

## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>11378</b>	<b>De M. Stéphane Viry ( Les Républicains - Vosges )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Santé et prévention</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Organisation territoriale et professions de santé</b>
<b>Rubrique &gt; établissements de santé</b>	<b>Tête d'analyse &gt; L'installation de bornes de recharge électrique</b>	<b>Analyse &gt; L'installation de bornes de recharge électrique.</b>
Question publiée au JO le : <b>19/09/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>12/12/2023</b> page : <b>11239</b> Date de changement d'attribution : <b>03/10/2023</b>		

### Texte de la question

M. Stéphane Viry attire l'attention de M. le ministre de la santé et de la prévention sur l'installation de bornes de recharge électrique ultrapuissantes dans les établissements de santé. En 2022, le secteur du transport sanitaire des patients s'est notamment appuyé sur une flotte de 14 850 ambulances et de 14 234 véhicules sanitaires légers (VSL). Ces véhicules sont encore très majoritairement équipés de moteurs thermiques. Les 5 300 entreprises du secteur du transport sanitaire privé vont devoir s'adapter à la nécessaire transition énergétique et écologique en abandonnant progressivement les moteurs thermiques. Face à cette dynamique de « verdissement » des flottes, le déficit d'infrastructures de recharge électrique ne doit pas constituer un frein à l'achat d'une « watture », surnom de la voiture électrique. Car, s'il ne s'agit pas de la seule alternative technique, les véhicules à moteurs électriques devraient s'imposer majoritairement. Au 31 décembre 2022, la France comptait seulement 82 107 points de recharge ouverts au public selon AVERE France, soit 122 points pour 100 000 habitants (contre 700 pour les Pays-Bas). Par ailleurs, ces équipements souffrent encore de nombreux inconvénients limitant leur efficacité (forte implantation des bornes en ville, temps d'attente, dysfonctionnement des bornes ou des systèmes de paiement...). Dans ce contexte, la question cruciale de l'autonomie des véhicules, notamment chargés de transporter des patients, va se poser. Après avoir transporté un patient vers un hôpital, parfois sur plusieurs centaines de kilomètres, une ambulance doit pouvoir recharger sa batterie sur place afin de pouvoir garantir le retour du patient à son domicile ou tout simplement le retour du véhicule auprès d'un autre patient ou à son dépôt. Il importe donc que les établissements hospitaliers soient rapidement et suffisamment bien pourvus en matière de bornes de recharge électrique ultrapuissantes permettant de monter de 20 % à 80 % d'autonomie en vingt minutes. Le déficit d'infrastructures dans les hôpitaux doit être comblé afin de garantir la continuité du service public du transport sanitaire. C'est pourquoi il lui demande si un plan d'équipement massif des hôpitaux en bornes de recharges ultrapuissantes a été fixé, sous quelle échéance et avec quels objectifs.

### Texte de la réponse

Le secteur de la santé représentant environ 8 % des émissions de gaz à effet de serre nationales, le ministère de la santé et de la prévention a pleinement conscience des réformes à mettre en œuvre pour limiter son impact sur le changement climatique et les pollutions diverses. Ainsi, une feuille de route de Planification écologique pour le système de santé (PESS) a été dévoilée le 22 mai 2023 à l'occasion du premier Comité de pilotage PESS, piloté par la ministre chargée de l'organisation territoriale et des professions de santé et composé des administrations, caisses

nationales, opérateurs et représentants des secteurs sanitaire et médico-social. Parmi les sept axes d'action prioritaires identifiés par le ministère de la santé et de la prévention pour réduire son empreinte carbone et environnementale, figure un volet consacré aux mobilités. S'il n'est pas prévu à ce stade d'équiper nationalement les hôpitaux en bornes de recharge électrique, des travaux seront engagés dans les prochains mois afin de réfléchir, notamment avec les représentants du transport sanitaire, aux modalités optimales de transition vers des mobilités à faibles ou très faibles émissions. Certains établissements de santé ont par ailleurs à leur échelle d'ores et déjà entamé leur transition vers des mobilités plus durables. Ainsi, au premier semestre 2022, une réflexion a été lancée au centre hospitalier universitaire (CHU) de Montpellier sur les déplacements domicile/travail des 12 000 agents et les déplacements professionnels des 264 véhicules de la flotte professionnelle. Le CHU s'est engagé à planifier le renouvellement des véhicules de sa flotte jusqu'à 2027 afin d'augmenter la part de véhicules à faibles émissions. Lors des acquisitions ou remplacements de véhicules, les citadines circulant dans la métropole sont systématiquement achetées avec une motorisation électrique. A minima 50 % des renouvellements des voitures particulières ou des véhicules utilitaires légers seront des véhicules à faibles émissions (CO<sub>2</sub> < 50 g/km). En parallèle, le CHU réalise des tests de motorisation électrique pour des véhicules spécifiques (mise en service d'un véhicule électrique à température dirigée pour le transport sanguin, expérimentation pour alimenter les systèmes de froid du véhicule grâce à de l'énergie solaire, expérimentation d'un véhicule Samu électrique). Nous constatons partout en France, de nombreux autres exemples d'établissements déployant des solutions en matière de développement de mobilités durables, adaptées aux réalités de leurs territoires et de leurs organisations.