

HAINES-SAINTE-PIERRE.

Haines-Sainte-Pierre est le siège :

- d'une gare à voyageurs où convergent six lignes ;
- d'une importante gare de triage dont le trafic atteignait avant guerre 1,700 wagons par jour ;
- d'une grande remise à locomotives assurant les services voyageurs et marchandises de la région; elle était en 1939 le point d'attache d'environ 150 locomotives et auto-rails ;
- d'un atelier de réparation de wagons ;
- et d'un mélangeur de charbon.

C'est donc un point vital, dont la destruction peut paralyser tout le Bassin du Centre.

Aussi les installations ferroviaires de Haines-Sainte-Pierre ont-elles constitué un objectif important pour l'aviation anglo-américaine en 1944.

Les bombardements massifs qu'elles subirent coupèrent les voies principales en plusieurs endroits, bouleversèrent tous les faisceaux de la gare de triage, détruisirent de nombreux locaux de service, et mirent hors d'usage la remise à locomotives (bâtiment principal quasi anéanti, nombreuses voies et installations de mise en ordre de locomotives gravement endommagées).

*
* *

Pour les services techniques de la S.N.C.B., la question se posa dès lors de savoir comment les installations détruites devaient être reconstruites.

L'atelier de wagons et le mélangeur de charbon, qui n'avaient subi que des dégâts relativement minimes, pouvaient être rétablis tels qu'ils étaient auparavant : ils le furent d'ailleurs dès que les circonstances le permirent.

Mais la gare de triage et la remise à locomotives étaient tellement bouleversées, qu'après de laborieux travaux de déblaiement, on repartait pratiquement de zéro. Dans ces conditions, il ne pouvait être question de les reconstruire telles qu'elles existaient avant les hostilités.

Les installations anciennes, en effet, pouvaient être considérées comme désuètes sous plusieurs rapports.

C'est ainsi que dans la gare de triage la plupart des voies étaient trop courtes pour recevoir des trains d'une composition en rapport avec la puissance des locomotives actuelles. Ces voies, dont beaucoup étaient en impasse, étaient réparties en de multiples petits faisceaux, fruits d'agrandissements successifs, d'où une dissémination des chantiers de manoeuvres qui multipliait les manoeuvres parasites et écartait l'emploi des méthodes d'exploitation modernes. Il en résultait une sensible perte de rendement et une limitation de la capacité de la gare.

A la remise à locomotives, la disposition des voies et la répartition des installations diverses ne permettaient pas une organisation rationnelle de la circulation des locomotives pendant les opérations de mise en ordre.

*
* *

Il fut donc décidé de reconstruire les installations suivant des dispositions nouvelles, en tirant parti des derniers progrès de la technique.

A la gare de triage, les sept anciens petits faisceaux sont remplacés par deux grands faisceaux de bonne longueur, un pour la réception des trains à l'arrivée, l'autre pour le triage et la formation des trains au départ. La disposition idéale, qui consiste à placer ces deux faisceaux en enfilade, n'étant pas réalisable par suite des circonstances locales (relief du sol, présence d'agglomérations et d'usines), les deux faisceaux furent accolés. Les têtes de faisceaux furent étudiées suivant des tracés très courts afin de constituer des chantiers de manoeuvres à grand rendement.

Au total, les 100 voies anciennes, dont la longueur variait de 55 à 850 m., seront remplacées par 46 voies de 560 à 770 m. Le développement total des voies passe de 26.350 à 32.000 m.; mais le nombre d'appareils de voies est réduit de 126 à 117.

Pour réaliser la plateforme nécessaire, il fallut acquérir quelques terrains et détourner les voies principales.

Pour permettre l'établissement d'un dos d'âne destiné aux manoeuvres de triage (qui se feront par gravité), le passage supérieur de l'avenue Omer Thiriar sera déplacé de 30 mètres en direction de la Louvière-Bouvy. A cette occasion, la largeur de la chaussée sera, à la demande de la commune, portée de 9 à 12 mètres.

Les locaux de service modernes, en conformité parfaite avec les arrêtés en vigueur, offrent au personnel des conditions de travail nettement améliorées.

La gare nouvelle permettra d'assurer le service avec un meilleur rendement. Sa capacité est plus élevée : elle pourra traiter 2.100 wagons par jour, ce qui permettra de ne plus recourir comme par le passé à l'aide de gares voisines moins bien situées et moins bien équipées.

*
* *

Quant à la remise à locomotives, elle comporte un nouveau pont tournant de 24 m. de diamètre, 2 fosses de visite nouvelles (de 30 m. de longueur), l'ancienne installation de chargement de combustible (qui a pu être restaurée), de nouvelles fosses pour le nettoyage des feux, avec installation mécanique pour la reprise des cendrées et leur chargement sur wagons et des colonnes hydrauliques. Toutes ces installations sont disposées de manière à être rencontrées dans un ordre rationnel par les locomotives rentrant à la remise pour les opérations de mise en ordre; l'itinéraire de celles-ci a été étudié de manière à éviter toute entrave et perte de temps.

Le bâtiment principal de la remise, qui couvre un peu plus d'un hectare, est une construction en béton armé avec murs en maçonnerie, avec fondations sur pieux. Des dispositions spéciales (couloirs de fumée, cheminée et aspirateurs) sont prévues pour l'évacuation des fumées. Les lanterneaux qui occupent environ 1/3 de la surface couverte sont munis de profils sans mastic, en métal inoxydable. Le gabarit est établi en tenant compte de l'utilisation possible des locomotives électriques. Des locaux sont prévus pour le personnel dans une travée latérale qui contient aussi le magasin et la lampisterie. Dans la partie arrière se trouvent les installations de l'atelier d'entretien.

A proximité du bâtiment principal a été construit un bâtiment pour bureaux, dont l'étage contient 17 chambrettes pour le personnel roulant devant découcher à Haine-Saint-Pierre.

Un autre bâtiment sera construit prochainement pour le service de cour; il contiendra les locaux pour les contremaîtres, les machinistes, ainsi que les vestiaires, lavoirs et douches pour le personnel roulant.

Pour toutes ces installations, comme à la gare de triage, la Société a prévu des installations très modernes pour le personnel.

Compte tenu des perspectives d'électrification, il est prévu qu'une centaine de locomotives et d'autorails auront leur point d'attache à Haine-St-Pierre. Le bâtiment principal pourra en abriter simultanément une soixantaine.

*
* *

Les installations hydrauliques, particulièrement vulnérables, ont exigé des travaux importants.

Haine-St-Pierre est alimenté en eau puisée dans le Canal du Centre, à La Louvière.

Un nouvel épurateur doit y être construit.

La conduite d'adduction amenant l'eau à Haine-Saint-Pierre (3,250 km. de long) a été endommagée par les bombardements; elle était d'ailleurs vétuste; elle va être entièrement renouvelée.

A Haine-St-Pierre même, un nouveau château d'eau en béton armé de 600 m³ de capacité, vient d'être reconstruit.

Il a fallu aussi établir un nouveau réseau distribuant l'eau du château d'eau dans les bâtiments, les colonnes hydrauliques et les autres installations utilisant l'eau industrielle.

*
* *

L'ensemble des travaux est estimé à 130 millions de francs, sur la base des prix actuels.

Il est permis d'espérer qu'ils seront achevés dans deux ans.