



Numéro « Spécial Abonné »

+ PROCHE DE VOUS

Pour toutes vos questions, un seul numéro : N°Cristal 09 69 32 80 31

Centre de la Relation Clients

ALSACE LE PAYS

450954800

APPEL NON SURTAXE



Photo Robert Furderer

Esprit de clocher L'architecte oublié

Deuxième volet de notre série Esprit de clocher, consacré ce dimanche à Horbourg-Wihr, où les traces du passé sont quasi invisibles. D'où le tournage d'un DVD pour ne pas oublier...

Page 21



Archive photo André Thiry

Breitenbach Procédure illégal

Le tribunal administratif de Strasbourg vient de donner raison à l'association « La santé d'abord », un collectif qui s'oppose à l'antenne de téléphonie mobile voulue par Orange. La procédure de la mairie de Breitenbach n'a pas respecté le Code l'urbanisme.

Page 25

Athlétisme Les prouesses des jeunes du PCA

La délégation du Pays de Colmar Athlétisme aux Championnats de France des cadets et juniors est revenue de Dijon avec trois médailles.

Page 22

Wettolsheim La 47^e Fête du vin chaudement inaugurée

Lancées dès hier en soirée, les festivités autour du vin version 2013 reprennent ce dimanche en fin de matinée et seront couronnées vers 22 h 30 par un feu d'artifice.

Page 24

Série d'été A Eguisheim, un pépiniériste sort de l'ombre



Les pépinières Hebinger cultivent actuellement 1,6 million de plants. Depuis 1970, elles ont fourni à la viticulture dix millions de jeunes pousses. Photo Denis Sollier

Bien davantage qu'un simple fournisseur de matériel végétal aux vignerons, le pépiniériste joue un rôle fondamental dans la longue chaîne qui va de la culture de la vigne à la mise en bouteille du vin. Christophe Hebinger, qui a repris, en 1986, l'affaire fondée par son père à Eguisheim seize ans plus tôt, évoque cette activité, « d'une extrême complexité ». « La vigne a une forme d'intelligence qu'il faut savoir sentir », souligne-t-il.

Le dossier de Jean Daniel Kientz en page 36

Port rhénan : un sac de nœuds ferroviaire



Marc Lagarde, le directeur d'exploitation du port rhénan, dénonce les bâtons que RFF et la Région mettent dans les roues de ses locomotives. Au fond, les ponts roulants qui permettent de transborder les marchandises du canal vers le rail. Photos Denis Sollier

Depuis qu'il a racheté la gare de Volgelsheim, le Port rhénan de Colmar-Neuf-Brisach va de déconvenue en déconvenue. Les contraintes fixées par Réseau ferré de France (RFF) gênaient son développement.

Rien ne va plus pour le Port rhénan de Colmar-Neuf-Brisach depuis qu'il a dû racheter en début d'année la gare de Volgelsheim et la voie qui dessert les entreprises de la bande rhénane jusqu'à Marckolsheim. Cette voie, c'est pourtant la force du plus petit port de commerce de la région. Elle permet d'alimenter par bateau et par rail Constellium en plaques d'aluminium, l'amidonnier Tereos Syral en céréales, le site Gefco en voitures (lire les chiffres)...

Le port rhénan, établissement public dont la gestion incombe à la CCI de Colmar et du Centre-Alsace, s'est retrouvé au pied du mur en décembre 2012 : « Auparavant, RFF et la SNCF géraient le fret sur la ligne. À partir de 2013, si on voulait continuer à faire circuler des trains, on devait prendre le relais. Dans ce cas, soit on payait une redevance annuelle de 18 000 €,

soit on achetait les voies et leur emprise pour quelque 70 000 € », explique Marc Lagarde, le directeur d'exploitation du port. À l'entendre, ce qui ressemblait à un investissement sur l'avenir s'est transformé en un marché de dupes.

« On est déjà à saturation »

Des contraintes sont peu à peu apparues qui bloqueraient tout développement du fret ferroviaire, « alors que la demande est là », assure le responsable : « Malgré la crise, le transport d'aluminium pour Constellium ne baisse pas. Mieux : Gefco aimerait passer de 3 à 5 trains par semaine et Tereos Syral de 2 à 3, 4 voire 5 trains. Mais aujourd'hui, on est obligé de refuser car on est déjà à saturation. »

Premier écueil : quand le port a racheté la gare de Volgelsheim, la voie 1, la plus directe, ne faisait pas partie du lot. Motif : la Région Alsace demande à RFF de garder la voie dans son giron en vue d'une réouverture de la ligne Colmar-Volgelsheim qu'on attend comme l'Arlésienne. « On a demandé une autorisation d'occupation temporaire de la voie, mais on s'est vu opposer une fin de non-recevoir », déplore Marc Lagarde. Le port doit donc se contenter des trois voies restantes, ce qui limite forte-

ment les manœuvres : une voie est dédiée au fret en provenance de Colmar ; une autre aux trains qui reviennent vides ; la troisième permet aux locotracteurs de passer d'un bout à l'autre des convois. « Et encore, ça, c'est dans le meilleur des mondes. Dès qu'il y a un retard, on est coincés. »

Deuxième déconvenue : la ligne Colmar-Volgelsheim, par laquelle arrive le fret du réseau national, vient d'être déclassée par RFF en « voie unique à trafic restreint », limitée à « quatre sillons journaliers ». En clair, seuls deux trains aller-retour peuvent circuler chaque jour, pas un de plus. « C'est un scandale : RFF nous a cédé la gare de Volgelsheim pour ne plus avoir à l'entretenir, et maintenant, ils veulent aussi économiser sur l'entretien de la ligne Colmar-Volgelsheim », peste Marc Lagarde.

Sur le point de se retrouver « asphyxié », le port rhénan a bien tenté de saisir le préfet et le président de la Région, sans succès jusqu'à présent. La situation va pourtant à l'encontre de tous les discours officiels en faveur du développement du fret. Marc Lagarde espère désormais que la mobilisation des plus gros clients du port permettra de débloquer la situation.

Clément Tonnot



En gare de Volgelsheim, la voie 1, inexploitable, est réservée en vue d'une réactivation de la ligne Colmar-Volgelsheim qu'on attend comme l'Arlésienne.

En chiffres

- 870 trains représentant quelque 330 000 tonnes de marchandises ont transité en 2012 par la ligne Volgelsheim-Marckolsheim.
- Environ 200 000 tonnes provenaient du réseau ferré national, via la ligne Colmar-Volgelsheim, contre 130 000 tonnes transbordées par des péniches.
- 238 000 tonnes d'aluminium étaient destinées à Constellium, le plus gros client de la ligne. La moitié provenait du rail, l'autre moitié du canal.
- Le reste des marchandises se répartissait comme suit : 77 000 tonnes de céréales pour Tereos Syral, l'amidonnier de Marckolsheim ; 11 000 tonnes de véhicules pour le parc Gefco de Marckolsheim ; 26 000 tonnes de cellulose pour SCA Tissue (ex-Geogia Pacific) à Kunheim.