

EDF a compris que le boom du véhicule électrique allait sauver sa place de leader mondial dans le nucléaire



En marge du salon de l'auto qui célèbre le véhicule électrique, le président d'EDF, Jean-Bernard Lévy, annonce que l'entreprise a l'ambition de pouvoir répondre à la demande d'énergie.

Avec Jean-Marc Sylvestre

Le monde de l'automobile, de l'énergie et du digital réuni en est convaincu, **on va assister à une explosion planétaire de la mobilité électrique.**

En marge du mondial de l'auto, c'est le président d'EDF qui a voulu montrer que l'entreprise nationale n'avait pas négligé cette perspective et qu'elle serait le premier fournisseur.

Après avoir beaucoup communiqué sur les énergies alternatives depuis deux ans, Jean-Bernard Lévy, le président d'EDF veut mettre le paquet sur l'énergie destinée à la mobilité.

Et cette énergie sera nucléaire ou elle ne sera pas et les voitures continueront à rouler à l'essence.

Après avoir diversifié sa production, EDF veut conquérir ces nouveaux marchés, convaincu qu'ils vont exploser dans les années qui viennent. D'où un plan qui vise non seulement la France, mais aussi la Belgique, l'Italie et la Grande Bretagne, où les prévisions tablent sur un parc de 9 millions de véhicules électriques en 2030 et 17 millions en 2035.

L'année dernière, on peut dire qu'EDF n'y croyait guère. Cette année, le service de marketing a visiblement changé de braquet, puisque EDF annonce qu'il deviendra le premier fournisseur pour véhicules électriques en 2022, soit 600.000 voitures et 30 % du marché. Et l'avantage commercial qu'EDF va mettre en tête de gondole, c'est que plus de 80 % de l'énergie fournie le sera sans CO2 à partir de son parc nucléaire. D'où la nécessité de préparer toute une gamme de services pour distribuer cette énergie avec des bornes de rechargement et des moyens de distribution. Alors, on a encore assez peu d'éléments chiffrés sur l'ampleur des investissements nécessaires et programmés par EDF. Ce qu'on devine, ce sont les vraies raisons de cette sortie publique aujourd'hui. Trois séries de raisons.

1ère raison : EDF a compris, comme l'ensemble de l'industrie, qu'il y avait une vraie demande d'énergie propre venant des clients. Les consommateurs et l'opinion publique internationale ont compris que les risques du réchauffement climatique n'étaient pas virtuels. Ils ont compris aussi qu'ils pouvaient faire pression pour des énergie plus propres. L'ensemble des constructeurs automobiles a mobilisé leur service de recherche pour répondre à cette demande d'où la reconversion accélérée des constructeurs automobiles.

2^e raison : EDF a compris, comme les constructeurs automobiles, que le maillon faible de la mobilité électrique était le stockage de l'énergie et la mauvaise qualité des batteries. L'autonomie actuelle n'est pas suffisante, le temps de recharge est beaucoup trop long. Toute la chaîne de valeur qui concourt à la fabrication du véhicule électrique, des constructeurs aux fournisseurs de composants digitaux travaillent d'arrache-pied pour percer le secret des batteries durables, mais pour l'instant, il n'y a guère que les Chinois qui paraissent en avance sur ce point. Tout le monde travaille également sur la distribution et les services de recharge, bornes et stations service. EDF s'est mise sur ces créneaux parce que celui qui contrôlera le stockage de l'électricité et la distribution des recharges aura beaucoup d'atouts pour contrôler le marché et générer des marges.

3^e raison, EDF a trouvé là l'argument le plus fort pour justifier le maintien et le développement de son parc nucléaire. Sur ce créneau, EDF est numéro 1 dans le monde. Sur ce créneau, EDF a le projet de lancer les EPR, les centrales de la 4^e génération. Mais sur ce créneau, EDF est aussi assez malmené par les écologistes qui reconnaissent que l'énergie produite par le nucléaire est propre mais que les systèmes ne sont pas sans risques gravissimes. **En jouant sur les peurs de la catastrophe, les mouvements anti nucléaires espèrent arrêter l'expansion du parc.**

En jouant sur la pression des clients qui veulent une mobilité électrique, ce qui ouvre des besoins de production **EDF fait son travail de répondre à la demande avec les équipements en centrales dont elle s'est fait une spécialité mondiale.** Son pari est aujourd'hui de convaincre les écologistes anti nucléaires que l'électricité qu'elle produit est moins polluante et par conséquent, moins dangereuse que l'électricité qui sort des centrales au gaz ou au fuel.

A quoi bon rouler demain à l'électricité si l'électricité utilisée est produite dans des centrales thermiques qui vont lâcher des tonnes de Co2? C'est le modèle allemand. Dans ce cas, mieux vaudrait laisser circuler les voitures à essence ou à diesel comme auraient voulu les constructeurs automobile jusqu'à l'année dernière.

Le marché en a décidé autrement et EDF s'estime assez bien placé pour y répondre.