

LE COUP DE FEU DE MICKLEFIELD

30 avril 1896

Traduction résumée d'après les documents officiels anglais

[62281 (4274)]

Le charbonnage de Micklefield est situé près de Leeds dans le comté d'York.

A l'époque de l'accident on y exploitait deux couches : la supérieure dénommée « Beeston Bed » l'inférieure « Black Bed ».

C'est dans la première que l'explosion eut lieu ; elle s'y localisa et occasionna la mort de 63 personnes.

Un croquis (Pl. VII,) des travaux exécutés dans la Beeston Bed fait connaître la disposition des travaux ainsi que le point de départ et le parcours de l'explosion.

Le charbon de la « Beeston » est dur, non friable : il convient surtout pour générateur ; la zone au midi des niveaux Est et Ouest (dans l'aval-pendage) est humide ; celle au Nord de ces niveaux (dans l'amont-pendage) est plus sèche et non grisouteuse.

Le siège comporte deux puits : le puits d'aérage est enfoncé jusque la couche inférieure « la Black Bed », le

puits d'extraction est arrêté à la « Beeston Bed » qu'il a recoupée à la profondeur de 175 yards (160 mètres); la translation des ouvriers se fait par les deux puits qui ont chacun un diamètre de 4^m,25. Un nouveau Est a recoupé la « Black Bed » à 320 yards (293 mètres) du puits d'extraction.

On exploitait par le système dit de « Long Wall ».

Le poste du jour, descendant à 6 heures du matin, comprenait de 250 à 260 ouvriers; celui de nuit, de 35 à 40 ouvriers, descendait à 10 heures du soir et remontait à 6 heures du matin.

La mine était très peu grisouteuse : dans les cinq dernières années on n'a constaté que onze légers dégagements rapidement dissipés par le courant ventilateur. Les deux derniers se produisirent le 17 et le 23 décembre 1895 dans le district Sud-Est; ils sortaient tous deux d'une fissure du toit de la couche, on en eut raison en moins de 12 heures après leur constatation.

Dans le district de l'Ouest près du point A (point de départ de l'explosion) et dans les environs, on n'avait jamais constaté de gaz; les remblais y étaient très soignés et il ne pouvait s'y trouver de réservoir où le grisou aurait pu s'accumuler.

La ventilation de la mine, amplement suffisante, était assurée par un « Waddle » de 30 pieds (9^m,15) de diamètre faisant 40 tours par minute.

Le courant d'air total se divisait en quatre courants principaux, suivant : 1° le niveau Ouest; 2° la montée n° 1; 3° le niveau Est; 4° la vallée n° 1. Chacun de ces quatre courants se subdivisait et chaque branche parcourait les fronts de taille (voir le croquis); une partie du courant n° 3, soit 2^m³,100 par seconde, allait par le nouveau Est alimenter la « Black Bed ».

Le jaugeage officiel effectué le 30 mars 1896 donne les résultats suivants :

	Volume par seconde.
Ensemble pour les deux couches . . .	36 ^{m³} ,866
Niveau Ouest et ses subdivisions . . .	7 ,476
Montée n° 1 et ses subdivisions . . .	6 ,533
Niveau Est et ses subdivisions . . .	14 ,933
Vallée n° 1 et ses subdivisions . . .	7 ,700

Antérieurement à l'explosion les *poussières* étaient considérées comme inoffensives, leur quantité ne paraissant pas suffisante pour produire une explosion; et cependant, de l'avis de tous, et sans aucun doute possible, ce furent leur inflammation et les suites de celle-ci qui occasionnèrent sinon la mort de tous, tout au moins du plus grand nombre des 63 mineurs.

Le toit des galeries de roulage était du schiste ferrugineux (bind), le mur, du schiste argileux. On avait constaté de minces dépôts de poussières ne dépassant pas $\frac{1}{16}$ de pouce ($1\frac{1}{2}\frac{m}{m}$) sur les boisages et les portes de certaines galeries; mais à toute évidence il devait se trouver des accumulations de poussières derrière les boisages et dans les anfractuosités des parois des galeries.

Le chargement des charbons se faisait dans des wagonnets ouverts à une extrémité, on bouchait l'ouverture au moyen de grosses houilles, le charbon moins gros remplissait l'espace resté vide; on le chargeait au moyen de fourches dont les dents étaient écartées de 2 pouces (5 centimètres); les trains se composaient de 22 wagonnets chacun faisant cinq fois le voyage au puits pendant le poste d'abatage.

Pendant le parcours, des blocs de houille tombaient, par

les chocs des wagonnets entre eux, des poussières devaient s'élever et être entraînées par le courant d'air contre lequel ils marchaient, d'autre part le piétinement des chevaux pulvérisait les morceaux échappés des wagonnets.

Les morceaux tombés et les poussières des voies principales étaient enlevés généralement chaque soir, mais les poussières couvrant le toit et les parois n'étaient enlevées qu'à de certaines époques indéterminées, c'est-à-dire au fur et à mesure que leur présence était constatée.

Pendant les six mois qui ont précédé l'explosion, on n'avait pas fait le nettoyage des poussières dans la galerie Nord-Ouest passant à proximité du point A.

On arrosait le sol des galeries, mais non le toit et les parois ; cet arrosage se faisait d'ailleurs à des époques très variables ; c'est ainsi qu'aucun arrosage n'avait été pratiqué pendant les quinze jours qui ont précédé le coup de feu.

Il faut remarquer que l'on ne tirait point dans les voies d'entrée d'air, on ne tirait qu'au vif thier (front) des tailles ; et il y avait 24 heures qu'aucune mine n'avait été tirée dans la Beeston Bed.

Les lampes de sûreté n'étaient employées que par les surveillants, lors de leur visite des travaux avant le travail d'un poste et avant le tirage des mines.

Les ouvriers abatteurs et autres ne s'éclairaient qu'au moyen de lampes découvertes ; on ne voyait, du reste, aucun danger à les employer.

Le 30 avril 1896, à 4 heures du matin, conformément à l'article 13 du règlement du charbonnage, trois surveillants visitèrent en détail, chacun dans son district, les travaux de la « Beeston Bed ».

Leurs rapports constatent : l'absence de grisou, la sécurité des voies, une bonne ventilation, le bon ordre partout.

L'un des surveillants avait inscrit à la craie la date de son inspection, près du point A (cette inscription fut retrouvée plus tard); il n'y avait à cet endroit ni éboulement, ni fissures pouvant produire une venue de gaz.

Heureusement, le poste d'abatage ne descendit pas le 30 avril; un poste de 98 ouvriers seulement se rendit dans les travaux pour procéder aux réparations à l'avancement des voies, au chargement des wagonnets, etc., et, comme d'habitude, les lampes découvertes furent employées.

L'explosion se produisit vers 7 heures 15 minutes, tuant et brûlant 20 ouvriers; les 43 autres furent asphyxiés par les gaz délétères résultant de l'explosion; un seul fut remonté en vie mais mourut peu après.

Le croquis indique par un cercle et un numéro l'endroit où chacun des 20 ouvriers brûlés fut trouvé; par des croix avec numéros, les points où furent relevés les corps des ouvriers asphyxiés.

Aussitôt après l'accident, le sauvetage fut organisé; il présenta bien des difficultés, le puits d'extraction était encombré par des débris du guidonnage, des cloisons, etc., une des cages avait été projetée aux molettes, l'autre gisait au fond du puits.

Le ventilateur était intact, le puits d'aérage n'était nullement endommagé, mais, par suite de la destruction des portes, des éboulements, etc., le courant d'air allait directement du puits d'extraction au puits d'air. Les éboulements étaient considérables et l'équipe des sauveteurs eut à rebrousser chemin à diverses reprises, par suite de la présence des gaz délétères.

Voici quelles seraient les causes probables de la catastrophe.

Le conducteur-chevaux dont le corps a été retrouvé à l'endroit renseigné au croquis par les signes O n° 43, aura quitté le cheval qu'il conduisait et se sera rendu pour une raison ou pour une autre, dans une voie abandonnée et sa lampe à feu nu aura enflammé une petite quantité de grisou à proximité du point A; l'explosion aura été légère mais suffisante pour soulever les poussières déposées sur les boisages et les parois des galeries; ces poussières se seront enflammées et l'explosion se nourrissant de toutes les poussières rencontrées, se sera propagée. (Voir au croquis la direction de l'explosion.)

L'explosion suivit surtout les voies de roulage; c'est dans ces galeries que l'on trouva les corps brûlés; les victimes asphyxiées furent trouvées sur les voies d'aérage ou à proximité de celles-ci.

Les plus grands dégâts furent constatés près du point A et près du puits. Toutes les portes, les stouppures furent arrachées dans la direction suivie par l'explosion.

On estime généralement qu'il faut une flamme plus forte que celle d'une lampe pour enflammer les poussières de charbon, ce qui corrobore l'opinion que c'est bien l'inflammation du grisou qui a provoqué celle des poussières. Le 19 mai 1896, le surveillant retourna à l'endroit où il avait inscrit son inspection à la craie; il constata un léger éboulement du toit près du point A; or, dans d'autres parties de la « Beeston Bed », ces légers éboulements donnent lieu à une venue de gaz. Il est donc probable que l'éboulement se sera produit entre la visite du surveillant et 7 heures 15 minutes du matin, heure environ à laquelle le conducteur O n° 43 se rendit au point A.

Les fronts étaient pour ainsi dire intacts, ils ne portaient aucune trace d'explosion. On ne trouva de dépôt de coke que dans la nouvelle voie du Nord.

M. Frank-Wardell, Inspecteur des mines, déclare dans ses conclusions :

Que, pour éviter de pareilles catastrophes, on devrait supprimer partout l'emploi des lampes à feu nu et les remplacer par des lampes de sûreté;

Que l'on ne devrait employer que des explosifs brisants;

Que les poussières devraient être enlevées régulièrement et aussi complètement que possible;

Que l'on devrait placer une pompe au fond du puits, laquelle alimenterait des tuyaux placés dans les voies de trainage principales;

Que ces tuyaux devraient être munis à intervalles réguliers de lances d'arrosage;

Que l'arrosage devrait se faire trois fois par semaine ou même plus souvent.

Liège, février 1897.

J. LAMBERT.
