



Le TGV s'apprête à quitter Copenhague pour Hambourg (septembre 2009).

Baltique : des ferrys aux liens fixes

Le chemin de fer s'est adapté à la Baltique, hier grâce aux ferrys et aujourd'hui grâce à de nouveaux liens fixes. À ceux qui existent déjà, le Grand Belt et l'Oresund, devrait s'en ajouter un nouveau, le Fehmarnbelt, entre Rodby (Danemark) et Puttgarden (Allemagne), dans les années 2010, dont les caractéristiques restent à définir.

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON

La mer Baltique, dont la superficie est de 432 800 km², est bordée par l'Allemagne, le Danemark, la Suède, la Finlande, la Pologne, les pays Baltes (Estonie, Lettonie) et la Lituanie. À travers des périodes couvrant des siècles mondiaux et celle du Moyen Âge, cette zone a de tout temps été propice aux échanges économiques entre des pays aujourd'hui membres de l'UE pour lesquels elle est très avancée. C'est aussi dans cette région que se situe un trafic maritime de 80 à 90 millions

d'habitants) que se déroule une part importante des échanges entre l'UE et la Russie, avec notamment l'acheminement d'un volume important (plus de 100 millions de t en 2005) de pétrole.

Corrélativement, la mer Baltique est une véritable voie de transport – au moins 2 000 navires, soit 15 % du trafic maritime mondial, la fréquentent en permanence –, qui permet, grâce à des ferrys, la continuité d'acheminements terrestres routiers ou ferroviaires. Cette technique a été introduite

dans la région à la fin du XIX^e siècle. Si le premier ferry ferroviaire au monde apparaît en 1850 en Écosse, c'est en 1872 que les trains franchissent au Danemark le Petit Belt et en 1883 le Grand Belt. Les relations Helsingør - Helsingborg et Copenhague - Malmö, entre le Danemark et la Suède, sont activées en 1892 et 1895. C'est en 1903 qu'est créée, entre l'Allemagne et le Danemark, la relation Warnemünde - Gedser, maintenue durant l'époque de la RDA mais arrêtée en 1995. En 1909 apparaît, entre l'Allemagne

et la Suède, la desserte Sassnitz - Trelleborg, dite « ligne des rois », toujours en activité.

Bien entendu, le partage intermodal qui prévaut actuellement en Europe – la part de la route pour le transport du fret était de 73 % en 2006 – fait que l'offre en ferrys dédiés au système ferroviaire tend à devenir moins prééminente que par le passé. La mise en œuvre progressive de liens fixes a aussi influencé les ferrys ferroviaires, avec d'abord la suppression de traversées intérieures au Danemark (Petit Belt,



Ci-dessus : une locomotive EL 16 de CargoNet stationne en gare d'Älmhult, dans le sud de la Suède (septembre 2009).

À droite, en haut : un ferry assure la relation Puttgarden - Rodby (septembre 2009).
À droite, en bas : un ICE TD à bord du ferry Rodby - Puttgarden (septembre 2009).



Storstrom), en Suède (Lidingö, île d'Oland) et en Allemagne (île de Fehmarn) dès les années 30. Le Grand Belt (1997) puis l'Oresundsbron (2000) vont, par la suite, porter de rudes coups au système, avec, pour le second à l'international, la suppression de Copenhague - Helsingborg et l'arrêt des trains de voyageurs sur Helsingor - Helsingborg.

Il n'y a plus, aujourd'hui, que deux relations ferroviaires voyageurs par ferrys entre l'Allemagne et la Scandinavie. Il s'agit de Puttgarden - Rodby (Danemark) et de Sassnitz Mukran - Trelleborg (Suède). La première, qui est appelée « Vogelfluglinie », ou ligne « à vol d'oiseau », a été inaugurée en 1963, et depuis 1997, elle est uniquement réservée aux trains de voyageurs diurnes, les trains de nuit et de fret circulant via Flensburg et Odense. Elle offre un gain de 160 km de Hambourg à Copenhague par rapport à la ligne du Jutland. Exploitée par Scandlines GmbH - un consortium formé par Deutschen Fährgesellschaft Ostsee, DFO (1), et une ancienne filiale des DSB -, elle

sert aux trois AR quotidiens Hambourg - Copenhague, désormais assurés en ICE TD, en lieu et place des IC 3 des DSB. La seconde ligne réduit de 4 heures le parcours entre l'Allemagne et la Suède. Devenue relation par ferry en 1909, la « ligne des Rois » est empruntée par le train de nuit Berlin - Malmö C, alias *Berlin-Night-Express*, de l'opérateur privé Georg Verkehrs-organisation GmbH (GVG). Hors saison, la circulation du *Berlin-Night-Express*, qui utilise les ferrys de Scandlines AB (société suédoise issue d'une filiale des SJ), n'est plus quotidienne mais trihebdomadaire.

Les autres relations par ferrys ferroviaires concernent le fret. Il s'agit de Rostock - Trelleborg, de Sassnitz Mukran - Trelleborg, de Sassnitz Mukran - Klaipeda (Lituanie) et de Sassnitz Mukran - Baltijsk (Russie). La deuxième et la troisième desserte nécessitent de changer les essieux des wagons avant l'embarquement à Sassnitz Mukran (présenté comme la gare ouest du *Transsibérien*), afin de passer de l'écartement de 1 435 mm à celui de 1 520 mm,

utilisé par les pays Baltes et la Russie. Il existe deux autres relations internationales : Swinoujscie (Pologne) - Ystad (Suède) et Stockholm - Turku, avec, dans ce cas aussi, un changement d'écartement (de 1 425 mm à 1 524 mm) en Finlande (2). Une autre relation encore active à ce jour permet de relier Baltijsk (près de Saint-Petersbourg) à Ust Luga, dans l'enclave russe de Kaliningrad. Le segment des ferrys marchandises a été particulièrement frappé par la crise économique. À titre d'exemples, le port de Rostock n'a traité que 17 178 wagons en 2008, contre 23 200 en 2007, et Scandlines GmbH a transporté 37 % de wagons de moins au premier semestre 2009.

Les perspectives pour le ferroviaire dans la région, particulièrement en Scandinavie, évoluent favorablement avec le développement, même s'ils sont mixtes (rail-route), de liens fixes. Quand bien même la part de la route dans la mobilité des personnes et des biens au Danemark est prépondérante et le rôle du maritime pour les importations/exportations est dominant,

l'ouverture de liens fixes sur le Grand Belt et l'Oresund a eu un réel impact. Les déplacements « terrestres » se sont intensifiés. Avec la voiture individuelle, les Chemins de fer danois ont pris beaucoup de clients aux lignes aériennes intérieures dans le premier cas et aux ferrys dans le second. La mise en place d'un vaste réseau voyageurs entre la région de Copenhague et le sud de la Suède en 2000, exploité depuis 2007 par DSB First, ou la desserte de Copenhague par des X 2000 SJ (les X 2 K) attestent que le chemin de fer a changé de dimension.

Le gouvernement danois, qui souhaite réduire, ces prochaines années, le recours aux énergies fossiles, entend amplifier cette tendance, en construisant le lien fixe du Fehmarnbelt (long de 19 km), de Rodby à Puttgarden. Un traité international a été signé le 3 septembre 2008. Il stipule que le Danemark s'engage à

construire et à exploiter la nouvelle infrastructure, l'Allemagne étant « seulement » tenue d'améliorer en première étape les accès terrestres de Puttgarden. Cela implique notamment l'électrification de la VU actuelle. Il sera décidé en 2010 si le nouveau lien, qui devrait entrer en service en 2018, doit être établi sous la forme d'un tunnel ou d'un pont. Les arguments en faveur de cette réalisation sont à un niveau général d'ordre environnemental (moins d'émissions en CO₂) et économique (performances et attractivité accrues). Au niveau ferroviaire, la nouvelle infrastructure va créer un itinéraire continu plus court de 160 km et offrir un temps de parcours Copenhague - Hambourg de 3 heures, contre 4 heures 30 actuellement par la ligne « à vol d'oiseau ». Elle permettra ensuite de dégager des capacités au Danemark, où le trafic voyageurs est - ouest pourra être accru. Elle augmentera enfin très sensiblement l'attractivité du fret ferroviaire - un volume de 11 millions de t *via* le Fehmarnbelt est avancé - à l'international, en direction de la Suède et de l'Allemagne principalement.

Les entreprises ferroviaires en présence ont des avis différents sur ce projet. Dans le domaine voyageurs, il ne fait aucun doute que le Fehmarnbelt répond à des besoins, car la desserte actuelle Copenhague - Hambourg assurée par les DSB et la DB ne correspond plus à la demande. Le problème est cependant de savoir ce qu'il faut attendre, en terme de performances, des sections de part et d'autre du futur lien fixe prévu pour 160-250 km/h. En particulier, la construction d'une NBS en Allemagne n'est toujours pas acquise. Les autorités, qui composent déjà avec l'opposition à un projet routier dans la région, doivent encore statuer sur l'option ferroviaire et son financement. Dans le domaine du fret, les opinions sont contrastées. Schenker Rail affiche un certain scepti-



Opération de chargement de wagons-porte-coils dans le port suédois de Trelleborg (septembre 2009).



En gare de Malmö, un X 2000 des SJ à destination de Copenhague (septembre 2009).

cisme quant au Fehmarnbelt. Bien implanté dans la région grâce à DB Schenker Scandinavia (coentreprise Schenker Rail-Green Cargo), l'EF (entreprise ferroviaire) estime que l'acheminement de ses trains de et vers la Scandinavie *via* le triage de Maschen et la ligne actuelle est satisfaisant et suffisant. Les autres opérateurs (TXL, CargoNet, Green Cargo...), qui ont fait leur apparition depuis l'ouverture à la concurrence du

fret, seraient plutôt favorables. La croissance prévisible de la demande et la mauvaise interface entre les infrastructures ferroviaire et portuaire justifient le nouveau lien. En attendant, ces opérateurs s'accrochent aux ferrys et traitent avec des EF étrangères, à l'instar de Green Cargo, qui, en septembre 2009, disait discuter avec Scandlines GmbH et un opérateur français de la mise en place d'un système

de groupage sur les rives de la Baltique.

(Remerciements à Patrick Laval.) ●

(1) DFO a été créé en 1994 lors de la fusion de la DR et de la DB, qui exploitaient toutes deux des ferrys ferroviaires.
(2) Plus Hirtshals - Kristiansand et Frederikshavn - Göteborg pour le Kattegat et le Skagerrak, à l'ouest de la Baltique. Pour sa part, le port de Travemünde assure l'interface entre trains de combiné ou de marchandises conventionnelles - il est desservi par plusieurs relations directes - et bateaux.

A. Schmutz