Fastned), se retrouvent EVGO, Blink charging, Nuvve holding corp, etc. Même si la plupart des **entreprises ne ressemblent pas à Fastned** car ces sociétés sont cotées et opèrent principalement aux Etats-Unis et de plus, aucune n'est vraiment spécialisée dans la recharge rapide publique, voici tout de même une sélection de 4 entreprises plus ou moins similaires :

Allego : Créée en 2013, elle opère dans la même région que Fastned, ainsi que dans quelques pays supplémentaires en Europe. Elle possède 2702 chargeurs rapides et 26554 chargeurs lents. Allego construit et gère ses emplacements, mais collabore également avec des particuliers en échange d'une compensation mensuelle, sans récupérer les bénéfices liés à la vente (Allego, 2023).

EVgo : Fondée en 2010, cette société basée aux États-Unis est un opérateur de stations de recharge rapide avec environ 900 localisations. EVgo est l'un des leaders aux États-Unis (EVgo, 2023).

Ces deux entreprises, bien que cotées à la bourse américaine, ont un business model similaire à Fastned alors que les deux autres entreprises suivantes sont liées à la mobilité électrique, mais avec des business model différents :

Wallbox : Créée en 2015, elle se concentre sur l'installation de chargeurs dans le privé, présente dans plus de 80 pays avec plus de 300 000 chargeurs installés. WallBox fabrique et vend ses propres chargeurs, sans revendre d'électricité (WallBox, 2023).

Chargepoint : Fondée en 2007, elle est un acteur majeur en Amérique du Nord et en Europe, se focalisant sur la vente de hardware et de logiciel software pour permettre aux particuliers d'exploiter les bornes de recharge (Chargepoint, 2023).

Ici la méthode des comparables n'aura pas comme objectif de fournir une estimation des revenus de Fastned mais plutôt de comprendre les caractéristiques financières du secteur en général.

Tableau des pairs de Fastned

	Valeur au 30-07-2023			Valeur au 31/12/2022			
	Prix de l'action	Nombre d'actions	Valeur sur le marché	Valeur comptable (en euro)	Chiffre d'affaires (M€)	EBITDA (M€)	Bénéfice net (M€)
Fastned	30,35	19.307.947	583.100.000	160.650.000	36	-14	-22
Allego	2,67	265.842.697	709.800.000	27.013.000	134	-314	-305
Evgo	4,07	102.039.312	415.300.000	484.739.200	51	-140	-26
Chargepoint	7,93	353.089.533	2.800.000.000	332.838.624	44	-315	-324
WallBox	3,47	194.668.588	675.500.000	169.150.000	144	-135	-63

Figure 7 (Sources : Morningstar et rapport annuel 2022 de Allego)

Sur le tableau ci-dessus, **aucune des sociétés n'a réalisé de résultat positif**, ni même un EBITDA positif en 2022.

Voici maintenant différents ratios comme la valeur de l'entreprise sur le marché divisée par le chiffre d'affaires (VE/CA) et la valeur de l'entreprise sur la valeur comptable, communément appelé Price-to-book ratio (VE/VC). Pour le premier ratio VE/CA, c'est Fastned qui obtient le plus gros ratio, cela signifie que par rapport à sa valorisation sur le marché, c'est Fastned qui réalise **le plus petit chiffre d'affaires** en comparaison à ses concurrents. Pour ce qui est du ratio VE/VC, ce ratio pour Fastned est de 3,6, ce qui se trouve en-dessous de ses concurrents, excepté Evgo. Étant donné que ce ratio reste supérieur à 1, cela signifie que la **valorisation sur le marché est supérieure** à la valeur comptable.

Ratio de Fastned et ses pairs

	Au 30-07-2023 en euro	
	VE/CA	VE/VC
Fastned	16,2	3,6
Allego	5,3	26,3
Evgo	8,1	0,9
Chargepoint	6,4	8,4
WallBox	4,7	4,0

Figure 8 (Sources : Morningstar et rapport annuel 2022 de Allego)

En conclusion, c'est Fastned qui réalise le plus petit chiffre d'affaires proportionnellement parlant, mais Fastned obtient un meilleur ratio Price-to-book. Ici,

d'autres ratios tels que le VE/Ebitda, VE/Bénéfice net ou encore le résultat par action ne sont pas analysés car bien entendu tous ces ratios sont négatifs.

Les tableaux suivants représentent différents ratios, mais cette fois-ci en lien avec le nombre de stations et de chargeurs des entreprises. Pour ces ratios, seules Allego et Evgo sont sélectionnées car Wallbox et Chargepoint ont des business model trop différents.

Ratios pour Fastned, Allego et Evgo

	Au 30-07-2023 en euro	Au 31-12-2022 en euro							
	Valeur sur le marché	Chiffre d'affaires (M€)	Nombre de chargeurs	Nombre de stations	VE/chargeur	VE/station	Revenu/chargeur	Revenu/station	
Fastned	583.100.000	36	1237	244	471.382	2.389.754	29.086	147.459	
Allego	709.800.000	134	(Voir tableau d'Allego)		25.435		4.798		
EVGO	415.300.000	51	3100	900	133.968	461.444	16.511	56.871	

Figure 9 (Source : rapport annuel 2022 de Fastned, Allego et Evgo)

Nombre de chargeurs d'Allego

Allego	Situation au 30 avril 2023			
	Chargeur AC	Chargeur FAST	Chargeur Ultra fast	Total
Estimations du nombre de chargeurs publiques	23.195	316	469	23.980
Estimations du nombre de chargeurs privés	3.359	220	347	3.926

Figure 10 (Source : présentation pour investisseurs d'Allego)

Tout d'abord, voici quelques points importants à clarifier. Pour Fastned, il s'agit du nombre de chargeurs et de stations au 31 décembre 2022 (Fastned, 2023), pour Evgo, il s'agit de la situation au 29/07/2023 mais, la société ne dispose pas de nombre plus précis (Evgo, 2023). Pour ce qui est d'Allego, il s'agit de la situation au 30 avril 2023. Pour rappel, la société construit des chargeurs pour des privés (nombre de chargeurs privés dans le tableau) et la société ne disposait pas du nombre de chargeurs mais du nombre de prises pour se connecter. Comme le plus souvent le nombre de prises est de 1 pour les chargeurs AC et de 2 pour les chargeurs fast et ultra fast, le nombre de prises fast et ultra fast a été divisé en 2 pour obtenir le nombre du tableau. Allego ne communique pas sur le nombre de stations qu'elle détient (Allego, 2023).

Maintenant que ces deux tableaux sont compris, en analysant ces ratios que sont la valeur marchande de l'entreprise en fonction du nombre de chargeurs et de stations (VE/chargeur et VE/station) ainsi que le revenu en fonction du nombre de chargeurs et de stations (Revenu/chargeur et Revenu/station), **Fastned performe mieux que ces deux concurrents** : en effet, pour tous ces ratios, elle obtient des scores plus élevés ce qui signifie que ses chargeurs et ses stations réalisent de meilleurs résultats proportionnellement parlant.

De plus, en ne comparant rien qu'avec Allego, société qui se concentre aussi sur des chargeurs lents et qui travaille aussi avec des partenaires pour ces chargeurs, le business model de Fastned est plus intéressant en ne prenant en compte que le nombre de chargeurs.

Plusieurs conclusions peuvent être tirées de cette analyse des comparables : la première est que la méthode des comparables ne permettra pas dans ce cas d'aider à valoriser l'entreprise. La deuxième conclusion à tirer est que Fastned n'est pas un cas à part, il s'agit bien du **secteur dans son entièreté qui est actuellement dans le rouge**. Cela fait sens étant donné que comme l'a démontré une étude de EY (2020), les opérateurs de station de recharge mettent du temps avant de générer des cash-flows et des bénéfices suite aux investissements conséquents. Enfin, la dernière conclusion est que Fastned se débrouille mieux que ses concurrents directs concernant les revenus générés par ses chargeurs et stations.

Bien que ces analyses permettent de mieux comprendre la situation de Fastned et du secteur, il est important de prendre conscience que les conclusions ci-dessus sont à traiter avec précaution car l'échantillon des entreprises similaires à Fastned est trop faible.

Chapitre 4 : Le processus de valorisation d'entreprise

Maintenant qu'une analyse stratégique et une analyse financière ont été réalisées, il est temps de passer aux différentes **étapes de valorisation** de l'entreprise. Cela permettra par la suite de prodiguer un conseil quant à l'achat ou non des actions Fastned. Conseiller, aider les investisseurs représente un des rôles des analystes financiers (Bayle & Schwartz, 2005).

C'est la méthode des **flux de trésoreries actualisés** qui a été choisie, cette méthode étant surtout utilisée pour valoriser les sociétés risquées, de petite taille, réalisant des pertes et avec un nombre limité de pairs (Demirakos, Strong & Walker, 2004). Dans ce processus d'évaluation, plusieurs étapes essentielles doivent être suivies. Tout d'abord, il est nécessaire de **projeter le flux de trésorerie** disponible pour l'entreprise en prenant en compte les futurs revenus générés par l'activité de l'entreprise (voir section 4.2). Ensuite, le **taux d'actualisation**, également appelé Coût Moyen Pondéré du Capital (CMPC ou même WACC en anglais), doit être calculé en considérant la structure de financement de l'entreprise, ce qui inclut le coût de la dette et le coût des capitaux propres (voir section 4.3).

Une fois que le flux de trésorerie futur et le taux d'actualisation ont été déterminés, les flux de trésorerie projetés sont **actualisés** pour obtenir leur valeur actuelle (voir section 4.4).

Ensuite, il est nécessaire de déterminer le **taux de croissance**, qui représente l'estimation de la croissance future de l'entreprise. Ce taux est utilisé pour projeter les flux de trésorerie à plus long terme, après la période initiale de prévision (voir section 4.5).

La **valeur résiduelle** de l'entreprise est ensuite calculée en estimant sa valeur à la fin de la période de prévision, en utilisant le taux de croissance préalablement déterminé. Cette valeur résiduelle représente la valeur de l'entreprise après la période de prévision. Une autre approche consiste à évaluer la valeur de l'entreprise en estimant que celle-ci ne cessera pas ses activités, il s'agit de la méthode de perpétuité.

Après avoir obtenu la valeur actuelle des flux de trésorerie projetés et la valeur résiduelle, il est nécessaire de déduire la valeur de la dette à la date de l'évaluation. Cela permet de calculer la **valeur des capitaux propres**, c'est-à-dire la valeur attribuée aux actionnaires de l'entreprise (Vlaovic-Begovic, Momcilovic, & Jovin, 2013) (voir section 4.6). Il est maintenant temps d'appliquer ce processus de valorisation à l'entreprise Fastned.

4.1 Projections des flux de trésorerie

Pour ce qui est des projections concernant Fastned, ces projections vont être réalisées selon 2 scénarios :

- Le premier représente la **vision de Fastned**, les projections de ce scénario vont se baser sur les différents indicateurs que la société communique.
- Le second scénario, **la vision adaptée de Fastned**, considère que la vision de Fastned est quelque peu ambitieuse et par conséquent, ses objectifs vont être revus à la baisse.

Pour chaque scénario, les projections sont calculées jusqu'à l'année **2030**. Certes, il n'est pas courant de réaliser des projections si lointaines, mais ce choix a été fait au vu des caractéristiques de l'entreprise et de son secteur. Tout d'abord, 2030 est l'année pour laquelle Fastned s'est fixé des objectifs, il s'agit aussi de l'année où l'entreprise aura potentiellement atteint une **croissance plus stable** qu'actuellement (Churchill & Virginia, 2023). Ensuite, en ce moment, le secteur est en pleine évolution ; en 2030, il y aura encore 5 ans avant l'année butoir 2035 pour laquelle l'UE s'est fixé des objectifs concernant la neutralité carbone (Conseil Européen, 2023), il peut être supposé que le secteur de la recharge de véhicules électriques soit plus stable et connaîtra moins de changements majeurs.

4.2 Calcul des cash-flows

Afin de calculer les cash-flows, la première étape va être d'estimer le bénéfice net. Pour rappel, les calculs et les différents postes qui composent le bénéfice net sont expliqués dans le chapitre 3 section 3.2 analyse du compte de résultat. Pour ce qui est des intitulés précédant le revenu total, ces intitulés sont assez explicites et seront développés dans les scénarios.

Une fois le **bénéfice net atteint**, il faut additionner les dépréciations et amortissements, qui ne représentent pas un mouvement de cash, additionner (ou soustraire) les variations du fonds de roulement et enfin soustraire les dépenses d'investissements (Capital Expenditure ou CAPEX) (Wave, 2022). Il y a cependant une particularité pour Fastned, les postes exceptionnels (pour rappel composés des options d'achat d'actions réservées aux employés) sont des dépenses opérationnelles mais ne représentent pas de mouvement de cash (Fastned, 2023) ; par conséquent, il faut additionner ces dépenses afin d'obtenir le cash-flow de Fastned.

Avant de commencer à projeter les cash-flows selon les 2 scénarios, il faut mentionner que **certains taux et coûts ne changeront pas** au cours de ces 2 scénarios. Voici comment

Méthode de calcul des cash-flow de Fastned

cela va se dérouler : le tableau à droite de ce paragraphe représente le calcul à partir du revenu vers le « free cash-flow ». Les éléments situés à droite de l'encadré en vert **vont varier** lors de chaque scénario, leurs variations seront donc expliquées lors du développement des scénarios. Ces différents éléments composent les facteurs clés de succès de Fastned. En effet, comme vu précédemment, lors de l'analyse financière, Fastned se trouve actuellement dans une situation assez inconfortable. Toutefois, si la société arrive à augmenter son revenu tout en diminuant ou en gardant ses coûts constants, elle parviendra à devenir rentable.

Intitulé	
Partie où les taux, les coûts et les revenus vont varier en fonction du scénario	Année
	Revenu moyen par station (€)
	Nombre de stations
	Nombre de chargeurs par station
	Nombre de chargeurs
	Revenu total (€)
	Marge
	Coûts des ventes (€)
	Marge brute (€)
	Coûts d'opération (€)
	Coûts d'opération d'une station (€)
	EBITDA opérationnel (€)
	Coûts de l'extension du réseau (€)
	Coûts de l'extension du réseau par station construite (€)
	EBITDA sous-jacent de la compagnie (Selon estimation) (€)
EBITDA sous-jacent de la compagnie (Marge de 40%) (€)	
EBITDA sous-jacent de la compagnie (Moyenne) (€)	
Postes exceptionnels (€)	
EBITDA (€)	

Figure 11 (Sources : rapport annuel de Fastned 2022)

En revanche, les différentes variables situées à droite de l'encadré en rouge du tableau ci-dessous, **resteront identiques** pour tous les scénarios. Par identique, cela sous-entend que les taux et les méthodes de calcul ne changeront pas d'un scénario à l'autre. En revanche, les montants peuvent varier si les données initiales venaient à changer.

Voici comment seront calculés les différents postes pour chacun des scénarios :

Méthode de calcul des cash-flow de Fastned

Intitulé	
Partie où les taux et coûts vont rester inchangés	Année
	D&A et provisions (€)
	Coûts financiers (€)
	EBIT (€)
	Taux d'imposition
	Taxes (€)
	Bénéfice net (€)
	Coûts d'installation par chargeur pour l'extension du réseau (€)
	Coûts du réseau par chargeur pour l'extension du réseau (nouvelles stations uniquement) (€)
	Nombre de chargeurs théoriques dans les nouvelles stations
	Nombre total de chargeurs construits
	Coûts d'installation de l'extension du réseau par chargeur (€)
	CAPEX (€)
	Variation du fonds de roulement (€)
	Postes exceptionnels (€)
D&A et provisions (€)	
Free cash flow (€)	

Figure 12 (Sources : rapport annuel de Fastned 2022)

-Dépréciation & Amortisation (D&A) et provisions :

ce poste varie en relation avec **l'augmentation du nombre de stations et de chargeurs**. Afin d'estimer la croissance de ce poste, le taux de dépréciation moyen a été calculé en effectuant la moyenne des taux d'amortissements de Fastned (2023). Le taux moyen obtenu est de 10,6 % ; ce taux est par la suite appliqué aux CAPEX, qui représentent les investissements de Fastned, et le montant obtenu est ensuite additionné au montant de l'année antérieure. La formule peut se résumer ainsi : $N = D\&A \text{ et provisions } N-1 + CAPEX (N) * 10,6\%$.

-Coûts financiers : pour les **coûts financiers**, le coût de la dette est de 4,8 % (voir chapitre 4, section 4.3). Au

cours des 4 dernières années, Fastned a émis des obligations pour un montant d'un peu plus de 28 millions d'euros par an en moyenne (Fastned, 2021 & 2023). Ainsi, il est supposé que les coûts financiers augmentent de 1,35 million d'euros par an, soit 4,8 % de 28 millions.

-Taux d'imposition : le **taux d'imposition** a été calculé en effectuant la moyenne pondérée des taux d'imposition des pays dans lesquels Fastned opère, en fonction de la proportion de revenu effectué dans chaque pays. (Le détail du calcul du taux d'imposition se trouve dans le chapitre 4 section 4.3 concernant le calcul du WACC)

-CAPEX : pour ce qui est du **calcul du CAPEX**, il s'agit peut-être du point le plus complexe. Dans son nouveau rapport, Fastned a annoncé que l'installation d'un chargeur dans une station existante leur coûtait 95 000 € et qu'un nouveau chargeur dans une nouvelle station leur coûtait 120 000 € (95 000 € + 25 000 € liés aux frais de la nouvelle station). De plus, ces frais vont augmenter de 2 % par an, car c'est le taux moyen de l'inflation de 2013 à 2023 pour la zone euro (calcul réalisé avec les données de statistiques de la zone euro, 2023).

Par conséquent, pour calculer le CAPEX, il faut définir le nombre de chargeurs ajoutés dans des stations existantes et le nombre de chargeurs construits dans de nouvelles stations. En supposant que Fastned équipe chaque nouvelle station de 8 chargeurs (objectif pour 2030 de Fastned), ainsi est obtenu le nombre théorique de nouveaux chargeurs que Fastned construit.

En comparant ensuite ce nombre théorique avec le nombre de chargeurs que Fastned construit réellement, il est possible de connaître le nombre de chargeurs équipant des stations existantes ou de nouvelles stations.

Par exemple, si l'année N, Fastned projette de construire 10 stations, chacune équipée de 8 chargeurs, le nombre de chargeurs théorique dans des nouvelles stations est de 80. Or, Fastned n'a par exemple construit réellement que 66 chargeurs. Donc ces 66 chargeurs réellement construits, l'ont été dans des nouvelles stations. L'année N+1, Fastned construit 10 nouvelles stations et donc 80 chargeurs de manière théorique dans des nouvelles stations, mais en réalité, Fastned construit 100 chargeurs. Ainsi, il peut être supposé que Fastned a construit 80 chargeurs dans de nouvelles stations et les 20 autres dans des stations déjà existantes.

De cette manière, le CAPEX peut être estimé : (nombre de chargeurs dans une nouvelle station * 120 000 € (pour l'année 2023)) + (nombre de chargeurs construits dans une station existante * 95 000 € (pour l'année 2023))

-Variation du fonds de roulement : en ce qui concerne ce poste, celui-ci dépend principalement des dettes fournisseurs et des frais liés aux emprunts, tandis que du côté des créances, il s'agit de créances avec les clients. Les clients payent de manière immédiate (excepté quand ceux-ci ont des cartes de crédit, la transaction peut prendre jusqu'à 14 jours), et en ce qui concerne les montants à payer par la société, ceux-ci sont payés dans les 30 jours (Fastned, 2023).

Vu que les revenus vont continuer de progresser plus rapidement que les autres éléments, il peut être supposé que la variation en fonds de roulement va continuer à être **négative**. Ainsi, en prenant la moyenne des changements sur les 3 années précédentes, la variation du fonds de roulement a diminué de -2 410 000 € en moyenne par rapport aux années précédentes. C'est ce montant qui va être soustrait chaque année afin de fournir une estimation de la variation en fonds de roulement.

-Postes exceptionnels : ce poste concerne les frais liés à **l'option d'achat d'actions des employés**. Dans son rapport annuel de 2022, Fastned a défini 10 objectifs pour cela, (annexe 9) Fastned en a déjà réalisé 4 dont un en ce début d'année 2023.

Même si finalement le postes exceptionnel n'a pas d'impact sur la trésorerie, il sera estimé de la manière suivante : en multipliant le nombre d'employés par le nombre d'options proposées en 2021 et au même prix de 2021, en considérant les frais soit 55€. Afin d'estimer le nombre d'employés, le taux d'augmentation du personnel sera de 15%, car au cours des 6 dernières années, le nombre d'employés a augmenté d'environ 15% 3 fois. Prendre la moyenne du taux d'augmentation des employés sur les 6 dernières années ne semble pas raisonnable puisque cela s'élève à 44%.

Maintenant que les coûts sont expliqués, il est temps de passer aux différents scénarios.

4.2.1 La vision de Fastned

Afin de bien comprendre la vision 2030 de Fastned, voici quelques indicateurs importants qui vont guider cette projection :

La vision de Fastned : Projection des revenus

Intitulé	Années antérieures			Projections							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Revenu moyen par station (€)	58.000	113.000	237.000	291.333	345.666	400.000	520.000	640.000	760.000	880.000	1.000.000
Nombre de stations	134	188	244	297	350	450	588	726	864	1.002	1.140
Nombre de chargeurs par station	3,5	4,0	5,1	5,4	5,7	6,0	6,4	6,8	7,2	7,6	8,0
Nombre de chargeurs	456	759	1.237	1.604	1.995	2.700	3.763	4.937	6.221	7.615	9.120
Revenu total (€)	6.253.000	12.466.000	35.978.000	86.525.901	120.983.100	180.000.000	305.760.000	464.640.000	656.640.000	881.760.000	1.140.000.000

Figure 13 (Source : tableau réalisé par Baptiste Cadet sur base des informations de Fastned)

En premier lieu, Fastned souhaite atteindre **1000 stations avant 2030** et avoir plus de 350 stations en 2024. De plus, à partir de 2024, l'objectif est de construire à un **rythme de 100 stations par an**. Pour ce qui est des chargeurs, Fastned souhaite avoir 6 chargeurs par station en moyenne en 2025 et **8 en 2030**.

Concernant ses revenus, elle souhaite atteindre **400 000 € de chiffre d'affaires par station** d'ici 2024 et vise le **million** d'euros de chiffre d'affaires par station en 2030. La société a annoncé pouvoir atteindre plus de **40% de marge pour l'EBITDA sous-jacent en 2025**.

En ce qui concerne le revenu et la marge, ceux-ci semblent réalistes. En effet, rien qu'au premier quadrimestre de 2023, **les 5 meilleures stations de Fastned avaient un revenu moyen de 675 000 €** (Fastned, 2023). Ce qui justifie ce revenu élevé est principalement la situation géographique de ces stations et le nombre de voitures électriques dans les alentours. Étant donné que les stations de Fastned jouissent toutes d'une situation géographique avantageuse et que l'avenir de la mobilité est électrique, les objectifs de Fastned semblent plus que plausibles. De plus, actuellement, la marge brute de Fastned sur la revente d'électricité est de 80% début de l'année 2023 et de **70% en moyenne** sur les 3 dernières années. Au vue des coûts qui sont estimés par la suite dans ce scénario, une marge de 40% pour l'EBITDA sous-jacent semble réaliste en 2025.

Pour tous ces indicateurs, la **croissance sera linéaire** entre tous les objectifs de Fastned. Par exemple, en 2024, Fastned aura construit 350 stations et 450 en 2025, grâce au rythme de 100 par an. Ensuite, pour atteindre son objectif de 1 000 avant 2030, cela représente la construction de 138 stations par an. Le même principe s'applique pour toutes les autres variables.

La vision de Fastned : estimations de l'EBITDA sous-jacent

Intitulé	Années antérieures			Projections							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Revenu total (€)	6.253.000	12.466.000	35.978.000	86.525.901	120.983.100	180.000.000	305.760.000	464.640.000	656.640.000	881.760.000	1.140.000.000
Marge	0,82	0,71	0,57	0,80	0,75	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
Coûts des ventes (€)	- 1.723.000	- 3.747.000	- 15.507.000	- 17.305.180	- 24.196.620	- 36.000.000	- 61.152.000	- 92.928.000	- 131.328.000	- 176.352.000	- 228.000.000
Marge brute (€)	5.167.000	8.719.000	20.471.000	69.220.721	90.737.325	126.000.000	214.032.000	325.248.000	459.648.000	617.232.000	798.000.000
Coûts d'opération (€)	4.300.000	6.400.000	12.400.000	19.245.600	24.562.440	34.106.702	48.773.130	65.647.202	84.871.971	106.597.428	130.980.791
Coûts d'opération d'une station (€)	11.800	11.000	12.700	12.000	12.312	12.632	12.961	13.298	13.643	13.998	14.362
EBITDA opérationnel (€)	900.000	2.400.000	8.100.000	49.975.121	66.174.885	91.893.298	165.258.870	259.600.798	374.776.029	510.634.572	667.019.209
Coûts de l'extension du réseau (€)	4.700.000	6.800.000	12.000.000	14.109.660	18.413.106	35.644.994	50.469.035	51.781.230	53.127.542	54.508.858	55.926.088
Coûts de l'extension du réseau par station construite (€)	119.000	154.000	204.000	266.220	347.417	356.450	365.718	375.226	384.982	394.992	405.262
EBITDA sous-jacent de la compagnie (Selon estimation) (€)	- 3.800.000	- 4.400.000	- 4.000.000	35.865.461	47.761.779	56.248.303	114.789.835	207.819.568	321.648.487	456.125.715	611.093.121
EBITDA sous-jacent de la compagnie (Marge de 40%) (€)	- 3.800.000	- 4.400.000	- 4.000.000	11.248.367	32.665.437	72.000.000	122.304.000	185.856.000	262.656.000	352.704.000	456.000.000
EBITDA sous-jacent de la compagnie (Moyenne) (€)	- 3.800.000	- 4.400.000	- 4.000.000	23.556.914	40.213.608	64.124.152	118.546.918	196.837.784	292.152.244	404.414.857	533.546.560

Figure 14 (Source : tableau réalisé par Baptiste Cadet sur base des informations de Fastned)

Afin bien comprendre comment l'**EBITDA sous-jacent a été estimé**, il faut commencer par le bas du tableau. Fastned a annoncé dans plusieurs de ses communiqués (Fastned, 2022, 2023) atteindre plus de 40 % d'EBITDA sous-jacent d'ici 2025, il s'agit là de l'avant-dernière ligne du tableau. Cependant, elle a mentionné que cet EBITDA serait supérieur à 40 %, par conséquent, une moyenne entre l'EBITDA sous-jacent des 40 % et l'EBITDA sous-jacent estimé est effectuée afin d'obtenir une marge proche des 40 %, **cette moyenne** servira de base pour les prochains calculs.

Voici une explication des différents calculs pour l'EBITDA sous-jacent estimé. En premier lieu, Fastned a annoncé réaliser une marge de 80 % au Q1 de l'année 2023 (Fastned, 2023). **Cette marge va être diminuée à 70 %** car même si les prix de l'électricité vont rester stables (EEX selon Fastned, 2022), avec une intensité concurrentielle croissante, les 70 %, représentant la moyenne des dernières années, semblent plus appropriés. Ensuite, pour ce qui est du **coût d'opération d'une station**, ce coût varie au cours des années précédentes. Fastned a annoncé que celui-ci serait de **12 000 € pour l'année 2023**. Par la suite, ces coûts vont **augmenter de 2,6 %**, cela représente la moyenne entre l'augmentation annuelle du prix de la main d'œuvre en UE au cours des 10 dernières années (3,19 %) (Eurostat, 2023) et le taux moyen de l'inflation de 2013 à 2023 pour la zone euro (2 %) (statistiques de la zone euro, 2023). Le choix de réaliser la moyenne entre ces deux taux est dû au fait qu'il s'agit de coûts mixtes. Enfin, en ce qui concerne le **coût d'expansion par station**, ils vont tout d'abord **croître de 30,5 %** (moyenne des années antérieures) pour l'année 2023 et 2024. Une fois que Fastned aura atteint un rythme stable concernant la construction de stations, ces coûts **augmenteront de 2,6 %** pour les mêmes raisons que précédemment.

Pour finir, avec cette approche, l'EBITDA sous-jacent est inférieur à 40 % du revenu en 2025 et les années précédentes, mais il représente 39 % du revenu en 2026 et est par la suite **légèrement supérieur à 40 % les années après 2026**, pour atteindre un maximum de 47 %.

La suite des calculs ayant déjà été expliquée précédemment dans la section 4.2 (ceux-ci ne vont pas être réexpliqués), par conséquent, voici un tableau reprenant les projections des cash-flows pour ce scénario (Annexe 10).

La vision de Fastned : estimations de l'EBITDA sous-jacent

Intitulé	Années antérieures			Projections							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bénéfice net (€)	- 12.400.000	- 24.600.000	- 22.200.000	- 10.627.672	- 8.526.857	- 14.596.823	17.447.085	98.938.321	169.095.294	214.434.116	351.467.563
CAPEX (€)	- 8.500.000	- 36.600.000	- 67.500.000	- 44.016.000	- 47.882.880	- 88.017.840	- 135.393.161	- 150.557.654	- 165.148.407	- 180.262.566	- 195.915.233
Variation du fonds de roulement (€)	796.000	- 2.132.000	- 4.025.000	- 4.326.295	- 6.049.155	- 9.000.000	- 15.288.000	- 23.232.000	- 32.832.000	- 44.088.000	- 57.000.000
Postes exceptionnels (€)	- 100.000	- 8.158.000	- 500.000	- 22.767.533	- 26.126.678	- 29.983.473	- 34.586.745	-	-	- 52.626.593	-
D&A et provisions (€)	- 4.100.000	- 5.900.000	- 10.300.000	- 14.975.600	- 20.061.959	- 29.411.654	- 43.793.792	- 59.786.779	- 77.329.668	- 96.478.060	- 117.289.155
Free cash flow (€)				- 21.226.834	- 16.270.256	- 52.219.537	- 54.853.540	- 15.064.554	48.444.556	139.188.203	215.841.485

Figure 15 (Source : tableau réalisé par Baptiste Cadet sur base des informations de Fastned)

4.2.2 La vision adaptée de Fastned

Ce scénario de la vision adaptée de Fastned est fort semblable à celui étudié précédemment (annexe 11). Cependant, dans celui-ci, **seuls deux variables vont changer** :

-Le premier facteur différent de la vision de Fastned concerne le **nombre de stations**. Dans ce scénario, Fastned n'atteint pas son objectif de 1000 stations avant 2030. Tout d'abord, au cours des dernières années, Fastned a eu du mal à réaliser les objectifs qu'elle s'était fixés concernant le nombre de stations construites. En 2020, Fastned a construit légèrement moins de stations (Fastned, 2021). Ensuite, en 2021 et en 2022, elle a construit 54 et 56 stations, ce qui représente une très faible augmentation dans son rythme d'expansion. Comme vu précédemment dans l'analyse du secteur, la concurrence ne va faire que s'intensifier, et de plus, actuellement, le marché et les investisseurs ne pensent pas que Fastned atteindra son objectif de 1000 stations (L'Echo, 2023). Ainsi, pour la première fois depuis ses débuts, Fastned a revu ses objectifs à la baisse, estimant son nombre de stations pour 2024 à 350 et non 400 comme auparavant. **Cette baisse de 12,5 %** sera réutilisée pour estimer le nombre de stations en 2029, s'élevant ainsi à **878**.

-Le second facteur qui varie par rapport au premier scénario est le pourcentage de marge pour l'**EBITDA sous-jacent**. Pour ce scénario, **celui-ci va rester fixe à 40 % à partir de 2025**. Il ne va donc pas varier comme lors du premier scénario et cela est justifié par le fait

que Fastned, au cours des 3 dernières années, a souvent eu des taux de surprise négatifs, ce qui se traduit par des résultats inférieurs à ceux escomptés (ZoneBourse, 2023).

En revanche, tous les autres indicateurs vont suivre la même croissance, les mêmes calculs que vus précédemment. Voici donc deux tableaux :

La vision adaptée de Fastned : estimations de l'EBITDA sous-jacent

Intitulé	Années antérieures			Projections							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Revenu moyen par station (€)	58.000	113.000	237.000	291.333	345.666	400.000	520.000	640.000	760.000	880.000	1.000.000
Nombre de stations	134	188	244	297	350	450	557	664	771	878	985
Nombre de chargeurs par station	3,5	4,0	5,1	5,4	5,7	6,0	6,4	6,8	7,2	7,6	8,0
Nombre de chargeurs	456	759	1.237	1.604	1.995	2.700	3.565	4.515	5.551	6.673	7.880
Revenu total (€)	6.253.000	12.466.000	35.978.000	86.525.901	120.983.100	180.000.000	289.640.000	424.960.000	585.960.000	772.640.000	985.000.000
EBITDA sous-jacent de la compagnie (Moyenne) (€)	- 3.800.000	- 4.400.000	- 4.000.000	11.248.367	32.665.437	72.000.000	115.856.000	169.984.000	234.384.000	309.056.000	394.000.000

Figure 16 (Source : tableau réalisé par Baptiste Cadet sur base des informations de Fastned)

La vision adaptée de Fastned : estimations du bénéfice net et des cash-flows

Intitulé	Années antérieures			Projections							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bénéfice net (€)	- 12.400.000	- 24.600.000	- 22.200.000	- 35.244.766	- 23.623.199	853.442	20.236.606	75.308.296	111.516.981	154.390.003	203.894.453
CAPEX (€)	- 8.500.000	- 36.600.000	- 67.500.000	- 44.016.000	- 47.882.880	- 88.017.840	- 109.894.456	- 120.894.683	- 132.290.962	- 144.094.734	- 156.317.740
Variation du fonds de roulement (€)	796.000	- 2.132.000	- 4.025.000	- 4.326.295	- 6.049.155	- 9.000.000	- 14.482.000	- 21.248.000	- 29.298.000	- 38.632.000	- 49.250.000
Postes exceptionnels (€)	- 100.000	- 8.158.000	- 500.000	- 22.767.533	- 26.126.678	- 29.983.473	- 34.586.745	-	-	-	-
D&A et provisions (€)	- 4.100.000	- 5.900.000	- 10.300.000	- 14.975.600	- 20.061.959	- 29.411.654	- 41.085.192	- 53.927.230	- 67.979.837	- 83.286.300	- 99.891.152
Free cash flow (€)	-	-	-	- 45.843.928	- 31.366.598	- 36.769.271	- 28.467.913	- 12.907.157	17.907.856	54.949.570	98.217.865

Figure 17 (Source : tableau réalisé par Baptiste Cadet sur base des informations de Fastned)

4.3 WACC

Avant de pouvoir se lancer dans les exercices de valorisation, il est important d'avoir toutes les composantes pour effectuer ces calculs. Ainsi, l'une des étapes consiste donc à calculer le **coût moyen pondéré du capital**, ou plus connu sous son abréviation anglaise, le **WACC**.

4.3.1 Calcul du WACC

Le WACC (Weighted Average Cost of Capital) ou coût moyen pondéré du capital représente le taux moyen qu'une compagnie devrait payer afin de financer son capital (Fernandez, 2007). Le **WACC** se calcule comme ceci avec :

- E = la valeur sur le marché des capitaux propres
- D = la valeur sur le marché de la dette
- V = E+D
- Re = le coût des capitaux propres
- Rd = le coût de la dette
- Tc = taux d'imposition de la société

Formule du WACC

$$WACC = \left(\frac{E}{V} \times Re \right) + \left(\frac{D}{V} \times Rd \times (1 - Tc) \right)$$

Figure 18 (Source : Fernandez, 2007)

4.3.2 Calcul du poids des capitaux propres et de la dette

Au **30/07/2023**, le prix de l'action de Fastned était de **30.35€** et le nombre total d'actions était de 19 054 932. Ainsi la capitalisation boursière s'élève à 578 319 000€ (E) (YahooFinance, 2023)

La dette de Fastned quant à elle s'élève à 154 585 000€ (D), par conséquent, la valeur de l'entreprise sur le marché s'élève à 732 904 000€. En Calculant, les différents ratios, le poids des **capitaux propres est de 78,91% tandis que le poids de la dette s'élève à 21,09%**.

Calcul du poids des capitaux propres et de la dette	
Capitaux propres €	578.319.000
Dette (D)	154.585.000
E+D	732.904.000
Poids des capitaux propres	0,789078788
Poids de la dette	0,210921212

Figure 19 (Source : Yahoo Finance)

4.3.3 Calcul du coût des capitaux propres

Afin de calculer le coût des capitaux propres, deux possibilités, utiliser le CAPM (capital asset pricing modèle ou MEDAF en français) ou le DDM (Dividend Discount Model) ; étant donné que Fastned n'a pas distribué de dividende, c'est la méthode du CAPM qui permettra d'estimer le coût des capitaux propres (Elbannan, 2015).

La formule du CAPM est la suivante : $R = R_f + \beta * [R_m - R_f]$

- Beta = le niveau de sensibilité de l'action = 2.29 (YahooFinance, 2023)
- R_f = la rentabilité d'un actif sans risque = 2.69% il s'agit du taux des obligations sur 10 ans des Pays-Bas (Bloomberg, 2023).
- R_m = la rentabilité moyenne du marché = 5.6% Ce taux a été calculé lors d'une analyse de la rentabilité du marché pour 80 pays (Fernandez, Garcia de la Garza & Fernandez Acin (2023).

En utilisant la formule du CAPM avec les données ci-dessus, le **coût du capital s'élève à 9.35%**.

4.3.4 Calcul du coût de la dette

Le coût de la dette s'obtient en divisant le montant total des intérêts divisé par le montant total de la dette. Ainsi, pour Fastned le **coût de la dette est de 4.84%**.

4.3.5 Calcul du taux d'imposition de la société

En ce qui concerne le taux d'imposition de Fastned, vu que la société exerce dans plusieurs pays, le taux d'imposition a été calculé grâce à une moyenne pondérée des différents taux de chaque pays en fonction du pourcentage du résultat réalisé dans ce pays. Ainsi, **le taux d'imposition est de 26.10%**.

Calcul du taux d'imposition de la société Fastned			
Taux d'imposition	Revenu en 2022 (€)	% du résultat	Taux d'imposition
Pays-Bas	27.187.000	76%	26%
Allemagne	5.038.000	14%	30%
France	558.000	2%	25%
Belgique	2.036.000	6%	25%
Royaume-Uni	1.066.000	3%	19%
Suisse	93.000	0%	14,90%
Total	35.978.000	100%	26,10%

Figure 20 (Source : Fastned, 2023)

4.3.6 Calcul du WACC

Une fois toutes les données rassemblées, en appliquant la formule, le **WACC se trouve être de 8.13%**.

Calcul du WACC	
Poids des capitaux propres	78,91%
Poids de la dette	21,09%
Coût des capitaux propres	9,35%
Coût de la dette	4,84%
Taux d'imposition	26,10%
WACC	8,13%

Figure 21 (Source : calculs réalisés par Baptiste Cadet sur base des informations de Yahoo Finance et Fastned)

4.4 Actualisation des projections

Maintenant que les projections ont été faites pour Fastned et que le WACC a été calculé, la prochaine étape consiste à **actualiser ces différents flux de trésorerie**.

Actualisation des projections du scénario : Vision de Fastned

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Cash flow	- 21.226.834	- 16.270.256	- 52.219.537	- 54.853.540	- 15.064.554	48.444.556	139.188.203	215.841.485
WACC	1,0813	1,1693	1,2644	1,3672	1,4784	1,5987	1,7287	1,8693
Cash flow actualisé	- 19.630.169	- 13.914.642	- 41.299.943	- 40.119.907	- 10.189.441	30.302.459	80.514.505	115.463.690

Figure 22 (Source : calculs réalisés par Baptiste Cadet)

Pour la **vision de Fastned**, la somme des cash-flows actualisés de 2023 à 2030 s'élève à **101 126 551€**.

Actualisation des projections du scénario : Vision adaptée de Fastned

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Cash flow	- 45.843.928	- 31.366.598	- 36.769.271	- 28.467.913	- 12.907.157	17.907.856	54.949.570	98.217.865
WACC	1,0813	1,1693	1,2644	1,3672	1,4784	1,5987	1,7287	1,8693
Cash flow actualisé	- 42.395.585	- 26.825.328	- 29.080.473	- 20.821.446	- 8.730.210	11.201.508	31.786.008	52.541.322

Figure 23 (Source : calculs réalisés par Baptiste Cadet)

Pour la **vision adaptée de Fastned**, la somme des cash-flows actualisés de 2023 à 2030 s'élève à **-32 324 204€**.

4.5 Taux de croissance

4.5.1 Estimation du taux de croissance

Cette section a pour objet de définir le **taux de croissance** qui va être utilisé pour les années après 2030, pour ce qui est de Fastned, le taux de croissance utilisé va être le **taux de croissance du secteur de la recharge de voitures électriques**. Comme il s'agit d'un secteur en pleine croissance, les différentes estimations ne sont pas unanimes. De plus, beaucoup d'estimations sont réalisées pour une période allant jusque 2030. Cependant, en 2030, la mobilité électrique sera encore en constante évolution, suite à toutes les caractéristiques vues précédemment. De ce fait, il est raisonnable de penser que le taux de croissance pour les 10 prochaines années peut être utilisé comme taux de croissance après 2030.

Maintenant, le taux de croissance va être déterminé en effectuant la moyenne de plusieurs sources. Tout d'abord, le GMI (Global Market Insight, 2023) annonce une croissance de 24.7% de 2023 à 2032 au niveau mondial, Mordor intelligence (2023) annonce une croissance annuelle de 25.94% de 2023 à 2028 et Jabil (2022) de 22% de 2021 à 2030. Ainsi, **le taux de croissance annuel serait de 24.2%**.

Selon les scénarios précédents, il paraît clair que Fastned connaîtra une croissance significative après les années 2030, mais il faut être réaliste quant à la possibilité de maintenir un tel rythme annuel de croissance de 24.2% dans un avenir lointain. Il faut garder à l'esprit que ce taux de croissance ralentira sûrement à mesure que Fastned atteindra une phase plus mature. Ainsi, **24.2% représentera plutôt le pourcentage maximum de croissance** pour les estimations futures, et que celui-ci fera l'objet d'une **analyse de sensibilité** (voir sections 4.7). La prochaine question à se poser est : jusqu'à quelle année Fastned va continuer de croître ?

4.5.2 Croissance infinie dans un monde fini ?

Maintenant qu'un taux de croissance a été trouvé, une autre question se pose, la valorisation d'une entreprise peut-elle encore se calculer en utilisant la méthode de **croissance perpétuelle** ? Cette section va développer des arguments afin de voir s'il est plus raisonnable de considérer que Fastned arrêtera sa croissance.

La question de la croissance économique infinie est sujette à des débats et des controverses. Certains économistes et décideurs politiques soutiennent l'idée d'une croissance continue et indéfinie, considérant cela comme bénéfique pour le niveau de vie et la prospérité.

Cependant, nombreux sont ceux qui **remettent en question cette notion** en raison des limitations des ressources naturelles et des impacts environnementaux.

En **1972**, le livre « *Limit of Growth* » de Meadows, Meadows, Randers & Behrens, du club de Rome a été la première **étude réalisée sur le futur de notre planète**. Ce livre avait comme objectif d'étudier les challenges interconnectés entre des variables comme la population, le développement technologique, la production industrielle, la nourriture, l'utilisation de ressources non renouvelables et la pollution sur une période de 1972 à 2100. Les principaux messages véhiculés par cet ouvrage sont les suivants : l'impact environnemental des humains ne fait que croître, les ressources physiques de notre planète sont limitées, et **l'humanité ne peut pas continuer à dépasser ces limites** en utilisant davantage de ressources et en émettant plus de polluants que ce que la nature peut durablement fournir ou absorber. Compter uniquement sur les avancées technologiques pour résoudre ce problème ne retarderait que temporairement le moment où la planète atteindra sa **capacité maximale de support**. Les auteurs alertent sur le risque probable que l'empreinte écologique humaine dépasse la capacité de soutien de la planète, principalement en raison des délais importants dans la prise de décisions mondiales alors que la croissance continue, poussant ainsi l'empreinte humaine vers une zone insoutenable. Une fois que l'humanité aura dépassé cette zone insoutenable, elle devra retrouver une zone viable en **réduisant activement l'activité** (par un "déclin maîtrisé") **ou** en subissant un "**effondrement**" causé par les processus inhérents de la nature ou du marché (Club de Rome, 2022).

Bien que ce livre soit vieux de plus de 50 ans, celui-ci semble toujours d'actualité comme le démontre le rapport de synthèse du GIEC (2023). **Depuis 1900**, la température à la surface du globe a déjà **augmenté de 1,1 °C** et cela continue, cette hausse est indéniablement due aux activités humaines, principalement aux émissions de **gaz à effet de serre**. Le changement climatique a déjà entraîné des **conséquences importantes et irréversibles** sur notre planète. Des centaines d'espèces ont déjà disparu localement, tandis que certains écosystèmes ont subi des changements quasi irréversibles. Les répercussions se font également sentir sur la sécurité alimentaire et l'approvisionnement en eau, avec un impact négatif sur la production alimentaire due au réchauffement et à l'acidification des océans. Des vagues de chaleur extrême ont entraîné des pertes humaines, tandis que des événements climatiques ont provoqué des migrations de populations. Sur le plan économique, les secteurs de l'agriculture, de la sylviculture, de la pêche, de l'énergie et du tourisme ont subi des **préjudices importants**. En outre, le changement climatique a entraîné des conséquences

négatives sur la santé humaine, les moyens de subsistance et les infrastructures essentielles dans les zones urbaines (Climat.be, 2023).

Face aux défis liés au changement climatique, le rapport du GIEC est formel, la **nécessité de réduire** les émissions de gaz à effet de serre et d'adopter des politiques de durabilité environnementale devient cruciale pour préserver notre planète et les générations futures. L'urgence d'une action climatique est vitale pour un avenir durable. Réduire les émissions **rapidement**, accélérer les mesures d'adaptation, et promouvoir le développement durable sont essentiels. Des transitions profondes dans tous les secteurs sont nécessaires, incluant des changements comportementaux et des efforts de protection des écosystèmes. Les mesures climatiques doivent être intégrées aux objectifs de développement durable avec une approche équitable et inclusive pour les populations vulnérables. Une action climatique efficace requiert un **engagement politique fort**, un financement adéquat et une coopération internationale pour atteindre un avenir soutenable (Climat.be, 2023).

Face à tous ces éléments, est-il encore possible de **croire au paradigme de la croissance infinie dans un monde fini** ? C'est une des questions que s'est posé Timothée Parrique dans son livre « *Ralentir ou périr – l'économie de la décroissance* ». Plutôt que de proposer un livre définissant la décroissance, l'auteur présente une **vision d'avenir alternative** en démontrant les **limites de notre modèle économique** actuel. L'auteur met en évidence que même un capitalisme orienté vers le vert ne peut être envisageable à long terme. D'après l'auteur, la décroissance constitue la clé essentielle pour le salut de nos civilisations, la **décroissance se définit** comme suit : « *une réduction de la production et de la consommation pour alléger l'empreinte écologique, planifiée démocratiquement dans un esprit de justice sociale et dans le souci du bien-être* » (comme cité dans Lienard, 2023). La décroissance est perçue comme une **étape fondamentale de transition** avant d'atteindre un stade de post-croissance, caractérisé par une économie stationnaire en harmonie avec la nature, où les décisions sont prises collectivement et où les richesses sont équitablement réparties pour prospérer sans croissance. La décroissance ne se limite pas à être une simple alternative conciliant prospérité économique et préservation de l'environnement, mais elle **répond aussi aux maux du modèle actuel**, tels que la pauvreté persistante, la perte de confiance envers les institutions démocratiques et la quête de sens (Lienard, 2023).

Après ces explications concernant l'urgence climatique, voici comment va être valorisée la société **Fastned** : **après 2030**, d'autres cash-flows vont être estimés grâce au taux de croissance trouvé précédemment (section 4.5). Or après 2040, d'autres cash-flows ne seront

pas estimés. Pourquoi **2040** ? Car cette date est située entre les **objectifs de l'UE** concernant les moyens de mobilité alternatifs et les objectifs globaux concernant la **neutralité carbone**. De plus, en 2040, il peut être supposé que le secteur de la **mobilité électrique** ait atteint une certaine **stabilité**. Enfin, il est à noter ici qu'après 2040, **le taux de croissance perpétuel sera de 0%**, car une croissance perpétuelle positive ne fait plus sens actuellement et ce, pour les raisons évoquées ci-dessus concernant l'urgence climatique.

4.6 Calcul du prix de l'action

Afin d'obtenir la valeur résiduelle de Fastned, il faut appliquer le taux de croissance annuel de 24,2% jusqu'en 2040. Ensuite, en 2040, la **méthode de croissance perpétuelle** sera appliquée avec un taux à **0%**.

De cette manière, en additionnant la somme des flux de trésorerie de 2023 à 2030 avec ceux de 2031 à 2040, ainsi que le montant total obtenu grâce à la croissance perpétuelle, voici comment se calcule la **valeur résiduelle** de l'entreprise.

Avec la valeur résiduelle de l'entreprise, il faut **soustraire le montant de la dette en 2022** afin d'obtenir le montant qui est destiné aux actionnaires. En divisant ce montant par le **nombre total d'actions** de Fastned, voici une estimation du prix de l'action.

Le prix de l'action concernant le scénario représentant la **vision de Fastned** s'élève à **435€** (annexe 12), tandis que celui concernant le scénario représentant la **vision adaptée** de Fastned s'élève à **189€** (annexe 13). Ces chiffres paraissent extraordinaires et de fait, ils le sont, mais cela est en adéquation avec le taux de 24,2% qui, pour rappel, est un taux très élevé. C'est pourquoi les scénarios vont subir une analyse de sensibilité.

4.7 Analyse de sensibilité

Après avoir obtenu les résultats précédents, une analyse de sensibilité s'impose ; elle consiste à faire varier différents facteurs afin de voir l'influence de ces changements sur le prix de l'action.

4.7.1 Facteurs sous variation

Dans cette analyse de sensibilité, le **WACC va être revu à la hausse**. En effet, Fastned a actuellement un WACC de 8,1%. Cependant, au cours des derniers mois, les taux d'intérêt à long terme ont augmenté (OCDE, 2023 & BCE, 2023). Par conséquent, il sera plus coûteux d'emprunter de l'argent comparé aux années antérieures. Fastned devra également

augmenter ses taux lors de ses émissions d'obligations, ce qui augmentera le coût de la dette et donc le WACC.

Ensuite, le second facteur qui sera soumis à une analyse de sensibilité est le taux de croissance après 2030. Le **taux de croissance** actuel de 24,2% semble utopique, comme discuté précédemment. Il sera donc **revu à la baisse**, car Fastned atteindra probablement une phase de maturité dans les années 30, rendant difficile le maintien d'un taux de croissance aussi élevé. De plus, le secteur deviendra plus compétitif en raison de la concurrence accrue, comme étudié dans l'analyse PESTEL de Fastned. Il est donc cohérent de revoir à la baisse le taux de croissance après 2030.

Analyse de sensibilité du prix de l'action de Fastned selon le scénario la vision de Fastned

(En euro)		Taux de croissance					
		2,80%	5,00%	7,50%	10,00%	12,50%	24,20%
WACC	7,00%	114,29	135,44	164,26	199,11	241,16	579,85
	8,13%	88,46	104,42	126,08	152,21	183,65	435,09
	9,00%	73,62	86,68	104,38	125,68	151,24	354,63
	10,00%	60,08	70,59	84,78	101,81	122,20	283,48
	11,00%	49,37	57,92	69,43	85,63	99,67	229,07

Figure 24 (Source : calculs réalisés par Baptiste Cadet)

Analyse de sensibilité du prix de l'action de Fastned selon le scénario la vision adaptée de Fastned

(En euro)		Taux de croissance					
		2,80%	5,00%	7,50%	10,00%	12,50%	24,20%
WACC	7,00%	43,37	52,99	66,11	81,97	101,10	255,22
	8,13%	31,72	38,98	48,84	60,73	75,03	189,45
	9,00%	25,04	30,99	39,04	48,73	60,36	152,92
	10,00%	18,97	23,75	30,21	37,96	47,24	120,62
	11,00%	14,18	18,07	23,31	30,47	37,07	95,95

Figure 25 (Source : calculs réalisés par Baptiste Cadet)

4.8 Mon analyse

Ces tableaux reprenant les différents prix de l'action représentent le point final de ce travail d'analyse sur l'action Fastned. En regardant ces deux tableaux comme étant la consécration de multiples analyses, **mon conseil est d'acheter des actions Fastned** car à la date du 30/07/2023, l'action Fastned est selon moi sous-évaluée.

Au vu des analyses antérieures, je pense que l'avenir de Fastned se situe entre les deux scénarios. Selon mes analyses, **Fastned n'atteindra peut-être pas les 1000** stations d'ici 2029, mais l'entreprise n'en sera pas loin. Comme mentionné précédemment, le WACC va

probablement augmenter dans les années à venir. De plus, un taux de croissance de 24,2% me semble difficilement maintenable 10 ans après 2030. Je préfère m'appuyer sur l'analyse de McKinsey qui affirme que seules **13% des entreprises ont réussi à avoir une croissance de 10%** ou plus pendant les 10 années précédant la pandémie de Covid. Ainsi, si je devais fournir une **fourchette de prix pour l'action Fastned, je la situerais entre 37,96€ et 75,03€.**

4.9 La réputation de l'action

La méthodologie de LPE Research est mise en œuvre pour évaluer la réputation de l'action Fastned :

*« **La Stock Reputation®** est l'évaluation collective des actions passées d'une société et du comportement historique de ses actions sur le marché boursier, ainsi que de la capacité de la société et de ses actions à performer sur le marché boursier au fil du temps. En d'autres termes, la Stock Reputation® correspond à la réputation de l'entreprise sur le marché boursier »* (Traduit de LPE Research, 2018).

La méthodologie de LPE Research permet aux investisseurs et actionnaires d'attribuer **un score sur 100 pour évaluer la confiance qu'ils peuvent accorder à une action donnée.** Ce score reflète la réputation de l'action et permet d'estimer les risques liés à un investissement, ainsi que de susciter la confiance quant aux comportements de l'entreprise et à l'évolution du prix de l'action. Cette méthodologie repose sur cinq critères, détaillés ci-dessous, chacun représentant 20 points sur 100. Grâce à différents calculs et analyses, il est possible d'attribuer des points en fonction des résultats obtenus grâce à différents critères de référence. Un score de réputation de 100 représente le meilleur résultat possible (LPE Research, 2018).

Le premier critère concerne le comportement du prix de l'action. En premier lieu, une action n'est pas appréciée lorsque le prix de celle-ci varie fortement par rapport au marché en général, ce qui est le cas pour Fastned. Sur les 3 dernières années, le prix de l'action Fastned a dévié de plus de 3.5% de son index AEX (index néerlandais sur lequel l'action est cotée) (Yahoo Finance, 2023) en moyenne 1 jour sur 5 (22.8%). Fastned obtient donc la note de 0/10 en ce qui concerne le critère des mouvements erratiques. En second lieu, une action n'inspire pas confiance lorsque son prix est très volatile. En comparant la variance sur 3 ans du prix de l'action de Fastned avec la moyenne mobile des variations du prix de l'action sur les 200 derniers jours. La variance est plus élevée de plus de 35% de la moyenne mobile. En

conséquence, pour la volatilité de l'action, celle-ci obtient un score de 0/10. Ainsi, le comportement de l'action de Fastned obtient **un score de 0/20 pour ce premier critère**.

Le second critère concerne la valeur actionnariale. Ce critère a pour objectif d'évaluer les efforts que vont fournir les différents organes de direction afin de générer de la valeur pour les actionnaires. Fastned obtient tout d'abord 4 points car il y a un actionnaire significatif au sein du conseil d'administration, à savoir Bart Lubbers. Elle obtient 4 points supplémentaires car dans le conseil d'administration réside une majorité de membres indépendants (2 membres indépendants, Nancy Kabalt et Marije Van Mens, et 2 dépendants, Barts Lubbers et Jérôme Janssen) et le CEO n'y siège pas (Fastned, 2022). Fastned obtient également 7 points sur 7 concernant le sous-critère sur son organe d'administration. En ce qui concerne le CEO, en détenant 21% de l'entreprise Fastned et en gagnant un salaire annuel de 117 000€ par an (Fastned, 2022), la part qu'il possède de l'entreprise représente bien plus que 10.5 années de salaires, ce qui lui fait gagner 7 points. Pour poursuivre, concernant le nombre de jours que le CEO accorde à ses actionnaires, il est difficile de connaître avec précision cette information. Cependant, le CEO Michiel Langezaal est présent lors des webcasts des différents rapports des résultats, à l'ouverture de stations importantes, les journées d'investisseurs. Il n'est pas exagéré de penser que le CEO est au moins présent 11 à 15 jours sur l'année pour ses investisseurs et obtient ainsi le score de 3/6. **Le total du second critère s'élève donc à au moins 18/20.**

Le troisième critère concerne la qualité de la structure de l'actionnariat. En premier lieu, 24.3% des parts de Fastned sont en « freefloat », ce qui est positif, Fastned gagne 8 points sur 10. Par la suite, Fastned est détenu à 75.7% par 4 actionnaires, à savoir Wilhelmina-Dok BV, Caraig Aonair BV (dont Bart Lubbers et Michiel Langezaal les uniques actionnaires), Breesaap BV et Schrodgers. En janvier et en mai 2023, 3 des 4 actionnaires principaux ont vendu 2% de leurs parts afin d'augmenter le freefloat. Sur une moyenne de 3 ans, cela représente en moyenne moins de 2%, ce qui permet à Fastned de gagner 10 points sur 10 concernant ce sous-critère. **Pour ce 3ème critère, Fastned obtient un total de 18 points sur 20.**

Le quatrième critère concerne la communication sur les fonds propres, ce critère se divise aussi en sous-critères. Concernant la communication sur le business model, Fastned obtient 3 points sur 4 car la société pourrait mieux communiquer concernant sa place sur le marché ainsi que sur ses concurrents. Pour ce qui est de la communication sur sa stratégie, celle-ci étant limpide, elle obtient le score de 4 points sur 4. Fastned obtient aussi cette note

concernant la communication à propos de l'allocation de son capital, ainsi que sur ses résultats et ses performances. Et pour finir, elle obtient aussi 4 points sur 4 concernant la cohérence de ses communications. Au total, en ce qui concerne la communication, Fastned obtient **un score de 18 sur 20 pour ce quatrième critère.**

Pour finir, voici le **dernier point** qui concerne la cohérence de l'entreprise. Il n'y a rien à reprocher au sujet de la cohérence de la stratégie de Fastned ainsi que la cohérence de ses rapports. Cependant, concernant ses objectifs, à de nombreuses reprises, Fastned n'a pas été en mesure d'atteindre certains objectifs annoncés. Ainsi, elle obtient **le score de 13/20 concernant la cohérence** dont l'entreprise fait preuve.

Avec un score total de **67 sur 100**, Fastned se trouve dans le quatrième décile compris entre 60 et 69. Cela signifie que la société jouit d'une **réputation adéquate sur le marché**. Cela réconforte le choix d'achat concernant l'action Fastned.

Cependant, bien que Fastned obtient une note correcte, il est à noter que le critère concernant la performance de l'action est au plus bas. Bien qu'elle ait quasiment obtenu le score maximum pour tout ce qui concerne les critères internes, Fastned reste une action fortement volatile et donc incertaine. Le fait d'avoir le critère de la volatilité à 0 peut fortement décourager les futurs investisseurs, ou au contraire, offrir des opportunités à d'autres (Mamtha, 2015).

Conclusions

Fastned évolue dans un marché en pleine croissance, propulsé par l'essor des véhicules électriques et de la transition écologique. Grâce à une analyse micro- et macro-environnementale approfondie, il est clair que Fastned possède les capacités nécessaires pour prospérer dans ce secteur dynamique et saisir les opportunités de ce dernier. Ses forces, telles que son modèle d'internalisation, son infrastructure bien pensée, une expérience client positive, et sa position en tant qu'entreprise ESG, lui confèrent un avantage concurrentiel pour saisir les opportunités émergentes. Cependant, il convient de rester vigilant face aux faiblesses de l'entreprise Fastned, ainsi qu'aux menaces qui pèsent sur le secteur. Sur le plan financier, Fastned est confrontée aux mêmes défis que le secteur dans son ensemble, mais elle réussit à s'en sortir de manière satisfaisante. Les différents ratios analysés sont acceptables et face à ses concurrents, Fastned présente de meilleurs résultats proportionnellement parlant.

En combinant toutes ces analyses, il a été possible de réaliser deux scénarios : « La vision de Fastned », un premier scénario fiable aux attentes de Fastned, et « La vision adaptée de Fastned », un deuxième scénario remettant en question certains objectifs de la société.

Sur la base de ces scénarios, des projections de flux de trésorerie ont été effectuées pour estimer la valeur future de l'entreprise. La détermination de la valeur actuelle de Fastned a été calculée à l'aide d'un WACC de 8,13%, en prenant en compte les différentes sources de financement de Fastned, ainsi qu'un taux de croissance s'élevant à 24,2%, représentant la moyenne d'estimation. Pour effectuer cette valorisation, il a été choisi de rejeter le paradigme de la croissance infinie pour des raisons environnementales. De cette manière, des prix cibles élevés de 435€ pour le scénario optimiste et de 189€ pour le scénario adapté ont été calculés. Ces prix cibles élevés témoignent de la faible crédibilité de maintenir un taux de croissance aussi élevé. Par conséquent, une analyse de sensibilité a été réalisée, faisant varier le pourcentage du WACC et de croissance.

À la fin de cette analyse de sensibilité, un conseil d'achat est posé concernant l'action de Fastned, qui, bien que fort volatile, jouit d'une réputation adéquate sur le marché.

En outre, il semble important de souligner que la valorisation d'entreprise présente certaines limites. La première étant que l'avenir reste incertain et ce, même si une analyse est pensée sur des hypothèses pourtant solides et argumentées. Ces limites sont amplifiées par la jeunesse d'une entreprise, telle que Fastned. D'une part, l'estimation des flux de trésorerie est compliquée de par l'absence de données historiques significatives. D'autre part, il apparaît

que les jeunes entreprises sont plus couramment sujettes à une période de pertes durant leurs premières années d'existence, ce constat pouvant entraîner une sous-estimation du potentiel futur d'une entreprise avec les modèles et outils à notre disposition. Par conséquent, au plus une entreprise est jeune, au plus il est aussi difficile d'estimer sa croissance (Damodoran, 2009), (Montani, Gervasio & Pulcini, 2020).

Ainsi, si une fourchette de prix devait être donnée, celle-ci se situerait entre 37,96€ et 75,03€. Une fourchette d'estimation assez large qui traduit la difficulté de valoriser une jeune entreprise dans un secteur en plein essor. Néanmoins, un secteur avec de nombreuses opportunités à saisir qui renforce la recommandation d'achat de l'action Fastned.

Bibliographie

- ABB (2021) *ABB launches the world's fastest electric car charger*. Retrieved from <https://new.abb.com/news/detail/82941/abb-launches-the-worlds-fastest-electric-car-charger>
- ACEA (2023) *Fuel type of new passenger cars in the EU*. Retrieved from <https://www.acea.auto/figure/fuel-types-of-new-passenger-cars-in-eu/>
- ACEA (2023) *Interactive map - affordability of electric cars: correlation between market uptake and annual net income*. Retrieved from <https://www.acea.auto/figure/interactive-map-affordability-of-electric-cars-correlation-between-market-uptake-and-annual-net-income/>
- ACEA (2023) *Interactive map - correlation between electric car sales and charging point availability*. Retrieved from <https://www.acea.auto/figure/interactive-map-correlation-between-electric-car-sales-and-charging-point-availability-2022-data/>
- ACEA (2023) *New passenger car registrations in the EU*. Retrieved from <https://www.acea.auto/figure/new-passenger-car-registrations-in-eu/#:~:text=9.3%20million%20new%20passenger%20cars,for%20the%202011%2D2022%20period>
- ACEA (2023) *Vehicle in use in Europe 2023*. Retrieved from <https://www.acea.auto/files/ACEA-report-vehicles-in-use-europe-2023.pdf>
- ACEA. (2022). *ACEA tax guide 2022*. Retrieved from <https://www.acea.auto/publication/acea-tax-guide-2022/>
- Allego (2022), *Allego, a leading European public EV fast-charging network*. Retrieved from <https://d1io3yog0oux5.cloudfront.net/ada8b03cfbb83176b10f8c2f16244041/allego/db/2241/20771/file/Allego+FY2022+Earnings+PPT++20230516+vFFF+530pm+ET.pdf>
- Allego (2023) *Form 20-F*. Retrieved from <https://ir.allego.eu/financial-center/sec-filings/content/0001874474-23-000009/0001874474-23-000009.pdf>
- Allego (2023) *Investor presentation*. Retrieved from https://ir.allego.eu/?_gl=1*1spyo33*_ga*NzUyNjQ1MDUzLjE2ODQ0MDg1NjA.*_ga_PMTp4TB7HS*MTY5MDcwNjY5MjY43LjEuMTY5MDcwNjc0MC4wLjAuMA..
- Atlante. (2023). *Home page*. Retrieved from <https://atlante.energy/>
- Automobile propre (2022). *Le temps de charge d'une voiture électrique*. Retrieved from <https://www.automobile-propre.com/dossiers/temps-de-charge-dune-voiture-electrique/>
- Bayle, E., & Schwartz, M. (2005) A quoi servent les analystes financiers. *Revue d'économie financière* (81). Pp 211-235. Retrieved from https://www.persee.fr/doc/ecofi_0987-3368_2005_num_81_4_4020
- BCE -Banque centrale Européenne (2023) *Décisions de politique monétaire*. Retrieved from <https://www.ecb.europa.eu/press/pr/date/2023/html/ecb.mp230615~d34cddb4c6.fr.html#:~:text=Ils%20tablet%20%20C3%A0%20pr%20%20C3%A9sent%20sur,1%20C6%20%25%20en%202025>
- Bloomberg (2023) *Rates & Bonds*. Retrieved from <https://www.bloomberg.com/markets/rates-bonds>
- BloombergNEF (2022) *Electric vehicle outlook 2022*. Retrieved from <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

- CEDEFOP (2023) *Rotation de l'emploi*. Retrieved from <https://www.cedefop.europa.eu/en/tools/skills-intelligence/job-turnover?year=2021&country=EU#1>
- ChargeUP (2023) *Simplifying & accelerating the Grid Connection & Permitting Processes: an open letter from Europe's EV charge point operator*. Retrieved from https://static1.squarespace.com/static/5e4f9d80c0af800afd6a8048/t/63ef47eeaf052a6e26a05dd3/1676625904551/20230217_CPO_Letter.pdf
- ChargeUp Europe. (n. d.). *Members*. Retrieved from <https://www.chargeupeurope.eu/members>
- ChargeUp. (2021). *State of the industry*. Retrieved from https://static1.squarespace.com/static/5e4f9d80c0af800afd6a8048/t/626182c7e90e1d1701a7e65b/1650557649212/ChargeUpEurope_StateoftheIndustry_2022.pdf
- ChargeUp.(2023). *2023 State of the industry report*. Retrieved from <https://static1.squarespace.com/static/5e4f9d80c0af800afd6a8048/t/645b648eb84fdc34d1afa6ca/1683712345345/ChargeUp+Europe+2023+State+of+the+Industry>
- Churchill, N. C & Virginia L. (2023). *The Five Stages of Small-Business Growth*. Harvard Business Review. Retrieved from <https://hbr.org/1983/05/the-five-stages-of-small-business-growth>
- Climat.be (2023) *Rapport de synthèse du GIEC : les risques sont beaucoup plus élevés que dans les prévisions antérieures*. Retrieved from <https://climat.be/changements-climatiques/changements-observees/rapports-du-giec/2023-rapport-de-synthese>
- Climate Neutral Group (s.d.) *What exactly is 1 tonne of CO2 ?* retrieved from <https://www.climateneutralgroup.com/en/news/what-exactly-is-1-tonne-of-co2/#>
- Club de Rome (2022) *Understanding "The Limits to Growth": A clear warning and a message of hope*. Retrieved from <https://www.clubofrome.org/wp-content/uploads/2022/02/CoR-TheMessageOfLtG.pdf>
- Conseil Européen (2023) *Ajustement à l'objectif 55*. Retrieved from <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>
- Conseil Européen (2023) *Infographie - Ajustement à l'objectif 55: vers des modes de transport plus durables*. Retrieved from <https://www.consilium.europa.eu/fr/infographics/fit-for-55-affir-alternative-fuels-infrastructure-regulation/>
- Conseil Européen (2023) *Infographie - Ajustement à l'objectif 55: pourquoi l'UE durcit les normes d'émissions de CO2 pour les voitures et les camionnette*. Retrieved from <https://www.consilium.europa.eu/fr/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/>
- Conseil Européen (2023) *Infographie - Comment l'électricité de l'UE est-elle produite et vendue?* Retrieved from <https://www.consilium.europa.eu/fr/infographics/how-is-eu-electricity-produced-and-sold/#:~:text=Comment%20l'UE%20produit%20Delle,%C3%A9lectricit%C3%A9%20nucl%C3%A9aire%20plus%20de%2020%20%25>.
- Damodaran A., (2009) *Valuing Young, Start-Up and Growth Companies: Estimation Issues and Valuation Challenge*. Retrieved from <https://ssrn.com/abstract=1418687> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1418687>

- Demirakos, E., Strong, N. and Walker, M. (2004) What valuation models do analysts use? *Accounting Horizons*, 18, pp. 221–240. DOI: <https://doi.org/10.1080/09638180902990630>
- Ekoenergetyka-Polska S.A. (2022). *Charging stations for electric vehicles - electric car charging*. Retrieved from <https://ekoenergetyka.com.pl/>
- Elbannan, M. A. (2015). The capital asset pricing model: an overview of the theory. *International Journal of Economics and Finance*, 7(1), 216-228. DOI:10.5539/ijef.v7n1p216
- Euronews (2023) *Tired of waiting charging for EV? First battery swap stations' open in Europe*. Retrieved from <https://www.euronews.com/next/2023/04/09/tired-of-waiting-ev-charging-stations-first-nio-battery-swap-stations-open-in-europe>
- European commission (2023) *European funded projects*. Retrieved from <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/policymakers-and-public-authorities/european-funded-projects>
- European Commission (n.d) *Recharging system*. Retrieved from <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/recharging-systems>
- Eurostat (2021) *Passenger mobility statistics*. Retrieved from https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_mobility_statistics
- Eurostat (2023) *Labor cost index – recent trends*. Retrieved from https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Labour_cost_index_-_recent_trends#Overview
- E-vehicle info (2022) *Pros and cons of Battery swapping : an energy efficient solution*. Retrieved from <https://e-vehicleinfo.com/pros-and-cons-of-battery-swapping-the-energy-efficient-solution/#:~:text=solution%20for%20you,-High%20Maintenance%20Cost%20of%20Swapping%20Stations,of%20running%20a%20swapping%20station.>
- Evgo (2023) *Form 8-K*. Retrieved from <https://d18rn0p25nwr6d.cloudfront.net/CIK-0001821159/64a5a0e9-9de4-4848-aa4c-a9dd19dea372.pdf>
- Evgo (2023) *Investor Relation*. Retrieved from <https://investors.evgo.com/overview/default.aspx>
- EVMarket, (2023) *Chargepoint monitor Europe*. Retrieved from <https://evmarketsreports.com/chargepoint-monitor/europe/>
- EY (2020) *How to make ev charging pay*. Retrieved from https://www.ey.com/en_se/power-utilities/how-to-make-ev-charging-pay
- EY (2022) *Power sector accelerating e-mobility*. Retrieved from <ey-power-sector-accelerating-e-mobility-2022.pdf>
- Fastned (2014) *Fastned B.V. Annual report 2013*. Retrieved from <https://presspage-production-content.s3.amazonaws.com/uploads/2519/fastned-annual-report-2013-1-378490.pdf?10000>
- Fastned (2015) *Fastned B.V. Annual report 2014*. Retrieved from <https://presspage-production-content.s3.amazonaws.com/uploads/2519/fastned-annual-report-2014-913575.pdf?10000>
- Fastned (2016) *Annual report 2015*. Retrieved from <https://fastnedcharging.com/hq/reports-presentations/>

- Fastned (2017) *Annual report 2016*. Retrieved from <https://fastnedcharging.com/hq/reports-presentations/>
- Fastned (2018) *Annual report 2017*. Retrieved from <https://fastnedcharging.com/hq/reports-presentations/>
- Fastned (2019) *Annual report 2018*. Retrieved from <https://presspage-production-content.s3.amazonaws.com/uploads/2519/fastned-annual-report-2018.pdf?10000>
- Fastned (2020) *Annual report 2019*. Retrieved from <https://presspage-production-content.s3.amazonaws.com/uploads/2519/annual-report-fastned-2019.pdf?10000>
- Fastned (2021) *Annual report 2020*. Retrieved from <https://presspage-production-content.s3.amazonaws.com/uploads/2519/2020annualreportlr.pdf?10000>
- Fastned (2022) *Annual report 2021*. Retrieved from <https://presspage-production-content.s3.amazonaws.com/uploads/2519/2021annualreport.pdf?10000>
- Fastned (2023) *Annual report 2022*. Retrieved from <https://presspage-production-content.s3.amazonaws.com/uploads/2519/db7b17f1-8607-4df7-8acd-a71eafda6db2/fastned2022annualreport.pdf?10000>
- Fastned (2023) *Corporate gouvernance*. Retrieved from <https://fastnedcharging.com/hq/corporate-governance/>
- Fastned (2023) *Fastned Investor presentation*. Retrieved from <https://presspage-production-content.s3.amazonaws.com/uploads/2519/e71f4109-98cc-48bb-8366-813000f6bf94/fastnedinvestorpresentationjune2023.pdf?10000>
- Fastned (2023) *Q1 2023 Trading Update*. Retrieved from <https://presspage-production-content.s3.amazonaws.com/uploads/2519/2e8f2e01-9d87-47b6-aa28-681488911c3b/q12023tradingupdate.pdf?10000>
- Fastned. (2022). *Fastned Charging Day 2022* [Video]. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=b2aP8N0WvT8>
- Fastned. (2022). *Fastned Charging day 2022*. Retrieved from <https://presspage-production-content.s3.amazonaws.com/uploads/2519/chargingdaypresentation-pdfversion3.pdf?10000>
- Fernandez, Garcia de la Garza et Fernandez Acin (2023) *Survey : market risk premium and risk free rate used for 80 countries in 2023*. DOI: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4407839>
- Fernandez, P., (2007) A General Formula for the WACC: A Comment. *International Journal of Business*, Vol. 12, No. 3, 2007. Retrieved from: <https://ssrn.com/abstract=1011661>
- Fréour, C. (2021). *Les six révolutions de la voiture électrique*. Les Echos. Retrieved from <https://www.lesechos.fr/weekend/high-tech-auto/les-six-revolutions-de-la-voiture-electrique-1351058>
- Global Market Insight (2023) *Electric Vehicle Charging Station Market Size - By Current (AC {Level 1, Level 2}, DC {DC Fast}), By Charging Site (Public, Private) & Global Forecast, 2023 – 2032*. Retrieved from: <https://www.gminsights.com/industry-analysis/electric-vehicle-charging-station-market>

- Gocar (2023) *Une nouvelle superbatterie chinoise rechargeable en 6 minutes*. Retrieved from <https://gocar.be/fr/actu-auto/electrique/une-nouvelle-superbatterie-chinoise-rechargeable-en-6-minutes-greater-bay-technology>
- Greenhouse Gas Protocol (s.d) *A corporate accounting and reporting standard revised edition*. Retrieved from <https://ghgprotocol.org/corporate-standard>
- Grieden (s.d.) *3 classifications of EV charging infrastructure you should know about*. Retrieved from <https://www.gridenpower.com/3-classifications-of-ev-charging-infrastructure-you-should-know-about.php>
- IEA (2023) *Global EV outlook 2023*. Retrieved from https://evmarketsreports.com/index.php?pda_v3_pf=/_pda/database-global-ev-outlook-2023.pdf
- Investopedia (2022) *Economies of scale, what are they and how are they used?* Retrieved from <https://www.investopedia.com/terms/e/economiesofscale.asp>
- Investopedia (2022) *Free Float Methodology & How to Calculate Market Capitalization*. Retrieved from <https://www.investopedia.com/terms/f/freefloatmethodology.asp>
- Investopedia (2022) *Why companies issue bonds*. Retrieved from <https://www.investopedia.com/articles/investing/062813/why-companies-issue-bonds.asp>
- Ionity, (2023) Retrieved from <https://ionity.eu/en>
- Issa, T., Chang, V., & Issa, T., (2010). Sustainable business strategies and PESTEL framework. *GSTF International Journal on Computing* 1 (1): pp. 73-80. Retrieved from <https://espace.curtin.edu.au/handle/20.500.11937/45566>
- Jabil (2022) *The road to installing 20 public EV chargers Worldwide*. Retrieved from <https://www.jabil.com/blog/ev-charging-industry-future.html#:~:text=Power%20Technology%20expects%20the%20public,jump%20from%20500V%20to%20800V>.
- L’Echo (2023) *Fastned ne parvient pas à rassurer les investisseurs*. Retrieved from <https://www.lecho.be/les-marches/actu/actions-bourses-etranangeres/fastned-ne-parvient-pas-a-rassurer-les-investisseurs/10457498.html>
- Li, T.-T.; Wang, K.; Sueyoshi, T.; Wang, D.D. (2021) ESG: Research Progress and Future Prospects. *Sustainability*, 13, 11663. DOI: <https://doi.org/10.3390/su132111663>
- Lienard, C. (2023). Parrique Timothée, *Ralentir ou périr. L'économie de la décroissance*, Paris : Seuil, septembre 2022, 320 p.. *Futuribles*, 455, 111-113. Retrieved from <https://www.cairn.info/revue--2023-4-page-111.htm>.
- LPE Research (2018) *Stock reputation*. Retrieved from http://www.lperesearch.com/uploads/4/6/8/5/46857505/stock_reputation%20AE_measurement_methodology_editing_version.pdf
- Mamtha, D., & Srinivasan, K. (2015). Stock market volatility – Conceptual Perspective through Literature Survey. *Mediterranean journal of social sciences*. DOI: <https://doi.org/10.5901/mjss.2016.v7n1p208>
- McKinsey (2021) *Building better batteries :insights on chemistry and design from China*. Retrieved from [Building better electric batteries for battery electric vehicles | McKinsey](#)

- McKinsey (2022) *The ten rules of growth*. Retrieved from <https://www.mckinsey.com/capabilities/strategy-and-corporate-finance/our-insights/the-ten-rules-of-growth>
- McKinsey (2023) *What is an EV? (Electric vehicles)*. Retrieved from <https://www.mckinsey.com/featured-insights/mckinsey-explainers/what-is-an-ev>
- McKinsey (2023) *Perspectives on wireless and automated charging for electric vehicles*. Retrieved from <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/perspectives-on-wireless-and-automated-charging-for-electric-vehicles>
- McKinsey & Company, 2021. *EV fast charging: How to build and sustain competitive differentiation*. Retrieved from <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/ev-fast-charging-how-to-build-and-sustain-competitive-differentiation>
- Meadows D., Meadows D., Randers J., & Behrens, W. (1972). *The Limits to growth*. New York : Universe Books. Retrieved from: <https://www.clubofrome.org/publication/the-limits-to-growth/#:~:text=Published%201972%20%E2%80%93%20The%20message%20of,long%2C%20even%20with%20advanced%20technology>.
- Meitner, M. (2006). *The market approach to comparable company valuation* (Vol. 35). Springer Science & Business Media. Retrieved from https://books.google.be/books?hl=fr&lr=&id=HFACOLdoafoc&oi=fnd&pg=PA1&dq=comparable+company+analysis&ots=krF3SCLu3J&sig=ei-uwu9-U7_h0cBIBIy--8cDmzl&redir_esc=y#v=onepage&q=comparable%20company%20analysis&f=false
- Montani, D., Gervasio, D., & Pulcini, A. (2020). Startup company valuation: The state of art and future trends. *International Business Research*, 13(9), 31-45. DOI:10.5539/ibr.v13n9p31
- Mordor intelligence (2023) *ELECTRIC VEHICLE CHARGING STATION MARKET SIZE & SHARE ANALYSIS - GROWTH TRENDS & FORECASTS (2023 - 2028)*. Retrieved from <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/electric-vehicles-charging-stations-market>
- Morningstar (2023) *Allego NV ALLG*. Retrieved from <https://www.morningstar.com/stocks/xnys/allg/quote>
- Morningstar (2023) *ChargePoint Holdings Inc Ordinary Shares – Class A CHPT*. Retrieved from <https://www.morningstar.com/stocks/xnys/chpt/quote>
- Morningstar (2023) *Evgo Inc Class A EVGO*. Retrieved from <https://www.morningstar.com/stocks/xnas/evgo/quote>
- Morningstar (2023) *Fastned BV ADR*. Retrieved from <https://www.morningstar.com/stocks/xams/fast/quote>
- Morningstar (2023) *Wallbox NV Class A ordinary Share*. Retrieved from <https://www.morningstar.com/stocks/xnys/wbx/quote>
- Morningstar Sustainalytics (2023) *Fastned B.V*. Retrieved from <https://www.sustainalytics.com/esg-rating/fastned-bv/2004448942>
- OCDE (2023), *Prévisions des taux d'intérêt à long terme (indicateur)*. Doi: 10.1787/f1f36927-fr
- OCDE. (2022). *Perspectives économiques de l'OCDE : Faire face à la crise*. Retrieved from <https://www.oecd.org/perspectives-economiques/novembre-2022/>

- ONU (2023) *Département des Affaires Économiques et Sociales Développement Durable : les 17 objectifs*. Retrieved from <https://sdgs.un.org/fr/goals>
- Osterwalder, A., & Pigneur, Y. (2009) *Business Model Generation*. Self-published. Retrieved from <https://www.speedytemplate.com/forms/business-model-template-3.pdf>
- Porter, M. E. (2008). The five competitive forces that shape strategy. *Harvard business review*, 86(1), 78. Retrieved from https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/57355989/02-The-Five-Competitive-Forces-that-shape-Strategy-Michael-Porter-libre.pdf?1536780531=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DThe+Five+Competitive+Forces+that+shape+S.pdf&Expires=1691372312&Signature=K5Y-ysV93oysd~veMvXaT~Wp4IakIeMEO~ArXtUcLhjTOxhI4usB44HwiHaZtUSvG0BCVAoWf7AwTDH1L-oiemxZTJ9LosRRGPVrOYIIIIFhoYjTg7gPEdOIhs7jqtfDS7roMuW9~UgkuUrUKSivK5owdhYBS4K~qRE3PrYEotypVjRz7fRVg0MNG1tUeAXDn0i-hpxSFWvWJ7YdFIT8Se0Qb3P8VPXFcPjxNccVSsDxqR1E11VbojAWZVM0W1Uqko~W7r8TPKCpApTSQQND4V21tQghOWM1PSyqia0AMOIwz0YZLhCogmnurwoGK2mEByBROgbu8MxuNnSt0actJg_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA
- Puyt, R., Birger Lie, F. & Wilderom, C., (2023) The origins of SWOT analysis. *Long Range Planning*. 56(3). DOI: <https://doi.org/10.1016/j.lrp.2023.102304>
- PWC (2023) *eValuation Data*. Retrieved from <https://evaluation-data.pwc.be/>
- Q8. (2023). *Q8 now also focuses on electric driving*. Retrieved from <https://www.q8.be/nl/q8-now-also-focuses-electric-driving>
- Shell Recharge (2023) *Solutions*. Retrieved from <https://shellrecharge.com/fr-be/solutions/solutions-de-localisation/recharge-en-deplacement>
- Statistique de la zone euro (2023) *Taux d'inflation – indice des prix à la consommation*. Retrieved from <https://www.euro-area-statistics.org/inflation-rates?cr=eur&lg=fr&page=0&charts=ICP.M..N.000000.4.ANR+ICP.M..N.040000.4.ANR+ICP.M..N.020000.4.ANR&template=1>
- T&E (2021) *Promises, but no plans. How the EU can make or break the transition to zero emission cars*. Retrieved from https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/08/202106_EV_Report-Final-1.pdf
- T&E (2022) *Faster electrification would boost car company stocks and profits - financial analysis*. Retrieved from <https://www.transportenvironment.org/discover/faster-electrification-would-boost-car-company-stocks-and-profits-financial-analysis/>
- T&E (2022) *Update – T&E's analysis of electric car lifecycle C2 emissions*. Retrieved from https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/05/TE_LCA_Update-June.pdf
- T&E (2023) *Cars*. Retrieved from <https://www.transportenvironment.org/challenges/cars/>
- T&E (2023) *Charging for phase-out*. Retrieved from https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/04/2022_04_charging_paper_final.pdf
- T&E (2023) *Why e-fuels make no sense for cars*. Retrieved from <https://www.transportenvironment.org/challenges/cars/why-e-fuels-make-no-sense-for-cars/>

- Tesla. (2023) *Superchargeur*. Retrieved from https://www.tesla.com/fr_be/supercharger
- Tom swallow (2023) *Top 10 technologies driving the shift to electric vehicles*. Retrieved from <https://evmagazine.com/top10/top-10-technologies-driving-the-shift-to-electric-vehicles>
- TopGear (2022) *The UK government wants to build 300,000 EV chargers by 2030*. Retrieved from <https://www.topgear.com/car-news/electric/uk-government-wants-build-300000-ev-chargers-2030>
- TotalEnergies(2023) *Ev charging solutions for public areas*. Retrieved from <https://evcharge.totalenergies.com/en/you-are/local-authority/ev-charging-solutions-public-areas>
- TotalEnergy (2023) *Charging Habits*. Retrieved from <https://evcharge.totalenergies.com/en>
- Trends Tendances (2023) *Le mot du jour : e-carburant*. Retrieved from <https://trends.levif.be/a-la-une/mobilite/voiture-lallemagne-soppose-au-tout-electrique-pour-2035/>
- Trends Tendances (2023) *Voiture : l'Allemagne s'oppose au tout électrique pour 2035*. Retrieved from <https://trends.levif.be/a-la-une/le-mot-du-jour-e-carburant/>
- TrendsTendances (2023) *Le sel va-t-il révolutionner les batteries ?* Retrieved from <https://trends.levif.be/a-la-une/energie/renouvelable/le-sel-va-t-il-revolutionner-les-batteries/>
- Vlaovic-Begovic, S., Momcilovic, M., Jovin, S. (2013) Advantages and limitations of the discounted cash flow to firm valuation. *Skola biznisa (1)*,pp 38-47. DOI: [10.5937/skolbiz1301038V](https://doi.org/10.5937/skolbiz1301038V)
- Walonie (2022) *Bientôt de nouvelles bornes de chargement pour véhicules électriques en Wallonie*. Retrieved from <https://www.wallonie.be/fr/actualites/bientot-de-nouvelles-bornes-de-chargeement-pour-vehicules-electriques-en-wallonie>
- Wave (2022) *How to calculate cash flow: 3 cash flow formulas, calculations, and examples*. Retrieved from <https://www.waveapps.com/blog/cash-flow-formula#:~:text=Free%20Cash%20Flow%20%3D%20Net%20income,Inflows%20%E2%80%93%20Projected%20Outflows%20%3D%20Ending%20Cash>
- YahooFinance (2023) *AEX-index*. Retrieved from <https://finance.yahoo.com/quote/%5EAEX?p=%5EAEX>
- YahooFinance (2023) *Fastned.B.V*. Retrieved from <https://finance.yahoo.com/quote/FAST.AS/>
- ZoneBourse (2023) *Fastned B ;V.* Retrieved from <https://www.zonebourse.com/cours/action/FASTNED-B-V-60225995/agenda/>
- Zunder (2023) *Company*. Retrieved from <https://www.zunder.com/fr/notre-reseau-de-recharge/>







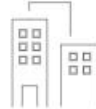


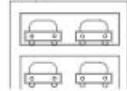










Annexes

Annexe 1

Exhibit 1

Public charging, the focus of charge point operators, is taking off.

Use cases for electric-vehicle charging, charging time,¹ and infrastructure required

	 Wall box AC <22 kW 8–10 hours	 Public slow AC/DC <22–50 kW 2–3 hours	 Public fast 50–350 kW <1 hour	 Charge point operators' primary focus		
Location	 Single-family home Simple hardware offering for individuals; energy wholesale price but no markup	 Multifamily home Simple offering with large volume potential; no or small markup	 Workplace Midsize volumes with small B2B services markup, leading to stable cash flows	 Destination Midsize to large volumes with medium energy-resale markup and dependent on utilization	 On the go Midsize to large volumes with high resale markup but high required capital expenditure for DC chargers	 Fleet depot Large volumes with stable cash flows; focus on services offered
Parking setup	Private	Private or shared	Shared	Public	Public	Private
Charging need	Multiple hours per day	Multiple hours per day	2–10 hours during work	<4 hours during visit	<1 hour on the go	Dependent on fleet management
Contractual party	End user	Real estate owner	Business owner	Business owner or municipality	Investor	Fleet owner
Technology required				 	 	  

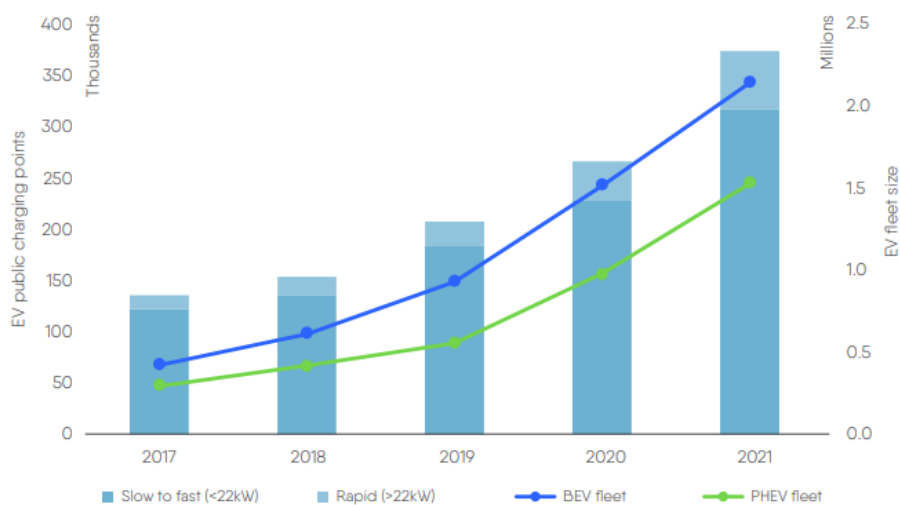
¹To charge 80% of full battery capacity, in this example, 75 kilowatt-hours (kWh).



McKinsey&Company, 2021. *EV fast charging: How to build and sustain competitive differentiation*. Retrieved from <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/ev-fast-charging-how-to-build-and-sustain-competitive-differentiation>

Annexe 2

Figure 3: EV public charge point growth in Europe



Source: European Alternative Fuels Observatory.

EY (2022) *Power sector accelerating e-mobility*. Retrieved from [ey-power-sector-accelerating-e-mobility-2022.pdf](#)

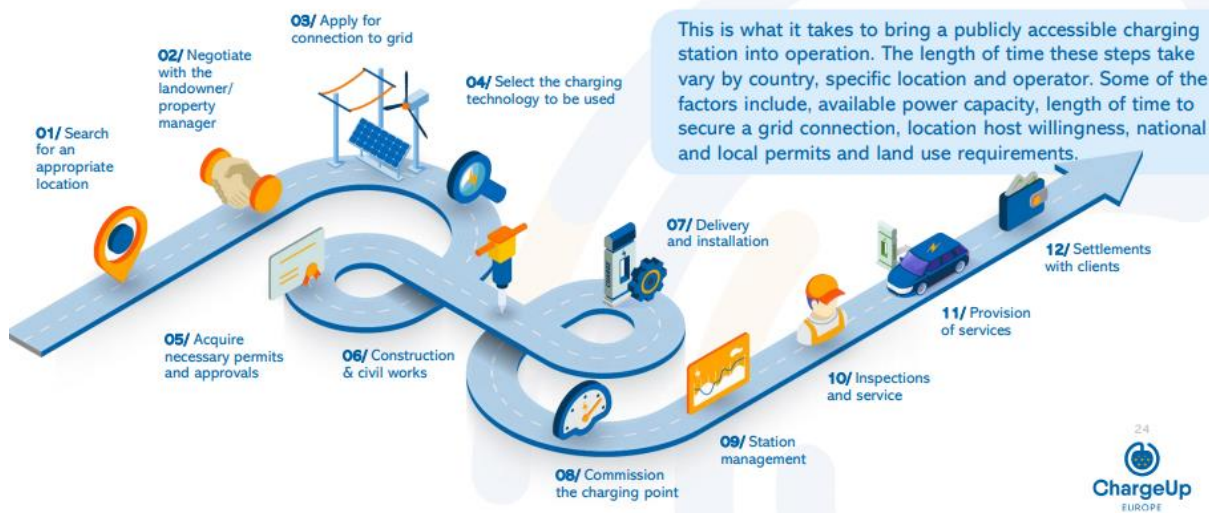
Annexe 3

Partenaires clés <ul style="list-style-type: none"> -Fournisseurs -Plateforme de roaming -Employés -Equipes de construction -Les gouvernements -Ses compétiteurs -Les propriétaires de terrain 	Activités clés <ul style="list-style-type: none"> -Internalisation du processus (négociations, construction, maintenance et gestion des stations, marketing, expansion) 	Proposition de valeur <ul style="list-style-type: none"> -Station de recharge avec une bonne architecture, infrastructure et localisation -Electricité 100% renouvelable -Application Fastned -Service client et fiable 	Relation clients <ul style="list-style-type: none"> -Abonnement mensuelle -Support 24/7 -Application Fastned 	Segments de clientèle <ul style="list-style-type: none"> -Véhicules 100% électrique -50 marques de véhicules -6 pays d'Europe
	Ressources clés <ul style="list-style-type: none"> -Système de gestion interne et données -Employés -Architecture/localisation -Technologie -Expertise -Application mobile -Pipeline solide 		Canaux de distribution <ul style="list-style-type: none"> -Structure distinctive -Application Fastned -Réseaux sociaux et site internet 	
Structure des coûts <ul style="list-style-type: none"> -Coûts d'approvisionnement -Coûts d'opération -Coûts d'expansion -Coûts financiers 		Sources de revenus <ul style="list-style-type: none"> -Revente d'électricité 100% renouvelable -Vente d'électricité produite par les panneaux solaires 		

Business Canva Model réalisé par Baptiste Cadet sur base des informations de Fastned.

Annexe 4

THE LONG ROAD FOR PUBLICLY ACCESSIBLE CHARGING INFRASTRUCTURE



ChargeUp. (2022). *State of the industry*. Retrieved from https://static1.squarespace.com/static/5e4f9d80c0af800afd6a8048/t/626182c7e90e1d1701a7e65b/1650557649212/ChargeUpEurope_StateoftheIndustry_2022.pdf

Annexe 5

EV charging ecosystem

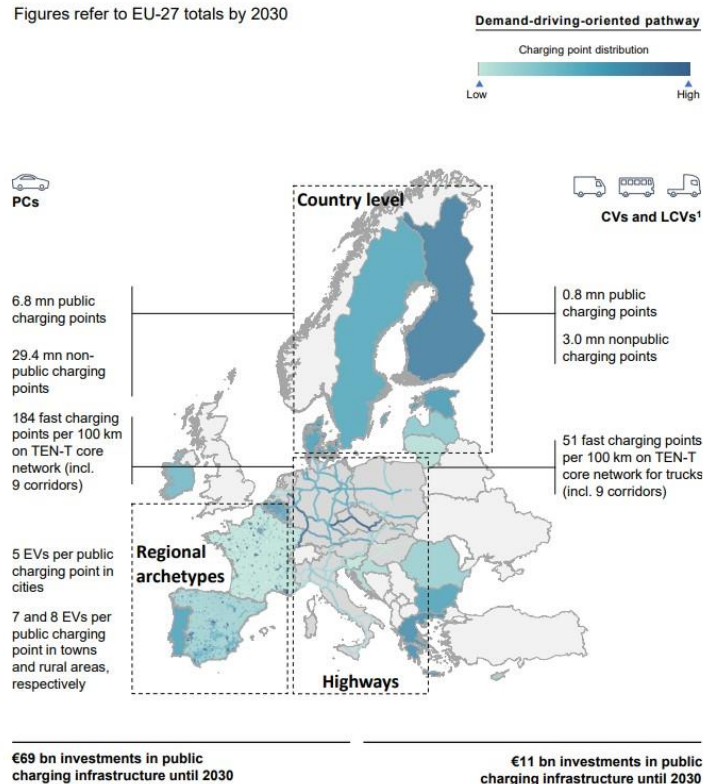
The EV charging ecosystem consists of multiple entities with different functions that work together to serve the EV driver. Openness and Interoperability are key to making this ecosystem function properly and optimally.



ChargeUp.(2023). 2023 State of the industry report. Retrieved from <https://static1.squarespace.com/static/5e4f9d80c0af800afd6a8048/t/645b648eb84fdc34d1afa6ca/1683712345345/ChargeUp+Europe+2023+State+of+the+Industry>

Annexe 6

Figures refer to EU-27 totals by 2030

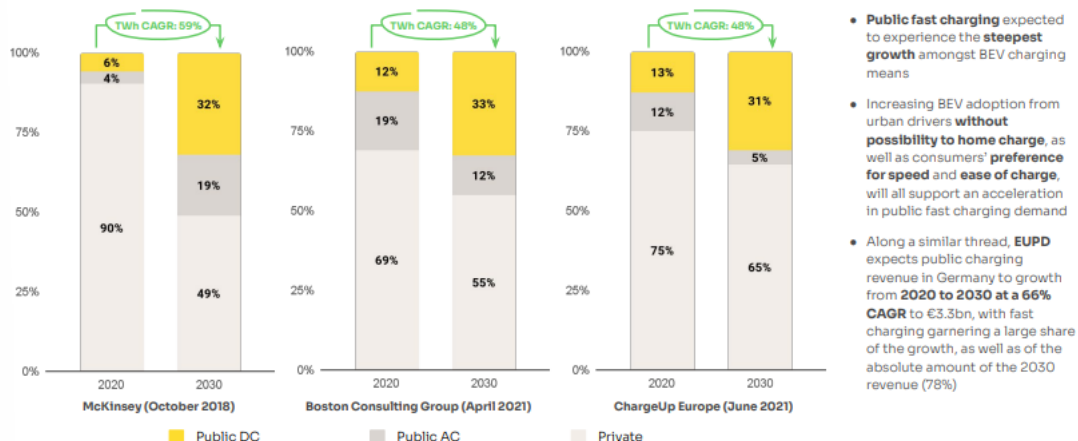


ACEA (2022) *European EV Charging infrastructure Masterplan*. Retrieved from [Research-Whitepaper-A-European-EV-Charging-Infrastructure-Masterplan.pdf](#) (acea.auto)

Annexe 7

Public fast charging to take a large share of charging volume and the lion share of market value

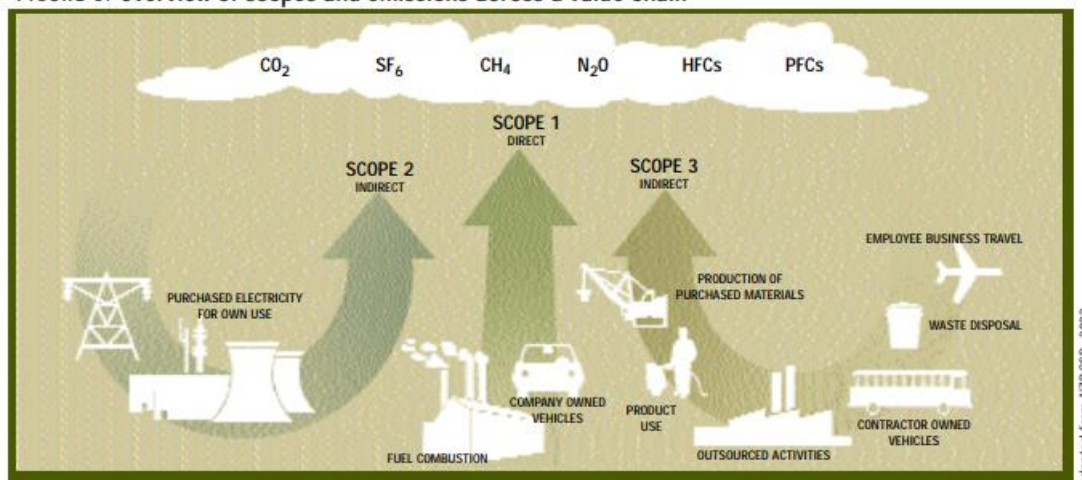
Energy demand from BEV charging across Europe



Fastned (2022) *Investor presentation*. Retrieved from <https://presspage-production-content.s3.amazonaws.com/uploads/2519/2022.04investorpresentationwebsite.pdf?10000>

Annexe 8

FIGURE 3. Overview of scopes and emissions across a value chain



Le *scope 1* reprend les émissions directes de gaz à effet de serre provenant d'actifs possédés ou contrôlés par l'entreprise. Cela inclut généralement les émissions issues des installations de production, des équipements de chauffage, de la flotte de véhicule, etc.

Pour ce qui est du *scope 2*, il s'agit des émissions indirectes de gaz à effet de serre, cela concerne les émissions en lien avec l'électricité consommée par l'entreprise.

Enfin, le *scope 3* reprend quant à lui toutes les autres émissions de gaz à effet de serre indirectes associées aux activités de la société. Il s'agit généralement d'émissions liées à la chaîne d'approvisionnement (*scope 3* amont) et à l'usage des installations de l'entreprise (*scope 3* aval). Le *scope 3* reprend donc les émissions de gaz à effet de serre en lien avec les matières premières, les transports, les déchets, les produits vendues, etc. (Greenhouse Gas Protocol, s.d)

Greenhouse Gas Protocol (s.d) *A corporate accounting and reporting standard revised edition*. Retrieved from <https://ghgprotocol.org/corporate-standard>

Annexe 9

Milestone	Market capitalisation (€)	Operational goal	Realised
1	> 150 million euro	> 100 stations operational	<input checked="" type="checkbox"/>
2	> 200 million euro	> 1 million euro in revenues in one calendar year	<input checked="" type="checkbox"/>
3	> 300 million euro	> 250 stations operational	
4	> 400 million euro	> 150 kW charging at >50% of our stations	<input checked="" type="checkbox"/>
5	> 500 million euro	> Company profitable for 12 months in a row	
6	> 600 million euro	> 500 stations operational	
7	> 700 million euro	> 100 million euro in revenues in one calendar year	
8	> 800 million euro	> 30% EBITDA margin for 12 months in a row	
9	> 900 million euro	> 300 kW charging at >50% of our stations	
10	> 1 billion euro	> 1000 stations operational	

Fastned (2023) *Annual report 2022*. Retrieved from <https://presspage-production-content.s3.amazonaws.com/uploads/2519/db7b17f1-8607-4df7-8acd-a71eafda6db2/fastned2022annualreport.pdf?10000>

Annexe 10

Projections des flux de trésorerie pour le scénario « La vision de Fastned »

Intitulé	Années antérieures											Projections										
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030			
Revenu moyen par station (€)	58.000	113.000	237.000	291.333	345.666	400.000	520.000	640.000	760.000	880.000	1.000.000	291.333	345.666	400.000	520.000	640.000	760.000	880.000	1.000.000			
Nombre de stations	134	188	244	297	350	450	588	726	864	1.002	1.140	297	350	450	588	726	864	1.002	1.140			
Nombre de chargeurs par station	3,5	4,0	5,1	5,4	5,7	6,0	6,4	6,8	7,2	7,6	8,0	5,4	5,7	6,0	6,4	6,8	7,2	7,6	8,0			
Nombre de chargeurs	456	759	1.237	1.604	1.995	2.700	3.763	4.937	6.221	7.615	9.120	1.604	1.995	2.700	3.763	4.937	6.221	7.615	9.120			
Revenu total (€)	6.253.000	12.466.000	35.978.000	86.525.901	120.983.100	180.000.000	305.760.000	464.640.000	656.640.000	881.760.000	1.140.000.000	86.525.901	120.983.100	180.000.000	305.760.000	464.640.000	656.640.000	881.760.000	1.140.000.000			
Marge	0,82	0,71	0,57	0,80	0,75	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,80	0,75	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70			
Coûts des ventes (€)	- 1.723.000	- 3.747.000	- 15.507.000	- 17.305.180	- 24.196.620	- 36.000.000	- 61.152.000	- 92.928.000	- 131.328.000	- 176.352.000	- 228.000.000	- 17.305.180	- 24.196.620	- 36.000.000	- 61.152.000	- 92.928.000	- 131.328.000	- 176.352.000	- 228.000.000			
Marge brute (€)	5.167.000	8.719.000	20.471.000	69.220.721	90.737.325	126.000.000	214.032.000	325.248.000	459.648.000	617.232.000	798.000.000	69.220.721	90.737.325	126.000.000	214.032.000	325.248.000	459.648.000	617.232.000	798.000.000			
Coûts d'opération (€)	4.300.000	6.400.000	12.400.000	19.245.600	24.562.440	34.106.702	48.773.130	65.647.202	84.871.971	106.597.428	130.980.791	19.245.600	24.562.440	34.106.702	48.773.130	65.647.202	84.871.971	106.597.428	130.980.791			
Coûts d'opération d'une station (€)	11.800	11.000	12.700	12.000	12.312	12.632	12.961	13.298	13.643	13.998	14.362	12.000	12.312	12.632	12.961	13.298	13.643	13.998	14.362			
EBITDA opérationnel (€)	900.000	2.400.000	8.100.000	49.975.121	66.174.885	91.893.298	165.258.870	259.600.798	374.776.029	510.634.572	667.019.209	49.975.121	66.174.885	91.893.298	165.258.870	259.600.798	374.776.029	510.634.572	667.019.209			
Coûts de l'extension du réseau (€)	4.700.000	6.800.000	12.000.000	14.109.660	18.413.106	35.644.994	50.469.035	51.781.230	53.127.542	54.508.858	55.926.088	14.109.660	18.413.106	35.644.994	50.469.035	51.781.230	53.127.542	54.508.858	55.926.088			
Coûts de l'extension du réseau par station construite (€)	119.000	154.000	204.000	266.220	347.417	356.450	365.718	375.226	384.982	394.992	405.262	266.220	347.417	356.450	365.718	375.226	384.982	394.992	405.262			
EBITDA sous-jacent de la compagnie (Selon estimation) (€)	- 3.800.000	- 4.400.000	- 4.000.000	35.865.461	47.761.779	56.248.303	114.789.835	207.819.568	321.648.487	456.125.715	611.093.121	35.865.461	47.761.779	56.248.303	114.789.835	207.819.568	321.648.487	456.125.715	611.093.121			
EBITDA sous-jacent de la compagnie (Marge de 40%) (€)	- 3.800.000	- 4.400.000	- 4.000.000	11.248.367	32.665.437	72.000.000	122.304.000	185.856.000	262.656.000	352.704.000	456.000.000	11.248.367	32.665.437	72.000.000	122.304.000	185.856.000	262.656.000	352.704.000	456.000.000			
EBITDA sous-jacent de la compagnie (Moyenne) (€)	- 3.800.000	- 4.400.000	- 4.000.000	23.556.914	40.213.608	64.124.152	118.546.918	196.837.784	292.152.244	404.414.857	533.546.560	23.556.914	40.213.608	64.124.152	118.546.918	196.837.784	292.152.244	404.414.857	533.546.560			
Postes exceptionnels (€)	- 100.000	- 8.158.000	- 500.000	- 22.767.533	- 26.126.678	- 29.983.473	- 34.586.745	-	-	-	-	- 22.767.533	- 26.126.678	- 29.983.473	- 34.586.745	-	-	-	-			
EBITDA (€)	- 3.900.000	- 12.600.000	- 4.600.000	13.097.928	21.635.101	26.264.830	80.203.091	207.819.568	321.648.487	403.499.121	611.093.121	13.097.928	21.635.101	26.264.830	80.203.091	207.819.568	321.648.487	403.499.121	611.093.121			
D&A et provisions (€)	- 4.100.000	- 5.900.000	- 10.300.000	- 14.975.600	- 20.061.959	- 29.411.654	- 43.793.792	- 59.786.779	- 77.329.668	- 96.478.060	- 117.289.155	- 14.975.600	- 20.061.959	- 29.411.654	- 43.793.792	- 59.786.779	- 77.329.668	- 96.478.060	- 117.289.155			
Coûts financiers (€)	- 4.400.000	- 6.200.000	- 7.400.000	- 8.750.000	- 10.100.000	- 11.450.000	- 12.800.000	- 14.150.000	- 15.500.000	- 16.850.000	- 18.200.000	- 8.750.000	- 10.100.000	- 11.450.000	- 12.800.000	- 14.150.000	- 15.500.000	- 16.850.000	- 18.200.000			
EBIT (€)	- 12.400.000	- 24.600.000	- 22.200.000	- 10.627.672	- 8.526.857	- 14.596.823	23.609.298	133.882.789	228.818.819	290.171.062	475.603.966	- 10.627.672	- 8.526.857	- 14.596.823	23.609.298	133.882.789	228.818.819	290.171.062	475.603.966			
Taux d'imposition				0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26			
Taxes (€)				-	-	-	6.162.214	34.944.468	59.723.524	75.736.946	124.136.403	-	-	-	6.162.214	34.944.468	59.723.524	75.736.946	124.136.403			
Bénéfice net (€)	- 12.400.000	- 24.600.000	- 22.200.000	- 10.627.672	- 8.526.857	- 14.596.823	17.447.085	98.938.321	169.095.294	214.434.116	351.467.563	- 10.627.672	- 8.526.857	- 14.596.823	17.447.085	98.938.321	169.095.294	214.434.116	351.467.563			
Coûts d'installation par chargeur pour l'extension du réseau (€)	-	-	-	95.000	96.900	98.838	100.815	102.831	104.888	106.985	109.125	95.000	96.900	98.838	100.815	102.831	104.888	106.985	109.125			
pour l'extension du réseau (nouvelles stations uniquement) (€)	-	-	-	25.000	25.500	26.010	26.530	27.061	27.602	28.154	28.717	25.000	25.500	26.010	26.530	27.061	27.602	28.154	28.717			
Nombre de chargeurs théoriques dans les nouvelles stations				424	424	800	1.104	1.104	1.104	1.104	1.104	424	424	800	1.104	1.104	1.104	1.104	1.104			
Nombre total de chargeurs construits				367	391	705	1.063	1.174	1.284	1.394	1.505	367	391	705	1.063	1.174	1.284	1.394	1.505			
Coûts d'installation de l'extension du réseau par chargeur (€)	- 44.016.000	- 47.882.880	- 88.017.840	- 44.016.000	- 47.882.880	- 88.017.840	- 135.393.161	- 150.557.654	- 165.148.407	- 180.262.566	- 195.915.233	- 44.016.000	- 47.882.880	- 88.017.840	- 135.393.161	- 150.557.654	- 165.148.407	- 180.262.566	- 195.915.233			
CAPEX (€)	- 44.016.000	- 47.882.880	- 88.017.840	- 44.016.000	- 47.882.880	- 88.017.840	- 135.393.161	- 150.557.654	- 165.148.407	- 180.262.566	- 195.915.233	- 44.016.000	- 47.882.880	- 88.017.840	- 135.393.161	- 150.557.654	- 165.148.407	- 180.262.566	- 195.915.233			
Variation du fonds de roulement (€)	796.000	- 2.132.000	- 4.025.000	- 4.326.295	- 6.049.155	- 9.000.000	- 15.288.000	- 23.232.000	- 32.832.000	- 44.088.000	- 57.000.000	796.000	- 2.132.000	- 4.025.000	- 15.288.000	- 23.232.000	- 32.832.000	- 44.088.000	- 57.000.000			
Postes exceptionnels (€)	- 100.000	- 8.158.000	- 500.000	- 22.767.533	- 26.126.678	- 29.983.473	- 34.586.745	-	-	-	-	- 100.000	- 8.158.000	- 500.000	- 26.126.678	- 29.983.473	- 34.586.745	-	-			
D&A et provisions (€)	- 4.100.000	- 5.900.000	- 10.300.000	- 14.975.600	- 20.061.959	- 29.411.654	- 43.793.792	- 59.786.779	- 77.329.668	- 96.478.060	- 117.289.155	- 4.100.000	- 5.900.000	- 10.300.000	- 14.975.600	- 20.061.959	- 29.411.654	- 43.793.792	- 59.786.779			
Free cash flow (€)	- 21.226.834	- 16.270.256	- 52.219.537	- 21.226.834	- 16.270.256	- 52.219.537	- 54.853.540	- 15.064.554	- 48.444.554	- 139.188.203	- 215.841.485	- 21.226.834	- 16.270.256	- 52.219.537	- 54.853.540	- 15.064.554	- 48.444.554	- 139.188.203	- 215.841.485			

Calculs réalisés par Baptiste Cadet sur base des informations de Fastned.

Annexe 11

Projections des flux de trésorerie pour le scénario « La vision adaptée de Fastned »

Intitulé	Années antérieures											Projections									
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
Année																					
Revenu moyen par station (€)	58.000	113.000	237.000	291.333	345.666	400.000	520.000	640.000	760.000	880.000	1.000.000	291.333	345.666	400.000	520.000	640.000	760.000	880.000	1.000.000	1.000.000	
Nombre de stations	134	188	244	297	350	450	557	664	771	878	985	297	350	450	557	664	771	878	985	985	
Nombre de chargeurs par station	3,5	4,0	5,1	5,4	5,7	6,0	6,4	6,8	7,2	7,6	8,0	5,4	5,7	6,0	6,4	6,8	7,2	7,6	8,0	8,0	
Nombre de chargeurs	456	759	1.237	1.604	1.995	2.700	3.565	4.515	5.551	6.673	7.880	1.604	1.995	2.700	3.565	4.515	5.551	6.673	7.880	7.880	
Revenu total (€)	6.253.000	12.466.000	35.978.000	86.535.901	120.983.100	180.000.000	289.640.000	424.960.000	585.960.000	772.640.000	985.000.000	86.535.901	120.983.100	180.000.000	289.640.000	424.960.000	585.960.000	772.640.000	985.000.000	985.000.000	
EBITDA sous-jacent de la compagnie (Moyenne)(€)	- 3.800.000	- 4.400.000	- 4.000.000	11.248.367	32.665.437	72.000.000	115.856.000	169.984.000	234.384.000	309.056.000	394.000.000	11.248.367	32.665.437	72.000.000	115.856.000	169.984.000	234.384.000	309.056.000	394.000.000	394.000.000	
Postes exceptionnels (€)	- 100.000	- 8.158.000	- 500.000	- 22.767.633	- 26.126.678	- 29.983.473	- 34.586.745	-	-	-	-	- 22.767.633	- 26.126.678	- 29.983.473	- 34.586.745	-	-	-	-	-	
EBITDA (€)	- 3.900.000	-12.600.000	- 4.600.000	11.519.166	6.538.760	42.016.527	81.269.256	169.984.000	234.384.000	309.056.000	394.000.000	11.519.166	6.538.760	42.016.527	81.269.256	169.984.000	234.384.000	309.056.000	394.000.000	394.000.000	
D&A et provisions (€)	- 4.100.000	- 5.900.000	- 10.300.000	- 14.975.600	- 20.061.959	- 29.411.654	- 41.085.192	- 53.927.230	- 67.979.837	- 83.286.300	- 99.891.152	- 14.975.600	- 20.061.959	- 29.411.654	- 41.085.192	- 53.927.230	- 67.979.837	- 83.286.300	- 99.891.152	- 99.891.152	
Coûts financiers (€)	- 4.400.000	- 6.200.000	- 7.400.000	- 8.750.000	- 10.100.000	- 11.450.000	- 12.800.000	- 14.150.000	- 15.500.000	- 16.850.000	- 18.200.000	- 8.750.000	- 10.100.000	- 11.450.000	- 12.800.000	- 14.150.000	- 15.500.000	- 16.850.000	- 18.200.000	- 18.200.000	
EBIT (€)	-12.400.000	-24.600.000	- 22.200.000	0,097	0,048	0,024	0,012	0,006	0,003	0,002	0,001	0,097	0,048	0,024	0,012	0,006	0,003	0,002	0,001	0,001	
Taux d'imposition				0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	
Taxes (€)	-12.400.000	-24.600.000	- 22.200.000	- 35.244.766	- 23.623.199	- 301.431	- 7.147.457	- 26.598.474	- 39.387.182	- 54.529.697	- 72.014.395	- 35.244.766	- 23.623.199	- 301.431	- 7.147.457	- 26.598.474	- 39.387.182	- 54.529.697	- 72.014.395	- 72.014.395	
Bénéfice net (€)				- 95.000	- 96.900	- 98.838	- 100.815	- 102.831	- 104.888	- 106.985	- 109.125	- 95.000	- 96.900	- 98.838	- 100.815	- 102.831	- 104.888	- 106.985	- 109.125	- 109.125	
Coûts d'installation par chargeur pour l'extension du réseau (€)				25.000	25.500	26.010	26.530	27.061	27.602	28.154	28.717	25.000	25.500	26.010	26.530	27.061	27.602	28.154	28.717	28.717	
Coûts du réseau par chargeur pour l'extension du réseau (nouvelles stations uniquement)(€)				424	424	800	856	856	856	856	856	424	424	800	856	856	856	856	856	856	
Nombre de chargeurs théoriques dans les nouvelles stations				367	391	705	865	950	1.036	1.122	1.207	367	391	705	865	950	1.036	1.122	1.207	1.207	
Nombre total de chargeurs construits				44.016.000	47.882.880	88.017.840	109.894.456	120.894.683	132.290.962	144.094.734	156.317.740	44.016.000	47.882.880	88.017.840	109.894.456	120.894.683	132.290.962	144.094.734	156.317.740	156.317.740	
Coûts d'installation de l'extension du réseau par chargeur (€)	- 8.500.000	-36.600.000	- 67.500.000	- 44.016.000	- 47.882.880	- 88.017.840	- 109.894.456	- 120.894.683	- 132.290.962	- 144.094.734	- 156.317.740	- 44.016.000	- 47.882.880	- 88.017.840	- 109.894.456	- 120.894.683	- 132.290.962	- 144.094.734	- 156.317.740	- 156.317.740	
CAPEX (€)	796.000	- 2.132.000	- 4.025.000	4.326.295	6.049.155	9.000.000	14.482.000	21.248.000	29.298.000	38.632.000	49.250.000	4.326.295	6.049.155	9.000.000	14.482.000	21.248.000	29.298.000	38.632.000	49.250.000	49.250.000	
Variation du fonds de roulement (€)	100.000	- 8.158.000	- 500.000	22.767.533	26.126.678	29.983.473	34.586.745	-	-	-	-	22.767.533	26.126.678	29.983.473	34.586.745	-	-	-	-	-	
Postes exceptionnels (€)	- 4.100.000	- 5.900.000	- 10.300.000	- 14.975.600	- 20.061.959	- 29.411.654	- 41.085.192	- 53.927.230	- 67.979.837	- 83.286.300	- 99.891.152	- 14.975.600	- 20.061.959	- 29.411.654	- 41.085.192	- 53.927.230	- 67.979.837	- 83.286.300	- 99.891.152	- 99.891.152	
D&A et provisions (€)	- 4.100.000	- 5.900.000	- 10.300.000	- 14.975.600	- 20.061.959	- 29.411.654	- 41.085.192	- 53.927.230	- 67.979.837	- 83.286.300	- 99.891.152	- 14.975.600	- 20.061.959	- 29.411.654	- 41.085.192	- 53.927.230	- 67.979.837	- 83.286.300	- 99.891.152	- 99.891.152	
Free cash flow(€)				45.843.928	31.366.598	36.769.271	28.467.913	12.907.157	17.907.856	54.949.570	98.217.865	45.843.928	31.366.598	36.769.271	28.467.913	12.907.157	17.907.856	54.949.570	98.217.865	98.217.865	

Calculs réalisés par Baptiste Cadet sur base des informations de Fastned.

Annexe 12

Calcul du prix de l'action pour le scénario « La vision de Fastned »

Cash flow en 2040	461.282.299
Taux de croissance perpétuelle	0
Wacc	8,13%
Valeur terminale	5.670.428.806
+Total Cash Flow actualisé	2.774.723.357
Valeur résiduelle	8.445.152.163
-Dette	154.585.000
Equité	8.290.567.163
Nombre d'actions	19.054.992
Prix de l'action	435,09

Calculs réalisés par Baptiste Cadet sur base des informations de Fastned.

Annexe 13

Calcul du prix de l'action pour le scénario « La vision adaptée de Fastned »

Cash flow en 2040	209.904.794
Taux de croissance perpétuelle	0
Wacc	8,13%
Valeur terminale	2.580.307.527
+Total Cash Flow actualisé	1.184.288.038
Valeur résiduelle	3.764.595.565
-Dette	154.585.000
Equité	3.610.010.565
Nombre d'actions	19.054.992
Prix de l'action	189,45

Calculs réalisés par Baptiste Cadet sur base des informations de Fastned.

Résumé : Ce mémoire a pour objectif de valoriser l'action de Fastned, une entreprise spécialisée dans la construction et la gestion de stations de recharges rapides pour véhicules électriques en Europe. Ce rapport de valorisation a pour objectif de fournir une recommandation d'achat ou de vente de ce titre évalué à 30,35€ au 30/07/2023. Ce travail se divise en quatre chapitres : le premier présente une compréhension approfondie de Fastned, ainsi que son positionnement dans le secteur de la mobilité électrique. Le deuxième chapitre comprend une analyse stratégique avec l'aide d'outils et se conclut par une analyse SWOT, le troisième aborde l'analyse financière détaillée, et le quatrième le processus de valorisation de l'entreprise. Malgré les limites inhérentes à la valorisation des jeunes entreprises, la valeur potentielle de Fastned selon les estimations, se trouve entre 37,96€ et 75,03€. La recommandation est donc l'achat de l'action Fastned.

Mots clés : Fastned, mobilité électrique, station de recharge, valorisation.

UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LOUVAIN
Louvain School of Management

Place des Doyens, 1 bte L2.01.01, 1348 Louvain-la-Neuve
Boulevard Emile Devreux 6, 6000 Charleroi, Belgique
Chaussée de Binche 151, 7000 Mons, Belgique

www.uclouvain.be/lsm