



Allemagne - Pologne : les liaisons régionales malmenées

Encore nombreuses, les liaisons ferroviaires entre les deux pays, qui ont été très fournies par le passé, sont aujourd'hui, pour certaines, menacées par les coupes budgétaires en Pologne. État des lieux.

Au début du service annuel 2015, 12 lignes traversaient la frontière entre l'Allemagne et la Pologne dont 10 voyaient passer des trains de voyageurs transfrontaliers, mais les restrictions budgétaires en Pologne en menacent certaines. Avant la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'actuelle frontière polonaise était traversée par 21 lignes ouvertes au service voyageurs dont 11 voyaient transiter des trains rapides (D Zug) vers l'est, le territoire allemand étant alors beaucoup plus étendu, dans les limites fixées par le traité de Versailles, comprenant entre autres la Poméranie orientale, la Mazurie et la haute Silésie, administrées au niveau ferroviaire par les directions de la Deutsche Reichsbahn (DR) de Stettin (Szczecin), de Königsberg (Kaliningrad), d'Osten, basée à Francfort-sur-l'Oder, et de Breslau (Wrocław). L'invasion de la Pologne par l'Allemagne en 1939 reporta encore plus à l'est jusqu'en 1945 le territoire sous administration allemande et deux autres divisions de la DR furent créées, celle de Posen (Poznan) et celle de Dantzig (Gdansk).

Le traité de Potsdam, en juillet 1945, définit les limites de la Pologne en fixant sa frontière à l'ouest par la ligne Oder-Neisse, qui suit pour l'essentiel le cours de la rivière Oder et de son affluent la Neisse. À la fin du conflit, tous les ponts traversant ces rivières ont été détruits par l'armée allemande et à la création de la RDA, en 1949, les relations ferro-

viaires voyageurs avec la Pologne étaient considérablement réduites. La suppression des visas pour les citoyens de RDA visitant la Pologne et inversement en 1972 se traduisit par une augmentation des dessertes transfrontalières et la réouverture de certains points-frontières au trafic voyageurs jusqu'en juin 1981, peu de temps avant l'instauration de l'état de siège, en décembre 1981, en Pologne, où le trafic RDA - Pologne fut à nouveau restreint. Par ailleurs, certaines lignes ont également été rétablies avec la reconstruction de ponts à des fins militaires sans utilisation régulière. À la chute du Mur, le trafic transfrontalier avec la Pologne a repris progressivement. L'entrée de la Pologne dans l'espace Schengen en 2007 supprima les contrôles aux frontières, simplifiant l'exploitation de ces relations.



La gare de Krzewina Zgorzelecka dessert la ville d'Ostritz, située sur la rive allemande de la Neisse (13 juin 2015)

Au service annuel 2015, du nord au sud, on rencontre les points-frontières suivants :

- Ahlbeck Grenze (All.) - Swinoujscie Centrum (Pol.) : ce tronçon à voie

unique, réactivé en 2007, est situé sur le réseau de la compagnie UBB (Usedomer Bäderbahn), filiale à 100 % de la DB, créée en 1994, et voit passer, de mai à octobre, cadencés à la demi-heure, des trains Swinoujscie Centrum - Seebad Heringsdorf continuant vers Wolgast, Züssow ou Stralsund et retour, assurés en autorail GTW 2/6 série 646.1 de l'UBB. Le cadencement étant limité à l'heure en basse saison ;

- Grambow (All.) - Szczecin Gumience (Pol.) : ce tronçon à voie unique voit transiter neuf AR assurés en autorails de DB Regio série 628 cadencés toutes les 2 heures, avec pour origine en Allemagne, Lübeck, Bützow et Neubrandenburg, avec un train limité au par-cours frontalier Löcknitz - Szczecin Gumience (20 km). De 1950 à 1952 et de 1972 à 1981, il voyait passer en plus des circulations fret des trains de voyageurs régionaux. En 1991, le trafic voyageurs reprit progressivement avec mise en place du cadencement en 2001 ;
- Tantow (All.) - Szczecin Gumience (Pol.) : ce tronçon ne voit plus passer que des trains régionaux assurés par des autorails 628 depuis Angermünde et Berlin avec terminus à Szczecin Główny, les conducteurs allemands assurant le parcours en Pologne. En juin 2012 avait été supprimé l'AR EuroCité 179/178 entre Prague hl. nad. et Szczecin Główny, assuré de Angermünde à Szczecin par une locomotive allemande série 234. Huit AR de trains régionaux conti-

nuent à circuler, dont deux vers Berlin Gesundbrunnen, trois le vendredi. Il est prévu à moyen terme d'électrifier le tronçon, mis à voie unique en 1945, Passow (Uckermark) - Szczecin Gumience de la ligne Angermünde ;

- Küstrin (All.) - Kostrzyn (Pol.) : rouverts au trafic voyageurs en 1990 ces points-frontières voient passer les trains régionaux exploités depuis le 10 décembre 2006 par l'opérateur privé NEB (Nieder-barnimer Eisenbahn) avec 16 AR quotidiens depuis Berlin Lichtenberg. Cet itinéraire peut être utilisé en détournement par les Berlin - Varsovie lorsque la ligne par Francfort-sur-l'Oder est fermée pour cause de travaux ou d'incident. Avec la disparition des locomotives de la DB série 234, il est fait appel à des engins moteurs diesels d'opérateur privés comme le MEG pour remorquer les convois détournés. Le point-frontière voit également transiter quelques trains fret de DB Schenker ou privés ;



En haut : départ du train TLX 5257 Dresde Hbf - Liberec assuré par l'autorail Desiro VT 25 de l'opérateur Trilex. Il transitera par la Pologne sur 2,5 km pour rejoindre la République tchèque. Sur la droite, l'automotrice Talent 442.312/442.812 de la DB à destination de Leipzig Hbf (19 avril 2015). À gauche : en gare de Forst, l'autorail SA 105/104 de PKP Przewozy Regionalne, arrivé au R 5846 Zagan - Forst à 17 h 14, repartira au R 5847 Forst - Zagan à 17 h 35 (18 avril 2015). À droite : en gare de Francfort-sur-l'Oder, le train DB 5837/ PKP 70032 à destination de Zielona Gora, assuré par l'autorail GTW 646.029-8 de DB Regio, du dépôt de Neuruppin, partira à 19 h 13 (18 juin 2014).

- Francfort-sur-l'Oder (All.) (Pol.) : ce tronçon voit passer les trains internationaux Berlin Hbf - Varsovie Wschodnia et retour *Berlin-Warszawa-Express* assurés de bout en bout en Taurus EU 44 de PKP ICCA ainsi que les trains Paris-Est - Moscou Belorusskaia et retour assurés jusqu'à Terespol, à la frontière biélorusse, par une EU 43 louée par la DB. **Francfort-sur-l'Oder** est également le point de départ de deux relations régionales l'une vers Zielona Gora avec deux AR quotidiens et l'autre vers Poznan Główny lancée en août 2014 avec des périodes d'interruption dues à des problèmes de financement coté polonais. Un accord a été trouvé pour pérenniser une desserte réduite à un AR quotidien et un AR supplémentaire les vendredis et les dimanches. Des autorails GTW 646 du dépôt de Neuruppin sont utilisés avec un échange hebdomadaire en matériel vide depuis Berlin une fois par semaine. Ce tronçon, à double voie électrifiée en 15 kV 16 2/3 Hz de Francfort-sur-l'Oder à Oderbrücke et en 3 000 V courant continu d'Oderbrücke à Kunowice et au-delà

vers Poznan et Varsovie, voit également transiter de nombreux trains de fret.



Arrivée en gare de Kostrzyn (Pologne) du RB 5169 en provenance de Berlin Lichtenberg assuré par l'autorail Talent tricaisse VT 738 du NEB (9 novembre 2013).



- Guben (All.) - Gubin (Pol.) : faute de financement, la réouverture de la ligne au service voyageurs, programmée au service annuel 2014 avec des Guben - Zielona Gora assurés par des autorails 646 de la DB, est toujours en projet faute de financement. À ce jour, seules sont graphiquées quelques circulations fret de DB Schenker ou d'opérateurs privés. De 1972 à 1981 et de 1996 à 2002 ce tronçon était parcouru par des trains de voyageurs transfrontaliers ;

- Forst (Lausitz) (All.) - Zasięki (Pol.) -(Tuplice) : avec l'introduction du service annuel 2015, l'AR quotidien

EC *Wawel* Hambourg Altona - Wrocław Glowny, circulant par ces points-frontières entre Cottbus et Wegliniec, a été supprimé. Seuls subsistent deux AR Forst - Zagan assurés en autorail SA 105 de PKP Przewozy Regionalne en correspondance avec des trains régionaux exploités par l'opérateur Odeg avec des autorails Desiro 642 ;

- Horka (All.) - Bielawa Dolna (Pol.) - (Wegliniec) : cette ligne ne voit transiter que des trains de marchandises. Au service annuel 2015, le trafic est suspendu pour travaux de modernisation. Elle est électrifiée côté polonais de Bielawa Dolna à Wegliniec ;
- Görlitz (All.) - Zgorzelec (PKP) : ce tronçon a vu transiter pendant de nombreuses années des trains internationaux grandes lignes, d'abord RDA - Pologne, puis RFA - Pologne après la réunification, jusqu'en 2008. Les relations grandes lignes, entre Dresde et Wrocław, ont été reportées sur des trains régionaux assurés par des autorails DB AG Desiro 642 aptes à 120 km/h circulant en Pologne en interpénétration jusqu'à Wrocław Glowny. Pour cause de restrictions budgétaires côté polonais, ces relations ont été supprimées le 1^{er} mars 2015, après plus de six ans de fonctionnement, avec peu d'espoir de reprise. Toutefois, Koleje Dolnoslaskie (KD) et DB Netz envisagent le prolongement jusqu'à Görlitz des trains de KD dans le cadre de l'électrification de la ligne Wegliniec - Zgorzelec - Görlitz en 3 000 V ;



- Hagenwerder (All.) - Reczyn (Pol.) et Trzcinec (Pol.) - Hirschfelde (All.) : ces points-frontières situés sur la même ligne voient passer les autorails Desiro 642 d'Odeg sur des trains

Cottbus - Görlitz - Zittau et retour, la ligne étant située entre Reczyn et Trzcinec, en Pologne, à l'est de la rivière Neisse, matérialisant la frontière germano-polonaise. En territoire polonais est desservie la gare de Krzewina Zgorzelecka, uniquement pour les voyageurs à destination d'Ostritz, ville allemande située de l'autre côté de la Neisse. Au total, la ligne, à signalisation polonaise entre Treczyn et Trzcinec traverse quatre fois la frontière ;



À gauche : en gare de Cottbus, à g. le 68948 à destination de Forst assuré par l'autorail Desiro 642.914/642.414 de l'Odeg et à d. le 75921 à destination de Zittau assuré par l'autorail Desiro 642.913/642.413 également de l'Odeg, qui transitera par la Pologne entre Hagenwerder et Hirschfelde (18 avril 2015). À droite : l'EC 249 « Wawel » Hambourg Altona - Wrocław remorquée par la SU 46.048 de PKP Cargo depuis Cottbus vient d'arriver à Wegliniec par Forst. Cette relation a disparu au service annuel 2015 (12 septembre 2013).

- Zittau (All.) - Kopaczow (Pol.) : cette ligne atteint la frontière 2,2 km après Zittau et traverse le territoire polonais sur 2,5 km pour rejoindre la République tchèque. L'opérateur Trilex assure les relations Dresde - Zittau - Liberec et retour transitant par cette ligne sans arrêt en Pologne.

D'autres possibilités de traverser la frontière au niveau ferroviaire existaient avant l'établissement de la nouvelle frontière ouest de la Pologne, dont voici, du nord au sud, les points-frontières : • Kutzow (All.) - Swinemünde (Pol.) sur

l'ancienne ligne Ducherow - Kamin - Swinoujscie Centrum, qui atteignait l'île d'Usedom par le pont « Karniner Hubbrücke » détruit en 1945. Un projet de réhabilitation de la ligne piloté par l'état de Mecklembourg-Poméranie occidentale est à l'étude ; • Rieth (All.) - Karszno (Pol.) et Lenzen (All.) - Stolec (Pol.) sur l'ancienne ligne secondaire Stobno Szczecinskie - Nowe Warpno (Neuwarp) exploitée jusqu'en 1945 par la compagnie Rando wer Kleinbahn AG, dont l'infrastructure est aujourd'hui déposée et transformée partiellement en piste cyclable ;

- Ladenthin (All.) - Barnislaw (Pol.) situés sur l'ancienne ligne à voie étroite de 750 mm Casekow exploitée jusqu'en 1945 par le Casekow - Penkuner Bahn et dont l'infrastructure fut démantelée au titre de dommages de guerre en 1946 ;

- Hohenwutzen (All.) - Stary Kostrzynek (Pol.) situés sur l'ancienne ligne Bad Freienwalde - Cedynia (Zehden) exploitée jusqu'en 1945 par la compagnie Landesverkehr-samt dont l'infrastructure est actuellement déposée ;

- Neurüdnitz (All.) - Siekierki (Pol.) sur la ligne Wriezen - Grodkow, qui traverse l'Oder par un pont de 330 m reconstruit à des fins militaires 10 ans après sa destruction en 1945 et qui est aujourd'hui utilisé à des fins touristiques, depuis le printemps 2014, le week-end, par des draisines à bras ;

- Guben (All.) - Gubinek (Pol.) a vu passer jusqu'en 1945 les trains express Berlin - Breslau (Wrocław). Cette ligne fut réhabilitée du temps de la RDA à des fins militaires mais n'est plus utilisée ; • Bad Muskau (All.) - Leknica (Pol.) sur la ligne Weisswasser dont l'infrastructure est aujourd'hui partiellement démontée ;

• Steinbach (All.) - Sanice (Pol.) sur Horka - Przewoz, exploitée jusqu'en 1945, le pont sur la Neisse ayant été alors détruit. L'infrastructure est aujourd'hui démantelée; • Zittau (All.) - Sieniawka (Pol.) sur la ligne à voie étroite de 750 mm Zittau - Bogatynia (Rei-chenau) - Hermanice (Herm-sdorf), exploitée jusqu'à juin 1945. Fin 1945, une partie de l'infrastructure côté allemand était démontée.

Durant la guerre froide, en cas de destruction par l'Otan des ponts sur l'Oder et la Neisse sur le réseau principal, pour permettre, moyennant l'utilisation de ponts mobiles sur bateaux, l'acheminement de trains militaires par des itinéraires de secours secrets furent construites les lignes Neu Manschnow (All.) - Ligne PKP 273 (Kostrzyn - Rzepin), Finkenheerd (All.) - Kunice (Pol.), Guben Süd (All.) - Gubinek (Pol.), Charlottenhof (All.) - Lasow (Pol.) et Hagenwerder (All.) -

Radomyerzice (Pol.), aujourd'hui démantelées.

La régionalisation en Pologne, la contraction du réseau ferré polonais géré par PKP PLP, la restructuration de l'opérateur historique PKP Przewozy Regionalne et la concurrence des autocars mettent en péril certaines relations régionales transfrontalières et même l'existence de certaines lignes Allemagne - Pologne. ■

par De Luc Levert

