

Transition énergétique et mobilités animent les débats

Siégeant ce vendredi à Strasbourg en commission permanente, les élus du Grand Est ont particulièrement débattu du bien-fondé des aides régionales en faveur des énergies renouvelables, du réseau TER toujours perfectible, ainsi que du projet d'instauration d'une "éco-redevance" sur le trafic poids lourds.

Ce vendredi matin, c'est l'heure de la rentrée. Pas la rentrée scolaire, non, même si certains échanges verbaux peuvent parfois rappeler ceux d'une cour de récré, mais celle du conseil régional du Grand Est. Au menu de cette commission permanente siégeant à Strasbourg (pour cause de rénovation de l'hémicycle à Metz) : 272 rapports, pour plus de 128,4 millions d'euros de crédits à voter... Mais deux thèmes dominants vont vite apparaître. D'un côté, l'enjeu jamais épuisé de la transition énergétique, et donc du développement des énergies renouvelables ; de l'autre, le nécessaire essor des mobilités « décarbonées », trafic ferroviaire en tête.

Fil rouge, ou point commun : la nécessité d'atténuer, autant que faire se peut, les effets néfastes du dérèglement climatique. Aucun élu régional ne conteste la réalité de ce dernier, ni

l'urgence d'agir, mais le consensus s'arrête là.

● Des doutes autour du raccordement ferroviaire à l'EuroAirport

Les investissements prévus en faveur du rail ? Éliane Romani, présidente du groupe d'opposition Les Écologistes, voudrait qu'ils bénéficient d'abord à la réouverture de petites lignes, comme celle de Bollwiller-Guebwiller, plutôt qu'au raccordement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. « La Région elle-même s'est battue pour qu'une étude de faisabilité soit inscrite dans le CPER [contrat de plan État-Région, NDLR] au sujet de cette ligne Bollwiller-Guebwiller », rétorque Thibaud Philipps, vice-président en charge des transports. « La Région a la volonté de désenclaver des territoires et de faire de la desserte fine ! », insiste-t-il. Mieux sceptiques parmi les élus écologistes : œuvrer à l'accessibilité ferroviaire d'un aéroport leur paraît toujours hors sujet.

● Des éoliennes décriées

Nouvelle escarmouche vingt minutes plus tard, à propos du soutien régional à l'énergie éolienne. Objectif affiché : doubler la puissance installée dans le Grand Est d'ici 2050. Une

aberration aux yeux de Sébastien Humbert (Rassemblement national) : « Entre le bruit et le stress induits, personne n'a envie d'habiter à côté d'un champ d'éoliennes... Qui, en plus, décapitent régulièrement cigognes et milans royaux ! » Soupirs sur les autres bancs.

« On a bien compris qu'on ne vous convaincra pas », tente le socialiste Michaël Weber. « Mais à partir du moment où l'on produit de l'énergie, il y a forcément un impact environnemental - et c'est vrai pour toutes les énergies. La question, c'est celle du point d'équilibre entre elles. »

L'écologiste Géraldine Krin intervient dans un sens similaire, en insistant toutefois sur la nécessaire sobriété énergétique, tandis que François Werner (majorité régionale), se dit « sidéré par l'ignorance » de l'élu d'extrême droite : « Vous semblez découvrir des chiffres qui constituent notre feuille de route depuis 2019 ! »

● La fameuse écotaxe

Il est 12 h 30, une série de dossiers moins sensibles défilent sans incident... jusqu'à ce que l'un des tout derniers fournisse l'occasion d'évoquer le projet d'instauration d'une "éco-contribution" (une taxe, en français usuel) sur le trafic poids lourds.



L'instauration d'une écotaxe régionale devrait être débattue en séance plénière d'ici la fin de l'année, peu après le rendu de l'étude d'impact commandée au cabinet Deloitte. Photo archives Cédric Joubert

Laurent Jacobelli, président du groupe RN, s'inquiète par avance de son impact sur la compétitivité des entreprises régionales. Réplique de Thibaud Philipps : « Sans nouvelle recette, nous n'aurons pas les moyens de financer certains projets structurants sur les axes routiers dont l'État doit nous confier la gestion, début 2025. Soit nous lui laissons ce patrimoine routier, qui ira en se dégradant, soit nous prenons notre destin en main. » Si elle voit le jour - et il y compte bien -, cette taxe de-

vra aussi permettre d'aider les entreprises régionales à « décarboner » leurs flottes de véhicules, plaide pour sa part l'écologiste Gérard Schann.

Conclusion provisoire par Franck Leroy en personne : l'étude d'impact commandée au cabinet Deloitte est attendue pour cette fin d'année « et nous aurons alors à délibérer sur ce sujet lors de notre prochaine séance plénière en octobre ou novembre prochain », conclut le président du conseil régional.

● Emmanuel Delahaye