



## 16ème législature

|   |  |  |
|---|--|--|
| <b>Question N° :</b><br><b>11771</b>  | <b>De M. Philippe Juvin ( Les Républicains - Hauts-de-Seine )</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; Transition énergétique des véhicules de transport sanitaire</b> | <b>Analyse &gt; Transition énergétique des véhicules de transport sanitaire.</b>     |
| Question publiée au JO le : <b>03/10/2023</b><br>Réponse publiée au JO le : <b>12/12/2023</b> page : <b>11239</b><br>Date de changement d'attribution : <b>10/10/2023</b> |  |  |

### Texte de la question

M. Philippe Juvin appelle l'attention M. le ministre de la santé et de la prévention sur la nécessité d'installer des bornes de recharge électrique ultrapuissantes dans les établissements de santé. En 2022, le secteur du transport sanitaire des patients comptait une flotte de 14 850 ambulances et 14 234 véhicules sanitaires légers (VSL), la plupart fonctionnant encore avec des moteurs thermiques. Face à la transition énergétique et environnementale en cours, les 5 300 entreprises du secteur du transport sanitaire privé doivent progressivement abandonner les moteurs thermiques. Cette transition vers des véhicules électriques, communément appelés « wattures », est inévitable. Cependant, pour que cette évolution se déroule en douceur, il est crucial de ne pas entraver l'achat de ces véhicules en raison d'un manque d'infrastructures de recharge électrique. Au 31 décembre 2022, la France ne disposait que de 82 107 points de recharge accessibles au public, soit seulement 122 points pour 100 000 habitants, alors que les Pays-Bas en comptent 700 pour le même ratio. De plus, ces équipements souffrent de nombreux problèmes, tels que leur concentration en zones urbaines, les temps d'attente et les dysfonctionnements des bornes et systèmes de paiement, ce qui limite leur efficacité. Dans ce contexte, l'autonomie des véhicules, en particulier ceux chargés du transport de patients sur de longues distances, est une préoccupation majeure. Après avoir transporté un patient sur des centaines de kilomètres jusqu'à un hôpital, une ambulance doit pouvoir recharger rapidement sa batterie sur place pour assurer le retour du patient chez lui, ou simplement pour être prête à répondre à d'autres besoins de transport médical. Il est donc impératif que les établissements hospitaliers soient rapidement équipés de bornes de recharge électrique ultrapuissantes, capables de recharger de 20 % à 80 % de l'autonomie des véhicules en vingt minutes. Cela permettra de garantir la continuité du service public de transport sanitaire. Dans cette optique, il souhaiterait connaître ses intentions pour permettre d'équiper les hôpitaux en bornes de recharge ultrapuissantes, selon quelles échéances et 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.