



Repères sur la mobilité électrique

Septembre 2019

Le saviez-vous ?

Le transport: deuxième émetteur de gaz à effet de serre en France

(source UFC Que Choisir)

Le transport de passagers et de marchandises constitue le deuxième émetteur de gaz à effet de serre (29 % des émissions en 2017) derrière l'industrie (30 %).

Les 32 millions de véhicules particuliers en circulation sont à l'origine de plus de la moitié (53 %) des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport devant les poids lourds (22 %) et les véhicules utilitaires légers (20 %).

L'accès à la recharge au domicile et sur le lieu de travail: la clé de la réussite

Aujourd'hui, 90 % des cycles de charge sont effectués soit au domicile, soit sur le lieu de travail.

Offrir à chacun un accès à une prise ou à une borne de recharge, qu'importe son lieu de résidence (en maison individuelle, en copropriété ou même dans la rue pour ceux qui n'ont pas de parking) ou son lieu de travail, cela permettra d'accroître le développement de la mobilité électrique.

La mobilité électrique, de quoi parle-t-on ?

La mobilité électrique ne se limite pas aux seules **voitures électriques** ou hybrides rechargeables, elle couvre de nombreux autres modes de transport: **scooter, vélos, trottinettes, bateaux fluviaux, bus...** Chacun peut ainsi trouver une solution électrique pour ses déplacements, en fonction de ses activités et de ses besoins.

L'interopérabilité de la recharge: késako ?

On appelle service d'« interopérabilité de la recharge », la possibilité pour un conducteur de véhicule électrique de **connecter son véhicule pour le recharger à différents réseaux de bornes sans avoir besoin de souscrire plusieurs abonnements**. On appelle « opérateurs de mobilité électrique (OME) » les entreprises qui fournissent ces abonnements.



Le véhicule hydrogène, une autre forme de « mobilité électrique »

À moyen terme, d'autres technologies comme l'hydrogène sont pertinentes pour concrétiser d'autres usages de mobilités propres, par exemple sur un rayon d'action plus important et pour des véhicules nécessitant de fortes puissances de propulsion. Aujourd'hui, de nombreux acteurs de la filière désignent désormais le véhicule hydrogène comme la « mobilité électrique à hydrogène ».

Un « droit à la prise » pour les résidents dans les immeubles

Depuis le 1^{er} janvier 2015, dans les bâtiments à usage principal d'habitation, un utilisateur de véhicule électrique peut invoquer un droit à la prise pour installer une borne de recharge individuelle dans un parking de son immeuble résidentiel collectif. Le droit à la prise repose principalement sur l'article R. 136-2 du code de la construction et de l'habitation

Il existe des aides pour l'achat de véhicules électriques

LE BONUS ÉCOLOGIQUE

Si vous êtes majeur et domicilié en France, une aide, dite bonus écologique, vous est versée lors de la première immatriculation en série définitive d'une voiture particulière ou d'une camionnette électrique neuve achetée ou louée (avec option d'achat ou pour une durée d'au moins 2 ans).

Le montant de l'aide est de 27 % du coût d'acquisition TTC

du véhicule, augmenté si nécessaire du coût de la batterie si celle-ci est prise en location. Le montant de l'aide est plafonné à 6 000 €.

Si vous mettez à la casse un véhicule ancien, vous pouvez bénéficier de la prime à la conversion sous certaines conditions.

LA PRIME À LA CONVERSION - Barème août 2019

Type de véhicule	Personnes physiques RFR** < 6 300 € ou RFR < 13 489 € et « gros rouleurs »	Personnes physiques RFR < 13 489 €	Personnes physiques RFR > 13 489 €	Personnes morales
Véhicule électrique, neuf ou d'occasion	5 000 €	2 500 €	2 500 €	2 500 €
Véhicule Crit'Air 1 émettant entre 21 et 50 g de CO ₂ /km avec contrainte d'autonomie*, neuf ou d'occasion	5 000 €	2 500 €	2 500 €	2 500 €
Véhicule Crit'Air 1 émettant entre 21 et 50 g de CO ₂ /km sans contrainte d'autonomie, neuf ou d'occasion	3 000 €	1 500 €	1 500 €	1 500 €
Véhicule Crit'Air 1 émettant entre 51 et 116 g de CO ₂ /km, neuf ou d'occasion	3 000 €	1 500 €	-	-
Véhicule Crit'Air 2 émettant moins de 116 g CO ₂ /km, neuf et immatriculé à partir du 1 ^{er} septembre 2019	3 000 €	1 500 €	-	-

* Autonomie électrique supérieure à 50 km ** Revenu fiscal de référence

Repères sur les chiffres clés

Aujourd'hui

239 330 c'est le nombre d'immatriculations (en cumulé) depuis 2010 de véhicules électriques et hybrides rechargeables en France (chiffre Avere juillet 2019).

26 000 points de recharge ouverts au public sur le territoire français: Actuellement, le réseau de recharge français compte un point de charge ouvert au public pour 7 véhicules électriques environ... un taux supérieur aux recommandations de la directive européenne qui en prévoit un pour 10.

30 km : c'est la distance moyenne parcourue quotidiennement en France. 99 % des déplacements font moins de 80 km par jour.

Environ **300 km** : c'est l'autonomie moyenne d'un véhicule électrique sachant que les modèles de véhicules électriques actuels proposent entre 150 et 500 km d'autonomie.

90 % de la recharge d'un véhicule électrique s'effectue au domicile ou sur le lieu de travail.

45 % des Français vivent en immeuble d'habitation, là où l'installation de solutions de recharge démarre!

30 km : c'est l'autonomie récupérée en 1 heure avec une recharge normale à 7 kva: le temps d'un déjeuner à la maison.

+ de 100 km c'est l'autonomie récupérée en 1 h grâce à une borne de recharge à 22 kva (recharge dite accélérée) située par exemple sur la voie publique ou un parking du supermarché: idéal pour les courses du week-end!

3 € : c'est le coût en électricité pour 100 km au lieu de 7,50 € pour une voiture thermique consommant 5 litres au 100 km en considérant qu'un litre de carburant est égal à 1,50 € ($5 \times 1,5 = 7,50$ €).

En fonction de la puissance de la batterie,

100 à 300 km d'autonomie pourront être récupérés en 20 à 30 minutes grâce à un équipement de recharge de forte puissance sur les grands axes: le temps moyen d'une pause pour les longs trajets.

1 million de véhicules électriques à 2022 et **100 000** points de charge ouverts au public en 2022: ce sont les objectifs visés par les pouvoirs publics français et la filière automobile française.

À retenir...

239 330 véhicules (VE et VHR) à mi-2019 → **1 million** en 2022 = **5 fois** plus en 3 ans

26 000 points de charge à mi 2019 → **100 000** en 2022 = **4 fois** plus en 3 ans

Que vient faire Enedis sur le terrain de la mobilité électrique ?

LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE, STRATÉGIQUE, CRÉATRICE DE VALEUR...

La stratégie d'Enedis (Nouvel Elan) est fondée sur la **transition énergétique, la transition numérique et la proximité avec les territoires. Enedis est un des acteurs clés** du développement de la mobilité électrique en France car **c'est sur le réseau public de distribution que se connecte la majorité des bornes de recharge. La mobilité électrique est donc stratégique et créatrice de valeur pour notre entreprise car elle permet de :**

- **Renforcer notre « mission de service public » :** en tant que nouvel usage en croissance sur le réseau, elle nous conforte sur les sujets raccordement, renforcement du réseau.

- **Être en lien avec les territoires :** elle nous positionne comme un acteur du développement des villes et des campagnes, elle enrichit les négociations des contrats de concessions en cours.
- **Nous transformer :** elle nous permet de monter en compétences dans nos métiers. Elle nous renforce dans l'accompagnement de nos clients, dans le développement des réseaux intelligents et dans notre agilité à travailler ensemble.

À retenir...

Grâce à la mobilité électrique, Enedis crée des opportunités concrètes menant vers la transition énergétique, prépare l'avenir du réseau de distribution d'électricité, l'évolution de ses métiers, et conforte son ancrage territorial.



TÉMOIGNAGE

PIERRE LANTONNOIS, interlocuteur privilégié, direction régionale Île-de-France Est



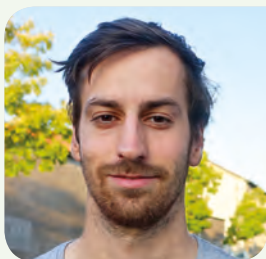
La présence d'un interlocuteur privilégié est une attente des collectivités publiques qui portent un projet de mobilité électrique. Cela permet notamment à Enedis d'apporter son expertise pour optimiser la localisation des bornes. Nous avons par exemple repensé l'implantation et les puissances de bornes Autolib dans le contexte de leur reprise par les collectivités en région parisienne.

Les élus souhaitent aussi anticiper les besoins de demain avec Enedis. Dynamiser l'attractivité économique et accompagner les grands projets de transformation des territoires est un enjeu clé. Nous coordonnons des actions, par exemple auprès des collectivités qui accueilleront les Jeux olympiques 2024.

ENEDIS RACCORDE LES BORNES DE RECHARGE... OUI, MAIS CE N'EST PAS TOUT!

■ D'abord, nous sommes déjà un acteur de la mobilité électrique

- La flotte électrique d'entreprise d'Enedis est la 2^e en France avec plus de 1 800 véhicules. Aujourd'hui l'électrification de la flotte s'accroît de manière plus ciblée afin de mieux répondre aux réalités du terrain et aux missions des salariés. À fin 2019, la Flotte aura atteint 2 150 véhicules.
- 26 000 points de charge sont déjà accessibles au public dans toute la France grâce à Enedis.



QUESTION À

AUGUSTIN PASSICOS, responsable d'équipe à l'agence interventions de Tours, direction régionale Centre-Val de Loire



Dans votre mission, quel usage faites-vous du véhicule électrique et qu'est-ce que cela a changé dans votre quotidien ?

Je conduis une Zoé électrique dans mes activités du quotidien : je vais sur le terrain faire des visites prévention sécurité, je me rends également sur les chantiers pour accompagner mes équipes ou dans le cadre de mes astreintes. L'utilisation d'un véhicule électrique me tient à cœur : cela va dans le sens des projets de l'entreprise. C'est une voiture très pratique et agréable à conduire. Le côté écologique est aussi un aspect important pour moi et qui donne à l'externe une image positive d'Enedis.

■ Notre ambition aujourd'hui

Nous souhaitons :

- **Être un partenaire plutôt qu'un prestataire** pour les collectivités, les particuliers ou pour nos nouveaux interlocuteurs (constructeurs automobiles, opérateurs de bornes, syndic...). **En étant associés très en amont des projets**, nous apportons notre expertise d'opérateur du réseau de distribution pour co-construire avec eux les solutions de mobilité, les plans de développement et d'implantations de points de charge, les datas, le pilotage et les tests de **fonctionnement...**
- **Préparer l'avenir du réseau en montant en compétence sur des sujets nouveaux** : comptage, pilotage intelligent, stockage, intégration du « *vehicule to home* » et pourquoi pas du « *vehicule to Grid* ».



QUESTION À

ROBERT GUILLERM, chef raccordement marché d'affaires, direction régionale Bretagne



Quel est l'impact du développement de la mobilité électrique sur le métier raccordement ?

Le métier de raccordement va évoluer vers une mission d'accompagnement auprès des intervenants du bâtiment. Il existe de nombreuses configurations d'alimentations techniques possibles pour des installations de recharge, il va falloir guider les lotisseurs, aménageurs et constructeurs. Une réelle opportunité pour nous ! C'est un relais de croissance et cela ne fait qu'ajouter une diversité, une extension des compétences.

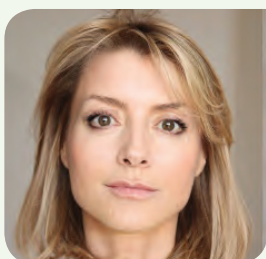
LANCEMENT D'UN « PROGRAMME MOBILITÉ ÉLECTRIQUE » POUR DONNER LA BONNE IMPULSION... ÉLECTRIQUE



Lancé fin 2018, le programme mobilité électrique est aujourd'hui constitué d'une équipe de 20 collaborateurs. Il s'articule autour de trois axes principaux

- Créer des références concrètes pour la mise en œuvre de la mobilité électrique dans ses différents usages dans les différents territoires.
- Construire des partenariats avec les acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique pour créer des conditions du développement de la mobilité électrique à grande échelle.
- Travailler sur les sujets qui font l'avenir de la mobilité électrique, se fixer des objectifs à moyen et long termes, bien les préparer par des démonstrateurs et des expérimentations ciblées et aussi, penser aux différents enjeux, entre autres la cybersécurité, l'interopérabilité, etc.

Cette impulsion donnée par le programme est partagée avec les directions métiers supports et les 25 directions régionales, notamment grâce à leurs responsables mobilité électrique, mais également grâce à chaque salarié qui porte l'engagement d'Enedis dans la transition énergétique. En effet, de nombreux collègues sont d'ores et déjà utilisateurs de véhicules électriques à titre privé ou professionnel. On recense aujourd'hui plus d'une centaine de projets identifiés « mobilité électrique » faisant l'objet d'un accompagnement par Enedis.



TÉMOIGNAGE

FRÉDÉRIQUE LAVA-STIEN, responsable mobilité électrique,
direction régionale Lorraine



Mes convictions, en tant que responsable mobilité électrique, sont qu'il est nécessaire de stimuler un esprit de conquête dans l'entreprise, de dépasser les réflexions en silos et d'oser bouger les lignes pour mener à bien ce programme. Il faut savoir fédérer les acteurs de l'écosystème, et nous positionner en leader en impulsant

les dynamiques locales.

Enedis doit aussi être une entreprise exemplaire dans le développement de sa flotte. Les membres des groupes de travail mobilité électrique, les responsables mobilité électrique, les salariés doivent eux-mêmes devenir des ambassadeurs du véhicule électrique.

ENEDIS PARTENAIRE DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE, AUJOURD'HUI C'EST CONCRET... QUELQUES EXEMPLES



Des bornes de recharge sur les lampadaires du réseau d'éclairage public

À la Roche-sur-Yon, en Vendée, une solution innovante a été trouvée pour installer des bornes de recharge sur la voie publique, sans entreprendre de travaux trop importants : des bornes de recharge faible puissance ont été installées en utilisant le réseau existant d'éclairage public pour les usagers ne bénéficiant pas de parking ou garage.

Pour assurer le comptage de la consommation liée à cet usage, des compteurs Linky ont été intégrés dans ces bornes, afin de dissocier et compter les flux consommés par les lampadaires et ceux consommés par le véhicule électrique.

Enedis favorise la mobilité électrique en zone peu dense en installant 44 bornes de recharge en Meuse



La Fédération unifiée des collectivités locales pour l'électricité en Meuse (Fuclem) a répondu à un appel à projets, fin 2015, de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) pour l'installation de 44 bornes de recharge publiques de véhicules électriques sur le territoire. La Fuclem a étudié, notamment avec Enedis, la répartition de ces bornes et des négociations ont eu lieu avec les communes. Actuellement, Enedis accompagne collectivités et parties prenantes sur plus de 30 projets d'installation de bornes de recharge sur la voie publique.

Enedis, partenaire de Saint-Étienne Métropole pour le déploiement de bornes de recharge à la demande, une première en France

Saint-Étienne Métropole, Enedis et E-totem mettent en œuvre le premier réseau de bornes de recharge à la demande de France. D'ici 2020, 100 bornes de recharge dont le prépositionnement a été étudié avec Enedis, peuvent être installées à la demande des particuliers ou professionnels, propriétaires d'un véhicule électrique grâce à un site internet dont Enedis est partenaire. À ce jour, 16 bornes ont été installées et 14 le seront en septembre 2019!



Enedis accompagne les projets d'électrification des transports publics

Enedis accompagne les projets de bus ou d'autocars électriques de la conception jusqu'à la réalisation avec les différents acteurs de l'électrification des flottes de bus.



Les bus à haut niveau de service à Amiens :

La Ville d'Amiens a lancé les travaux pour l'implantation de 4 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) sur 48 km. Cette flotte

sera composée de 43 bus 100 % électriques, mesurant 18 mètres de long, avec charge rapide en terminus par pantographes et charge intelligente en dépôt.

Partenariat Enedis / RATP pour l'électrification de 17 dépôts de bus en Ile-de-France :



Enedis et la RATP ont signé un partenariat pour faciliter la conversion de 17 dépôts de bus avec des dates de mise sous tension s'échelonnant de 2019 à 2022. Des raccordements innovants ont été conçus par les équipes Enedis.

Les navires à quai se convertissent à l'électrique

À Marseille, depuis le début du projet en 2015, Enedis accompagne les équipes du Grand Port Maritime pour faciliter le raccordement électrique des bateaux à quai, notamment sur le schéma directeur d'alimentation du port GPMM, les puissances de raccordement et la coordination des plans de protection électrique. Des projets similaires sont en cours de développement à Nice, Toulon, Bordeaux, Royan et Paris.



La recharge en immeuble collectif : un vrai challenge !

Pour chaque copropriété, Enedis étudie la meilleure solution possible de raccordement de bornes depuis le parking. À Lyon (46 bornes) comme à Paris (340 bornes), une colonne électrique de distribution publique horizontale permettra le raccordement des installations. À Issy-Les Moulineaux, une copropriété est équipée de 40 bornes de recharge raccordées sur une installation électrique alimentée par un point de livraison dédié. Environ 600 copropriétés sont aujourd'hui équipées en bornes de recharge.

Enedis réalise des expérimentations pour préparer l'avenir

À Belle-Ile-en-Mer, le programme Flexmob'île prévoit les véhicules électriques en autopartage, la recharge intelligente et le stockage stationnaire d'énergie solaire. Enedis raccorde des bornes de recharge électrique ainsi que les panneaux solaires et réalise des expérimentations comme la mise en œuvre technique de signaux réseaux.

D'autres programmes d'envergure sont en cours d'expérimentation : SMAC en Champagne-Ardenne testant l'énergie éolienne au service de la mobilité électrique, ou le programme aVENir testant le pilotage intelligent de la recharge



Info ou intox ?

Le vrai du faux sur la mobilité électrique

INTOX

1. Le véhicule électrique est plus cher que le véhicule thermique

Le véhicule électrique est aujourd'hui de plus en plus accessible notamment grâce au bonus écologique et à la prime à la conversion. Aujourd'hui, il est déjà possible d'acquérir un véhicule électrique neuf à partir de 90 € par mois, batterie incluse, grâce aux formules de location longue durée.

Selon l'étude UFC-Que Choisir (2018) le coût total, pour un véhicule électrique, est désormais inférieur de 3 % à celui d'un diesel. Mieux, il est de 5 % inférieur à celui d'un véhicule essence. Ces chiffres correspondent à l'utilisation moyenne d'une voiture. À savoir : sur quatre ans, pour une berline milieu de gamme, type Renault Mégane ou Peugeot 308, à raison de 15 000 km parcourus par an.

Selon *L'Automobile Entreprise*, en France en 2018, le TCO (coût total de détention) d'une voiture électrique était de 594 €, un coût inférieur à la moyenne européenne (616 € par mois). La France est ainsi parmi les pays où le coût total de possession d'un véhicule est le moins cher. Il est même en baisse comparé aux résultats de 2016.

INTOX

2. Le véhicule électrique est tout aussi polluant que le véhicule thermique

Selon le rapport 2017 du Commissariat général au développement durable (DGDD), les véhicules électriques permettent d'envisager, grâce au mix électrique français particulièrement décarboné, une forte réduction des émissions en cas de développement de la mobilité électrique en considérant les trois sources d'émissions de gaz à effet de serre identifiées :

- la production des batteries,
- la phase amont (extraction, transport et raffinage du carburant, production de l'électricité),
- la phase de circulation (combustion du carburant).

L'étude du CGDD montre que, en considérant un véhicule particulier qui roule 13 000 km / an durant 16 ans, les émissions de CO₂ seraient divisées par 5 en tenant compte du cycle de vie des véhicules (production de l'énergie et de la batterie).

LES DEUX

3. Actuellement, il n'y a pas assez de bornes ouvertes au public pour recharger son véhicule électrique

Aujourd'hui, il existe un point de recharge ouvert au public pour 7 véhicules environ. Ce taux est supérieur aux recommandations européennes (une borne pour 10 véhicules électriques). Le maillage du territoire reste cependant inégal, et des efforts sont réalisés pour combler ces inégalités, notamment sur les autoroutes.

D'autre part, plus de 90 % des recharges s'effectuent à domicile ou sur le lieu de travail, bien souvent sur une simple prise électrique.

INTOX

4. Le développement du véhicule électrique nécessitera l'ouverture de nouveaux réacteurs nucléaires

(source RTE-AVERE)

Contrairement aux idées reçues, le développement des voitures électriques ne nécessitera pas de mise en service de nouveaux réacteurs nucléaires. Quel que soit le scénario à 2035 (entre 9 et 15 millions de véhicules), ce nouvel usage représente un poids en énergie de l'ordre de 30 à 47 TWh par an, soit entre 5 et 10 % de la consommation électrique. En comptant également les évolutions des autres usages de l'électricité, l'ensemble de cette consommation ne sera pas décisive pour faire évoluer le mix de production et donc pour lancer la construction de nouvelles centrales nucléaires.

INTOX

5. Les véhicules électriques ont une faible autonomie et ne tiennent pas la charge

(source *L'Automobile propre*)

L'autonomie moyenne des voitures électriques commercialisées actuellement est de 150 à 400 km en « cycle de conduite automobile » (NEDC), soit environ 100 à 300 kilomètres réels, ce qui permet de répondre à de nombreux trajets du quotidien puisque la distance moyenne parcourue quotidiennement en voiture est de 30 km.

LES DEUX**6. Les autres pays sont déjà très en avance dans le domaine de la mobilité électrique**

La Chine, les États-Unis (Californie), la Norvège et les Pays-Bas sont plutôt leader dans cette tendance mondiale. La France fait partie des pays engagés puisqu'elle se situe au 2^e rang du marché européen de vente de véhicules électriques et hybrides rechargeables derrière l'Allemagne.

INFO**7. Pour les clients, le coût de la recharge est différent selon le lieu où le véhicule est rechargé**

Si la recharge a lieu à domicile, le prix de la recharge sera celui qui est fixé dans le contrat de fourniture du client. La recharge se fera donc au même prix que celui qui est destiné à faire fonctionner le four ou la machine à laver. Si la puissance souscrite dans l'abonnement auprès du fournisseur d'électricité permet d'absorber la recharge d'un véhicule électrique, il n'est pas nécessaire de souscrire un nouvel abonnement.

Sur la voie publique, la facturation de la recharge se fait en fonction du temps passé à la recharge, souvent par tranche de 15 minutes, ou *via* une formule forfaitaire souscrite auprès d'un opérateur de mobilité électrique.

INFO**8. Le coût d'un raccordement d'une borne chez un particulier ou un professionnel est variable**

Le coût d'un raccordement dépend de la localisation de l'installation demandée et de la configuration du réseau dont elle dépend.

Dans tous les cas, Enedis prend à sa charge 40 % du prix du raccordement sur l'ensemble de la facture finale, ce qui laisse une prise en charge à 60 % pour le demandeur.

Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit à ce jour une prise en charge par Enedis augmentée à 75 % du prix du raccordement pour les bornes installées sur voies publiques. Cette disposition n'est encore qu'une proposition et n'est donc pas en vigueur à ce jour.

INTOX**9. Il n'existe qu'une seule solution de raccordement de bornes de recharge dans un immeuble existant**

Les solutions d'installation de bornes de recharge dans un immeuble d'habitation sont multiples (par point de livraison dédié, par raccordement en grappe, par colonne horizontale réseau public de distribution...) de même que les intervenants dans la prise de décision : il peut s'agir d'un promoteur ou de copropriétaires, du syndic ou d'un bailleur, etc.). Enedis accompagne tous les acteurs dans cette démarche afin de trouver la solution la mieux adaptée à chacune des situations. Pour en savoir plus, rendez-vous sur enedis.fr

INFO**10. Les véhicules électriques sont plus intéressants en zone rurale qu'en zone urbaine**

(source UFC-Que Choisir)

Actuellement les motorisations électriques et hybrides se développent majoritairement dans les villes. Or économiquement il est plus intéressant d'utiliser des véhicules à faibles émissions dans les zones rurales, là où les conducteurs parcourent de plus grandes distances. En effet, si l'utilisation du véhicule électrique en ville est économiquement comparable à celle d'un véhicule thermique, en revanche, en zone rurale, il permet de faire baisser significativement le budget automobile (baisse en moyenne de 1 408 € sur 4 ans et plus de 2 581 € pour une petite citadine) en évitant au passage l'augmentation de la fiscalité environnementale sur les carburants.

Enedis est une entreprise de service public, gestionnaire du réseau de distribution d'électricité. Elle développe, exploite, modernise le réseau électrique et gère les données associées. Elle réalise les raccordements, le dépannage 24 h/24, le relevé des compteurs et toutes les interventions techniques. Elle est indépendante des fournisseurs d'énergie qui sont chargés de la vente et de la gestion du contrat de fourniture d'électricité.

Retrouvez-nous sur Internet



enedis.fr



enedis.officiel



[@enedis](https://twitter.com/enedis)



enedis.officiel