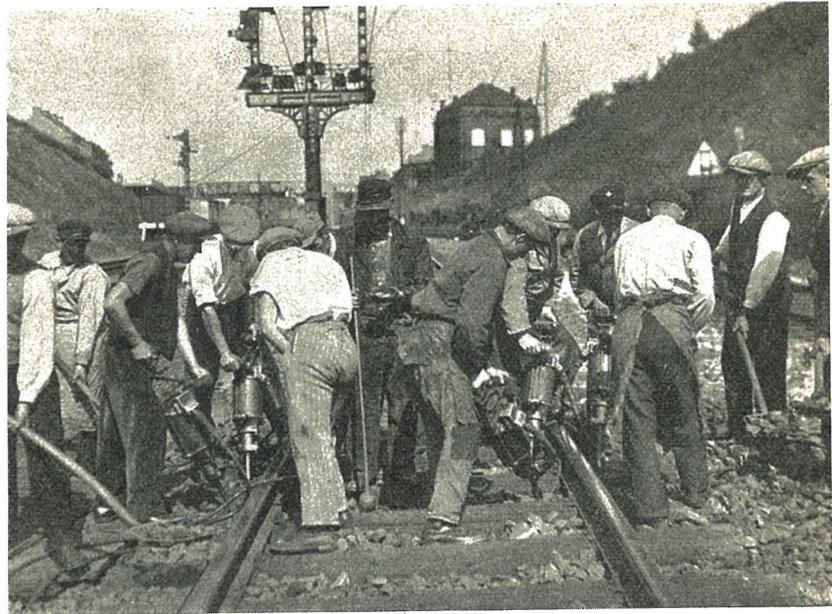


Avons-nous réussi à mettre en évidence les difficultés que doivent vaincre les dirigeants des chantiers de renouvellement? Nous les avons à peine esquissées. Nous n'avons pas non plus mis suffisamment en relief le mérite des ouvriers du rail.

Les pièces qu'ils manient sont lourdes ainsi que les outils. Les exigences du trafic les obligent à faire un travail précis quelles que soient les conditions climatiques et en des temps souvent très limités.



Bourrage à la machine. La canne à boule sert à vérifier la fermeté du bourrage.

La modernisation du bâtiment des recettes de Charleroi (Sud)

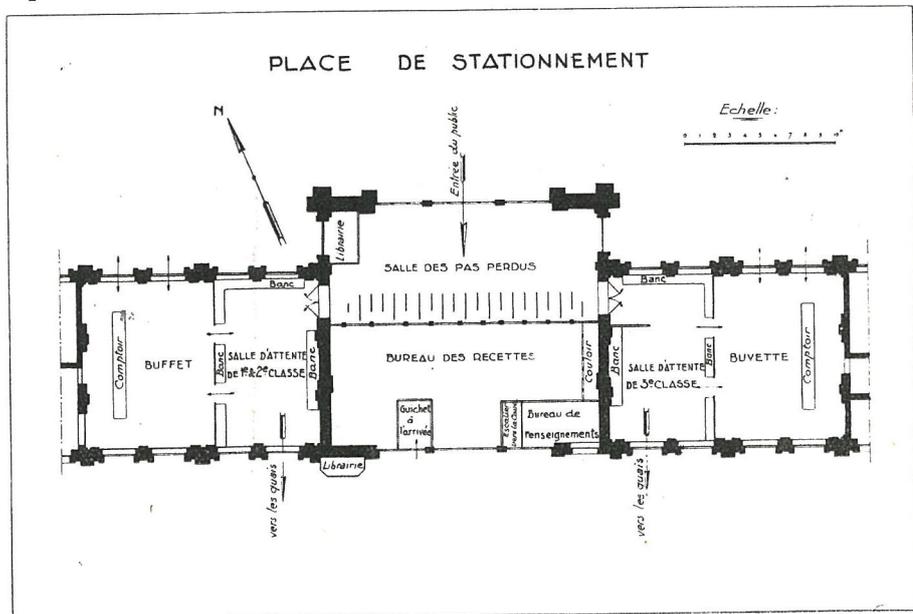
par N. RICHARD

MAINTENANT que le bâtiment principal de la station de Charleroi (Sud) est transformé, on se rend mieux compte, par comparaison, des inconvénients que présentaient les anciennes installations, tant pour les voyageurs qui utilisent cette gare à trafic important que pour le personnel appelé à y travailler.

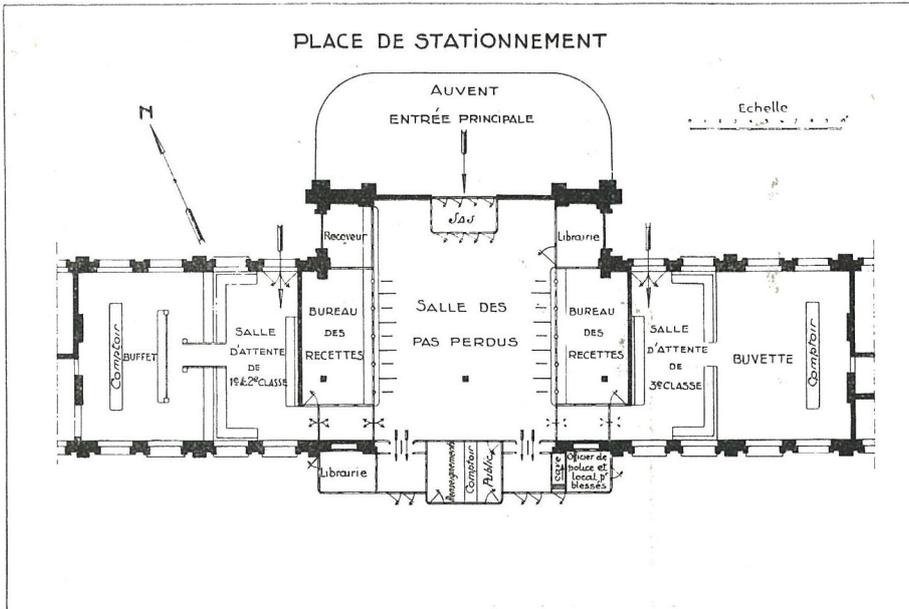
La salle des guichets était étriquée et, par ses larges et hautes baies, exposée aux courants d'air permanents; le mouvement des voyageurs y était malaisé; le bureau de distribution des billets, qui avait subi des modifications successives, était encombré et ne répondait plus aux nécessités du trafic; le travail s'y faisait dans des conditions défectueuses, le plus souvent à la lumière artificielle,

dont l'installation était d'ailleurs surannée.

Les salles d'attente, recevant tout le courant des voyageurs, étaient aussi balayées par tous les vents et se présentaient sous un aspect vieillot.



Plan n° 1.



Plan n° 2.

Bref, les installations marquaient leur âge : 65 ans, l'âge de la retraite.

* * *

Les exigences des voyageurs au siècle dernier étaient modestes. Aujourd'hui, ils réclament des installations qui allient le confort à l'élégance des formes.

Les déplacements se multiplient : voyages d'affaires ou d'agrément, manifestations patriotiques, religieuses, sportives et politiques, expositions et congrès, exodes groupés de vacances; toutes ces circonstances provoquent des déplacements en masse et exigent que les voyageurs

installations anciennes.

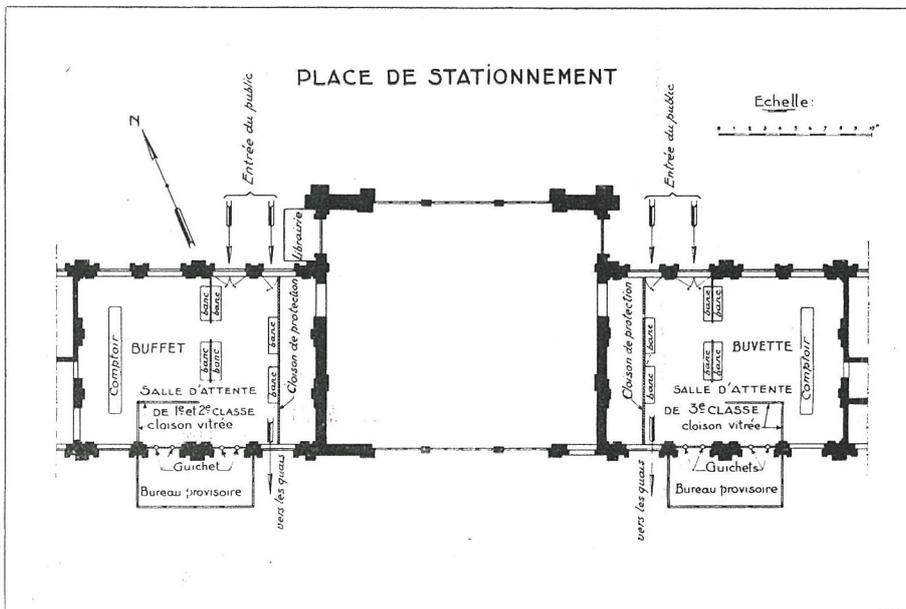
Il fallait, néanmoins, créer une salle des pas perdus plus spacieuse que l'ancienne et dégorger les salles d'attente, distribuer à tous les locaux un éclairage naturel abondant, remplacer le système de chauffage central de conception ancienne par une installation plus moderne, etc.

Faut-il ajouter qu'il importait de donner aux locaux modernisés un caractère de sobre élégance, de netteté et de confort, tout en se maintenant dans les limites d'une dépense raisonnable?

De plus, lors de l'étude du projet, il fut décidé de profiter de l'exécution des travaux pour concentrer dans le bâtiment les deux postes de signalisation qui commandent les mouvements des trains à l'entrée et à la sortie dans les deux directions.

Enfin, il était absolument indispensable d'exécuter les travaux dans un délai extrêmement restreint, tout en assurant pendant cette période le trafic des voyageurs dans les meilleures conditions possibles.

* * *



Plan n° 3.

Le plan n° 1 montre la distribution des locaux de la partie centrale du bâtiment, telle qu'elle existait avant les travaux de transformation; le plan n° 2 présente la distribution des installations modernisées.

L'examen des deux croquis fait apparaître d'emblée la transformation qui a été opérée. On remarque que du hall on accède directement aux quais et que les courants des voyageurs ne se coupent jamais, soit qu'ils se dirigent du hall vers les quais, du hall vers les salles d'attente ou de celles-ci vers les quais, soit qu'ils pénètrent directement de l'extérieur dans les salles d'attente.

Les travaux furent poursuivis en plusieurs phases : on dressa en premier lieu des cloisons de protection destinées à isoler le chantier établi dans la partie centrale et l'on édifia des bureaux provisoires sur le premier quai.

Ces travaux préliminaires, qui furent terminés en trois jours, permirent aux voyageurs de disposer des deux salles d'attente, tandis que les ouvriers entamaient les travaux d'aménagement de la nouvelle salle des pas perdus et des nouveaux bureaux (plan n° 3).

Lorsque, deux mois plus tard, ces installations nouvelles furent achevées, y compris le gros œuvre de la cabine construite au-dessus du bureau de renseignements et d'une partie du hall, elles furent mises immédiatement en service et l'on s'attaqua, sans répit, à la transformation des salles d'attente qui, un mois après, furent remises fraîches et claires à la disposition des voyageurs.

Le plan-programme, qui fut dressé avant le début des travaux, a non seulement permis à l'entrepreneur de coordonner l'ouvrage de ses collaborateurs et sous-traitants, mais encore il a facilité l'entrée en scène, à la date prévue, de tous ceux qui, de près ou de loin, devaient apporter leur contribution à l'œuvre commune et dont l'activité n'était pas liée au marché de l'entreprise, notamment les installations du chauffage central, de l'éclairage, des téléphones,



Fig. 1.

tant privés que publics, des buffet et buvette, etc...

Ce planning, quoique serré, fut suivi ponctuellement et, à la date prévue, les installations modernisées furent mises à la disposition des voyageurs et du personnel.

Les figures 1 et 2 donnent un aspect de la façade du bâtiment avant et après la transformation. Un auvent, dont la terrasse en béton est garnie de dalles lumineuses, abrite largement l'entrée et permet aux voyageurs arrivant à la gare en voiture ou par les services



Fig. 2.

d'autobus de la S. N. C. B. ou de la S. N. C. V. d'y pénétrer à pied sec.

(à suivre).