

Les nouvelles automotrices Desiro arrivent de Virton à Athus

Dès ce dimanche 9, les automotrices bicourant Desiro circuleront sur la ligne voyageurs Libramont-Virton-Athus-Arlon.

C'est à un tournant dans l'histoire du rail de la province auquel on assistera ce dimanche 9 décembre.

En effet, après des décennies de traction vapeur puis diesel, dix ans après l'électrification de Lathus-Meuse en 2002, la fée électrique devient la source motrice des trains de voyageurs de toute la ligne 165, soit de Libramont-Bertrix-Virton jusqu'à Athus et Arlon. Six mois après avoir été mises en circulation sur la 166 entre Bertrix et Dinant, après avoir été aussi lancées entre Libramont et Virton, les nouvelles automotrices bicourant Desiro, de la firme Siemens, pourront dès ce 9 décembre poursuivre leur parcours jusqu'Athus et la frontière grand-ducale.

Cela signifie que dans quatre jours, disparaîtront de la circulation les derniers autorails diesel de la série 41, les fameuses « Michelines » qui faisaient partie du décor ferroviaire du sud de la province.

Contrat du siècle

Les nouvelles Desiro font partie du lot des 305 automotrices commandées par la SNCB à la firme Siemens en 2008. On avait appelé cela « le contrat du siècle » en raison du montant de l'investissement : 1,4 milliard d'euros.

Un total de 115 rames sont prévues pour le réseau traditionnel mono-tension ; 95 autres (comme celles sur l'Athus-Meuse) pour la bi-tension, c'est-à-dire qu'elles peuvent circuler indistinctement sur les 25 000 volts alternatif de Dinant à Athus et les 3 000 volts continu sur l'axe 162 Bruxelles-Arlon. Enfin, 95 rames Desiro devraient servir au futur RER au sud de Bruxelles.

Dans un an au plus tard, le nouveau matériel Desiro devrait être aussi homologué pour le réseau grand-ducal. En attendant, les passagers, aux heures creuses, devront changer de train à Athus.



Michel Demoulin

Passage de témoin sur le rail. À gauche, la nouvelle automotrice électrique Desiro. À droite, l'autorail série 41 ?

C'est une fameuse révolution avec la disparition des autorails diesel de la série 41.

Siemens s'est engagé à livrer une quinzaine de ces automotrices par trimestre à la SNCB jusqu'à la fin 2016.

Pas compatible avec le Grand-Duché

Le seul bémol pour le lancement de ces Desiro, dimanche, de Virton à Athus, résidera dans l'arrêt obligatoire du train voyageurs en gare d'Athus. Le nouveau matériel SNCB n'étant pas homologué pour le réseau ferroviaire grand-ducal, la rame Desiro est obligée de faire descendre ses passagers en gare d'Athus et de poursuivre sur Arlon, le temps que les voyageurs désireux de rejoindre le Grand-Duché et Luxembourg montent à bord d'un train des CFL à partir d'Athus vers Rodange et Luxembourg.

Mais cette petite contrainte ne vaut que pour les heures creuses de la mi-journée, car pour transporter les navetteurs le matin et les ramener le soir du Grand-Duché, les CFL circulent directement jusqu'à Virton. « Aux autres moments de la journée, les CFL assure-

ront deux trains par heure entre Luxembourg et Athus » dit la SNCB. Il ne faudra patienter que 6 minutes pour reprendre sa correspondance à Athus en direction de Luxembourg. Et au bout du compte, le voyageur bénéficiera d'un gain de temps de parcours intéressant, grâce à la mise à double voie de Pétange à Luxembourg.

Du côté du ministre des entreprises publiques au Grand-Duché, on précise aussi : « L'offre entre Virton,

Athus et Arlon sera réorganisée dès le 9 décembre. Les trains au départ de Virton iront à Athus au lieu de Rodange, puis circuleront vers Arlon. À Athus, les trains SNCB seront en correspondance en six minutes avec les trains CFL qui vont à Luxembourg-Ville via Dippach. Vu que les trains ne passeront plus par Rodange, les temps de parcours entre Virton et Arlon seront réduits de dix minutes environ. Par ailleurs, le tronçon de la frontière belgo-luxembourgeoise bénéficiera d'aménagements majeurs : l'entrée en service de l'ETCS en novembre 2013 et le basculement de la tension caténaire de 3 000 volts vers 25 000 volts ainsi que la mise hors service de l'ancien système national d'alide à la conduite à la fin 2016. »

D. L.

À Stockem, puis à Arlon fin 2014

La mise en service de ces nouvelles Desiro est une bonne chose pour la province de Luxembourg car la direction de la SNCB avait promis qu'une partie de l'entretien de ces automotrices se ferait à Stockem (Arlon), en plus de Charleroi et Merelbeke (Flandre).

De fait, depuis quelques semaines, une bonne vingtaine de Desiro bi-tension de la série 085 font déjà l'objet d'entretien et de visites approfondies périodiques à l'atelier de Stockem.

Mais pour pérenniser l'emploi de la centaine de cheminots de Stockem, il a été décidé de construire un nouvel atelier, proche de la gare

SNCB d'Arlon. Cette structure de 50 m de large pour 300 ou 400 m de long accueillera les Desiro sur quatre voies. La demande des permis de bâtir est en cours de procédure. En principe, le nouvel atelier arlonais devrait être opérationnel d'ici deux ans, fin 2014.

D. L.