



Ré~Avenir

Actualités

Notre Agenda cet été

❖ Ateliers enfants :

- au Centre de Loisirs de **Saint Martin** sur le Développement Durable et le climat

- clôture de notre Atelier Enfants de l'année au Centre de Loisirs de **la Flotte** avec un goûter dans un jardin de permaculture d'une de nos adhérentes

❖ **Fête des Associations le 8 septembre 2024** au Parc de la Barbette à Saint Martin

❖ **Semaine de la mobilité du 16 au 22 septembre 2024**, durant laquelle nous vous proposerons de participer à un atelier « Fresque de la Mobilité »

À noter dans vos agendas !

Nous préparons la **5^e édition de notre Evènement annuel les 29 et 30 octobre 2024** sur les bonnes pratiques.

En juillet, les communes déposent en préfecture leurs propositions de ZAE nR (Zones géographiques d'Accélération des Energies Renouvelables)

Le soleil ne brille pas à l'identique sur toute l'île de Ré !

Les 10 communes de l'île viennent de publier leurs propositions de Zones d'accélération des énergies renouvelables. Rappelons-le, ce sont des zones où seront encouragées **des initiatives individuelles** de production d'énergie renouvelable (ENR), limitées au **solaire** dans le cas de l'île. Elles sont assorties d'un potentiel théorique de production, dont l'atteinte dépendra de la motivation des **propriétaires de toits ou de parking** à s'engager dans un projet. L'atteinte effective sera donc nécessairement inférieure à ce potentiel théorique.

Ré-Avenir a compilé les chiffres proposés par les différentes communes et qui doivent faire l'objet d'**un vote communautaire** à la fin juin.

Commune	Consommation électrique GWH/an 1	Potentiel production totale GWH/an 2	Objectif ZAE nR production totale de la commune GWH/an 3	Objectif ZAE nR Production /Conso annuelle 3/1	Objectif ZAE nR Productio /potentiel production totale 3/2
Ars-en-Ré	18,00	32,60	2,92	16%	9%
La Couarde	21,00	37,60	2,63	13%	7%
La Flotte	32,00	48,70	2,68	8%	6%
Le Bois plage	32,00	55,00	18,70	58%	34%
Les Portes	17,00	35,10	3,00	18%	9%
Loix	10,00	20,61	2,08	21%	10%
Rivedoux	20,00	31,30	4,87	24%	16%
Saint-Clément	10,00	25,40	0,83	8%	3%
Sainte-Marie	32,00	57,50	4,40	14%	8%
Saint-Martin	31,00	38,50	4,00	13%	10%
Total	223,00	382,31	46,12	21%	12%

Au niveau de l'île, **l'objectif théorique se situe à 20% de notre consommation actuelle d'électricité et 12 % du potentiel théorique** (si on exploitait toutes les toitures favorables).

A noter la **disparité entre communes** qui pose question sur la perception de l'urgence climatique par certaines.

Si on considère que la consommation électrique de l'île représente un gros tiers de sa consommation d'énergie totale et que la production réelle d'énergie solaire dépendra d'initiatives individuelles, on peut imaginer qu'à terme **notre île ne produira au mieux que 5% de sa consommation énergétique.**

Ceci est à mettre en parallèle avec une **lettre que les 10 maires** ont publié récemment (sans mandat de leurs électeurs ni délibération en conseil municipal...) pour exprimer **leur rejet de parcs éoliens** qui se situeraient entre 40 et 100 km de chez nous. Exit les ENR trop près de Ré !

Rappelons que le **Pacte Vert approuvé au niveau Européen est d'avoir 42,5% d'énergie renouvelable dans le mix énergétique de l'UE** et que la France est le seul pays en retard sur ces objectifs.

A l'échelle de Ré, on voit bien que nous sommes toujours dans une recherche de perfection esthétique de notre paysage, à la façon d'un grand parc d'attraction, de manière à en maximiser l'attractivité touristique pour accueillir toujours plus de touristes et de résidences secondaires.

L'argument utilisé contre les parcs éoliens par nos élus était **l'absence d'études** concernant les impacts sur « l'environnement, les paysages et l'activité économique » de parcs dont l'existence et la localisation étaient le sujet même du débat.

Mais elle est où l'étude sur les conséquences d'un réchauffement climatique supérieure à 2°C sur nos 80 km² et d'une fréquentation touristique toujours en hausse ?

Si les conséquences négatives de l'énergie éolienne brandies par les détracteurs restent théoriques et pas confirmées par l'expérience de l'Europe du Nord, **les conséquences du réchauffement climatique sont bien réelles et visibles sur l'île**. Et il suffisait, durant le week-end de l'Ascension, d'être sur le port de St Martin, sur les pistes cyclables ou dans les files d'attente du pont pour réaliser que la qualification de « parc d'attraction » pour notre île n'est pas si exagérée.

Et si on changeait de projet pour Ré ?

Retour sur notre Atelier « La Fresque de l'eau » du 25 mai 2024



Cet atelier collaboratif a permis aux participants de construire une vision globale des enjeux autour de l'eau **en 4 temps** :

- le cycle naturel de l'eau,
- le cycle anthropique de l'eau,
- les impacts des activités humaines
- l'impact du changement climatique.

Petit ZOOM pour appréhender **les usages de l'eau en France** :

Le saviez-vous ?

- Un français va utiliser **150 litres d'eau** (eau visible) **par jour**, (toilettes, vaisselles, douches, brossage dents...) soit 4% de ses besoins ! Et il aura besoin de plus de 4000 litres d'eau (eau non visible) par jour pour fabriquer tous ses biens de consommation (alimentation, transport, textile, matériel technologique...) soit 96 % de ses besoins !!

- **Ne pas confondre : eau prélevée / eau consommée**

Les prélèvements désignent la quantité d'eau prélevée dans le milieu naturel puis rejetée après utilisation (donc à nouveau disponible),

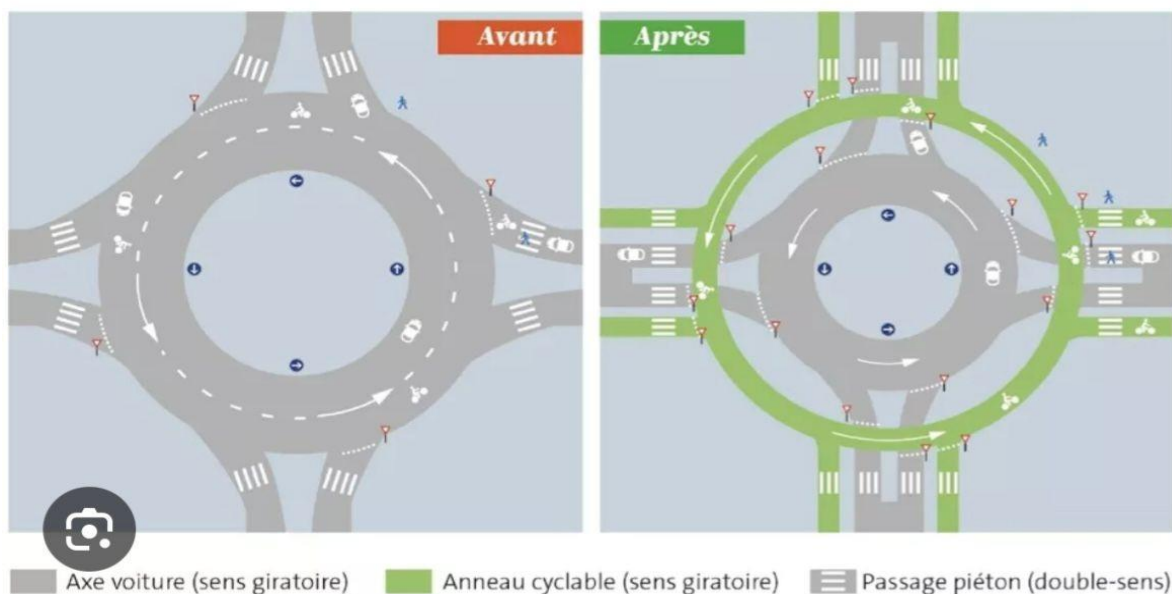
la consommation correspond à une quantité d'eau prélevée, réellement consommée, absorbée. Elle ne peut pas être renvoyée directement dans la nature après usage.

De quoi alimenter la réflexion que conduit notre groupe de travail sur l'eau, piloté par Jacques Desproges.

L'atelier s'est suivi d'une discussion sur des **mesures individuelles** et **collectives** qui peuvent être prises pour préserver et **mieux gérer les ressources en eau**.

Mobilité : expérimentation d'un rond-point à la Hollandaise dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable

Le principe du giratoire « à la hollandaise »



Ré-Avenir avec la CDC proposent **d'expérimenter le carrefour dit « à la Hollandaise » dans le cadre du schéma directeur cyclable 2023-2030.**

Le carrefour dit « à la hollandaise » permet de **partager l'espace de circulation** avec des voies dédiées pour chaque type d'usager, piéton, vélo et véhicules motorisés pour assurer la sécurité de tous. La cohabitation entre les vélos et les véhicules est un vrai **sujet d'inquiétude** voire d'agacement, notamment à l'approche de **la période estivale**, à lire les nombreux témoignages que nous avons eus à l'occasion de la publication d'un post **Facebook** sur le sujet.

Ré-Avenir, au travers de son groupe de travail sur la mobilité, a pour objectif d'être force de propositions pour améliorer le vivre ensemble sur l'île entre usagers de la route et renforcer la sécurité partout où cela est possible en étroite coopération avec la CDC et le Département.

L'idée d'un rond-point giratoire à la hollandaise est un projet en réflexion et à titre expérimental sur **un des trois ronds-points possibles** :

- **Le rond-point de la Noue-Sainte-Marie,**
- **Le rond-point de Bel Air à la Flotte**
- **Le rond-point de Gros-Jonc au Bois-Plage**

NOTE DE LECTURE

En direct de France Stratégie : Le soutien au développement de la voiture électrique est-il adapté ?

La transition vers la **voiture électrique** est l'un des leviers essentiels pour **décarboner le secteur des transports à l'horizon 2050**. La part de marché des véhicules électriques neufs a déjà atteint 17 % en France en 2023 (15 % dans l'Union européenne), contre 2 % en 2019.

Disposons-nous, dans notre pays, des bonnes modalités de soutien au développement de la voiture électrique ?

L'encouragement à l'adoption de la motorisation électrique repose principalement sur **des subventions** — comme la prime à la conversion (PAC) et le bonus écologique — et sur un malus portant sur les émissions de CO₂ ou le poids.

D'après les estimations réalisées pour le comité d'évaluation du plan de relance, le **bonus-malus** expliquerait 40 % de la progression de la part de marché des véhicules électriques de 2019 à 2021, et un tiers de la réduction des émissions des véhicules neufs. Le **cout** pour les finances publiques serait de **600 euros par tonne de CO₂ évitée, voire 800 euros** en tenant compte des pertes de recettes fiscales induites.

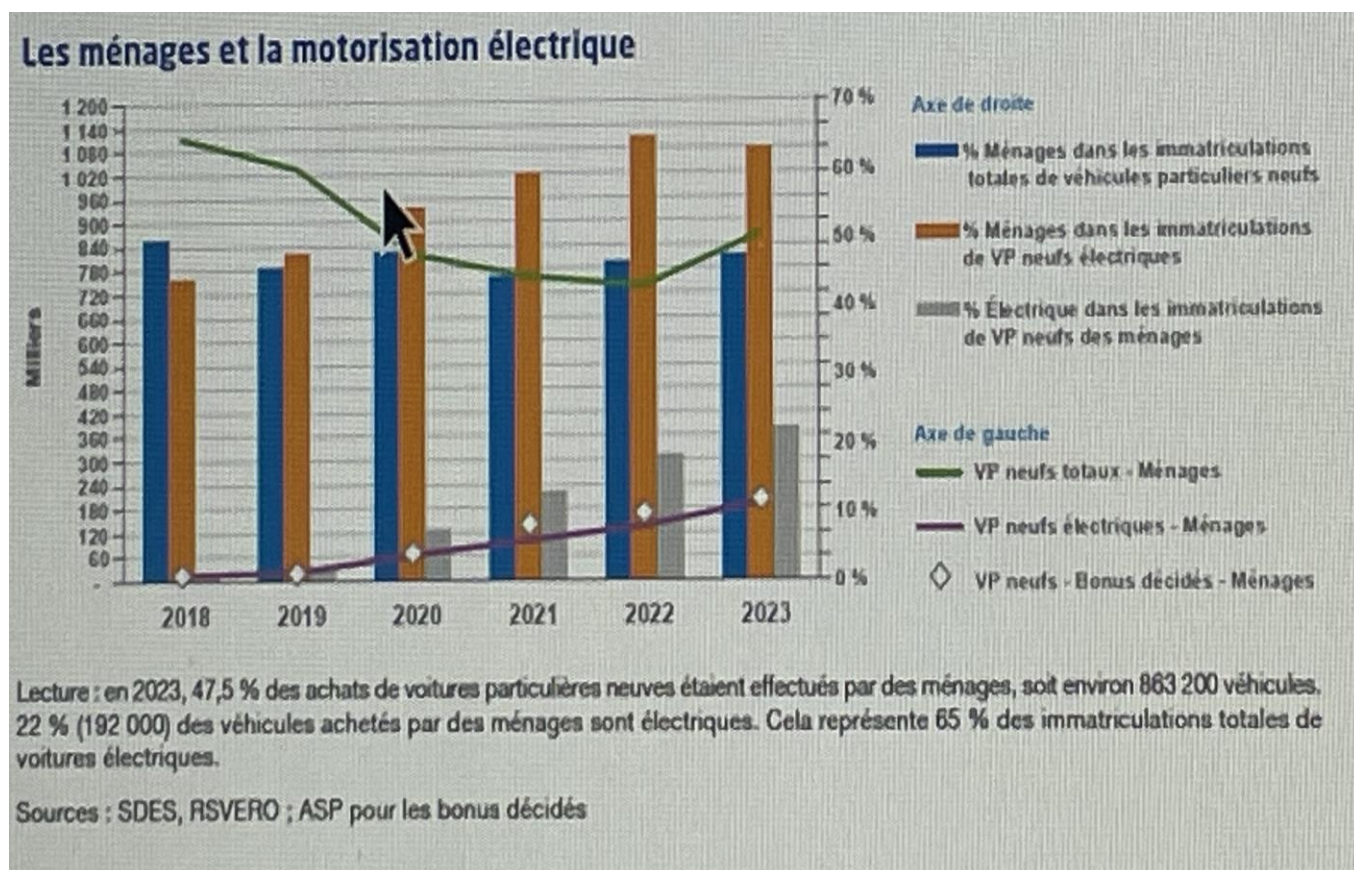
Les ménages représentent moins de la moitié des ventes de véhicules neufs, et les deux tiers des ventes de véhicules électriques (voir Graphique).

- Mais **les ménages modestes** ne représentent que 15 % à 20 % des achats éligibles au bonus (malgré un bonus de 7 000 euros depuis 2023, contre 4 000 euros aujourd'hui pour les autres ménages). L'essentiel des transactions de véhicules pour des ménages se font d'ailleurs sur le **marché de l'occasion** (85 % en 2023), où l'offre en électrique est faible (1,5 % du parc est électrique en 2023).

Le leasing social — qui ne requiert pas d'apport initial — a connu un grand succès auprès des ménages modestes, qui en ont davantage bénéficié en six semaines début 2024 (50 000 dossiers) qu'ils n'ont tiré profit du bonus en une année (30 000 en 2023).

Selon *France Stratégie* et sous réserve d'une évaluation qui reste à conduire, le *leasing* social, qui évite aux ménages modestes un lourd investissement, semble une voie à poursuivre tant que le marché de l'occasion électrique n'a pas atteint une taille suffisante.

Pour **les ménages intermédiaires et supérieurs**, il s'agira de trouver l'équilibre entre hausse du malus pour les véhicules thermiques et baisse du bonus pour l'électrique. L'intervention publique gagnerait également à **cibler des véhicules de taille raisonnable et produits avec de l'énergie décarbonée**. Le score environnemental constitue une avancée importante en la matière.



A retrouver sur :

https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-2024-na_139-vehicules_electriques-juin.pdf