

NEWSLETTER

Réseau des Conseillers en Transition Énergétique et Écologique en santé (CTEES) Provence-Alpes-Côte d'azur

Actualités

APMESS 13 • **17 établissements médico-sociaux** profitent des **CEE** sur l'isolation des canalisations et du plancher bas soit **4 843ml de réseau isolé** et **4 810m² de plancher isolé**.

GHT 05 • Organisation d'un challenge « **je trie ma boîte ma mail** » permettant d'éviter **412 kg de CO₂eq** (486 769 mails supprimés)
• **BEGES scope 3** réalisé pour tous les établissements du GHT qui ont cette obligation.
• Présentation des résultats aux agents sous forme de **stand**.

GHT 13 • Réflexion sur la **production d'énergie** du **futur hôpital d'Aubagne** en cours avec la commande d'une étude **multi énergie**

• Installation **PAC air/eau** aux **hôpitaux des Portes de Camargue** permet de décarboner une grande partie de la production de chaleur de l'établissement

- Installation **mai 2024**
- Puissance 105kw et de COP 3
- **PAC réversible** : produit le refroidissement et une grande partie du chauffage de l'établissement



Témoignage de Annick MASUREL

Directrice Administrative et Financière de l'AMSP
- Association Médico-Sociale de Provence-

--> **A propos de la mise en place du covoiturage.**

Motivations & Objectifs :

- Le projet s'inscrit dans une démarche RSO démarrée en 2023 pour les 12 sites de l'association. Parmi les thèmes abordés, celui du transport est apparu avec la problématique suivante : comment faciliter l'accès des établissements difficile d'accès en transport en commun ? La mise en place du covoiturage est alors proposée comme solution et sa mise en oeuvre étudiée.

Démarrage :

- Après étude, c'est la société KAROS (partenaire de la métropole AMP) qui a été retenue pour un démarrage de la mission à mi-mai 2024.
- L'AMSP a également bénéficié d'une subvention de 5000€ en répondant à l'appel à projet "BOSSTON RSE" de ADERE PACA. Ce montant a permis de couvrir la prestation d'accompagnement de KAROS.

Clés du Projet :

- Il y a deux clés principales à ce projet : l'accompagnement de KAROS et les avantages financiers pour les utilisateurs.ices.
- L'accompagnement se décompose en deux points :
 - Une plateforme de suivis détaillée des activités de covoiturages avec la mise en place d'une communauté associative, la possibilité de créer des événements pour les salariés, des défis etc..
 - La mise en place d'ateliers de présentation pour tous les salariés de chaque établissement. Ces ateliers ont été proposés sur 2 dates pour chaque établissement et pour une durée de 30 à 45 min. Le but était d'accompagner en direct les salariés au téléchargement de l'application KAROS et à l'inscription et de répondre à toutes leurs questions afin de lever d'éventuelles craintes (planning, horaires, contraintes personnelles ...).

Les avantages financiers sont multiples :

- Prime de l'état : 100€ par utilisateur.ice pour le premier voyage.
- Les conducteurs.ices sont rémunérés à hauteur de 2€ par trajet. Pour les passagers.ères, les 6 premiers mois sont gratuits puis le coût est de 0.5€ par trajet.
- Pour encourager le covoiturage et pousser les salariés, l'AMSP a également mis en place un forfait mobilité durable d'un montant maximal de 200€ ; 10€ à l'inscription, +90€ à partir de 50 trajets de covoiturages par an, +100€ pour 100 trajets par an.

La suite :

- Le but de l'AMSP est de poursuivre la démarche qui est encore très nouvelle, aujourd'hui il y a environ 20% des salariés inscrits. Les leviers identifiés pour booster le projet sont l'utilisation de la plateforme de suivis par établissement pour cibler les "tops&flops" ainsi que la prise en main en interne par des référents mobilités.



Financement

En PACA, + de 6,5 millions d'€ ont été accordés aux établissements de santé pour l'isolation de leur toiture.

Quelques investissements les + importants :

CH Buech Durance (05) : **1 072k€**

CH d'Orange (84) : **700k€**

CH Digne (04) : **145k€**

La Timone (13) : **885k€**

Le Luc (83) : **439k€**

La plupart de ces projets d'isolation toiture seront réalisés d'ici 1 ou 2 ans.

Isolant minimum : 100mm

Financier : l'ARS PACA à travers l'AMI investissement du quotidien



Réglementation

La RE2020 vient renforcer les exigences de la RT 2012

- Elle fixe des orientations pour les filières afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050
- Elle concerne les bâtiments neufs

Par rapport à la RT2012, elle met l'accent sur :

- la performance de l'isolation (*renforcement des exigences sur l'indicateur de besoin bioclimatique, Bbio*)
- la prise en compte de l'ensemble des émissions de CO2 du bâtiment sur son cycle de vie : constructions (*matériaux biosourcés*) et exploitations (*sources d'énergie décarbonées ...*)
- la poursuite de l'objectif de confort en été

- Un point de concertation visant à l'extension du périmètre de la réglementation environnementale RE2020 aux établissements de santé a eu lieu le 15/11/24 donnant les objectifs pour les établissements de santé (.pp50 à 93).

- La fiche CEE BAT-TH-116 relative à la GTB est prolongée jusqu'en 2030 mais la bonification accordée temporairement a été supprimée car l'obligation réglementaire (décret BACS) prendra effet au 1er janvier 2025.

Lire l'arrêté.

Déploiement d'Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques (IRVE)

-Romain PICARD (CTEES GHT13), Françoise GARCIA & Thierry BEAUVAL (CTEES GHT 83) -

Règlementation

L'article 113-13 du code de la construction et de l'habitation prévoit qu'à compter du 1er janvier 2025, les bâtiments tertiaires existants et tous les bâtiments neufs ou faisant l'objet d'une rénovation et dont le permis est postérieur au 11 mars 2024, avec un parc de stationnement de plus de 20 emplacements disposent d'un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeable situé sur un emplacement PMR et d'un point de charge par tranche de 20 emplacements supplémentaires (soit 5% du total des places).

- Ces obligations ne sont pas applicables si les coûts réseau électrique sont de supérieur à 7% du coût total de rénovation.

Capacité de la batterie d'un véhicule électrique

Les batteries des véhicules électriques sont caractérisées par leur capacité, (quantité d'énergie stockée par la batterie), exprimée en kilowattheures (kWh). C'est en quelle que sorte, l'équivalent du volume du réservoir pour un véhicule thermique. C'est le facteur déterminant de l'autonomie du véhicule.

- Batteries actuelles: capacité de 22 kWh à 80 kWh environ.

Typologie des points de recharge et usages

La recharge des batteries d'un véhicule électrique peut se faire sur 2 types d'alimentations électriques.

- En alternatif (AC) : Les installations de recharge utilisent alors directement l'énergie électrique du réseau de distribution. Ces points de charge sont de faible puissance et nécessitent donc des temps de charge relativement longs (plusieurs heures, suivant la capacité de la batterie). Moins onéreuses, elles conviennent aux parkings du personnel, qui reste sur place plusieurs heures, et une partie de la flotte interne (recharge de nuit). Les visiteurs peuvent « biberonner » sur ce type de chargeurs, c'est-à-dire profiter de leur arrêt pour récupérer quelques kilomètres d'autonomie.

- En continu (DC) : Les bornes de ce type nécessitent de transformer l'énergie électrique du réseau pour augmenter la puissance de charge et permettre des recharges en quelques dizaines de minutes. Plus coûteuses (elles nécessitent des travaux qui peuvent être importants sur les installations électriques), elles peuvent convenir aux visiteurs, qui ne sont là que pour une durée limitée.

Dans les 2 cas, le tarif ne doit pas être rédhibitoire, sous peine de sous-utilisation des bornes et de places de parking non utilisées. Une attention particulière devra être donc être portée aux tarifs, probablement différenciés, à répercuter aux agents et aux visiteurs : ils doivent pouvoir couvrir les coûts engendrés pour l'établissement (investissements + électricité consommée), mais ne pas être trop élevés par rapport aux recharges de la voie publique ou une recharge à domicile.

Modèles économiques : achat, location, tiers investisseur

Les bornes peuvent être installées par un tiers investisseur, à ses frais. L'établissement garde en partie la main sur les tarifs et perçoit une redevance pour occupation de son domaine et une partie des bénéfices ; il s'engage néanmoins à un contrat d'exclusivité avec le tiers investisseur ou son opérateur et sur un bail de 20 ans en général. Les centrales d'achat proposent des offres de location ou d'achat. Pour des bornes de 7 kW par exemple, il faudra compter environ :

- 2000€/an/point de charge en location.
- 2000€/ point de charge installé, hors travaux électriques et de VRD.

Attention, ces travaux annexes sont très variables d'un établissement à un autre, et peuvent rapidement faire grimper la facture.

Les réseaux des CTEES

Mise à jour des présentations des champs d'actions et expertises de chaque CTEES