

MÉMOIRES

SERVICE DES ACCIDENTS MINIERS ET DU GRISOU

ÉTUDES SUR LES ACCIDENTS

LES ACCIDENTS

DU

ROULAGE SOUTERRAIN

sur les Voies

HORIZONTALES ou à FAIBLE PENTE

survenus de 1904 à 1913

dans les Mines de Houille de Belgique.

PAR

VICTOR WATTEYNE

Inspecteur général des Mines, à Bruxelles
Chef du Service des Accidents miniers et du Grisou

ET

LÉON LEBENS

Ingénieur principal des Mines, à Liège

INTRODUCTION.

En publiant notre Mémoire sur les *Accidents des Plans Inclinés* (1), nous annonçons l'élaboration prochaine d'une autre étude qui aurait pour objet les accidents survenus dans les galeries horizontales ou à faible pente et sur les quelques voies à pente un peu plus forte où le transport se fait aussi par hommes ou par chevaux, directement, sans treuils ni poulies.

(1) *An. des Mines de Belgique*, T. XIX, 4^e livr. et T. XX, 1^{re}, 2^e et 3^e livr.

C'est cette seconde étude, qui, avec la précédente, englobe tous les Accidents du Roulage souterrain, que nous donnons aujourd'hui.

Les accidents examinés dans le présent travail sont ceux désignés, dans le tableau annexé à la Statistique générale annuelle, sous les rubriques :

Transport et circulation des ouvriers	}	sur les voies de niveau ou peu inclinées	}	par hommes et chevaux
		sur les voies inclinées où le transport se fait		

La période considérée est la période décennale 1904-1913. Il ne nous a pas paru utile de remonter plus haut comme nous l'avons fait pour les Plans inclinés, presque tous les cas intéressants s'étant présentés au cours des 10 dernières années.

Le nombre d'accidents graves survenus pendant ces 10 ans a été de 349 ; soit près de 35 par an.

Ils ne sont donc pas moins nombreux, au contraire, que ceux des plans inclinés, qui, nous l'avons vu, ont été, en moyenne, de 28 par an. Seulement, ils ont été sensiblement moins meurtriers.

En effet : d'abord, aucun d'eux n'a fait plus d'une victime, ensuite beaucoup moins ont eu des suites mortelles. Le nombre d'ouvriers tués, ou morts des suites des blessures reçues, a été de 91 ; soit, par an, de 9,1, alors qu'il était de 13 pour les accidents des plans inclinés.

Le nombre d'ouvriers occupés, tant à la surface qu'au fond, dans les charbonnages de Belgique pendant cette période ayant été de 142,000, cela donne $\frac{9,1}{14,2} = 0,64$ tués annuellement par 10,000 ouvriers occupés.

Pour tous accidents miniers, dans la dite période, la même proportion a été d'un peu moins de 10.

Les accidents dont nous nous occupons interviennent donc à peu près pour 1/16 ou pour 6 1/2 % dans le risque professionnel de l'ouvrier mineur, au point de vue des accidents *mortels*, les seuls pour lesquels une comparaison indiscutable soit possible.

Rappelons que, pour les accidents des Plans inclinés, il y a eu 1 tué annuellement par 10,000 ouvriers ; d'où une intervention de 1/12 ou de 8 à 9 % dans le risque professionnel pendant la période de 23 ans considérée.

Bien que les périodes étudiées dans les deux cas ne soient pas identiques, on peut néanmoins déduire approximativement des chiffres ci-dessus que les accidents dus au roulage souterrain et à la circulation des ouvriers dans les galeries, interviennent pour 15 à 16 % dans le risque professionnel total, au point de vue des accidents mortels, du travail minier.

Le plan général du présent travail est celui suivi dans les monographies précédentes, et plus particulièrement, dans celle des Accidents des Plans inclinés.

Les accidents sont répartis en plusieurs catégories ou séries. Les notices qui les concernent, et qui sont des résumés des rapports officiels dressés par les Ingénieurs des Mines, ne contiennent que les circonstances et les causes des accidents, ainsi que, éventuellement, les principales observations présentées dans les comités d'accidents.

Nous avons classé les accidents en 22 séries, indiquées au tableau ci-dessous. Les bases de la classification sont suffisamment précisées par les titres qui définissent chacune des séries.

Numéros des séries	DÉFINITION DES SÉRIES	
I	Moteur humain	Accidents en marche normale. - Un chariot poussé.
II	id.	» » » Un chariot tiré.
III	id.	» » » Manœuvre de plusieurs chariots à la fois.
IV	id.	Déraillement d'un chariot poussé.
V	id.	» » tiré.
VI	id.	Mise sur rails.
VII	id.	Chariots échappés ou lancés seuls, dévalant une voie.
VIII	id.	Mouvement intempestif dans station ou garage.
IX	id.	Accrochement ou décrochement des wagonnets.
X	id.	Manœuvres sur taques. - Divers.
XI	Moteur animal	Accidents en marche normale. - Victime : Ouvrier marchant devant le cheval.
XII	id.	» » » » Ouvrier placé derrière le cheval.
XIII	id.	» » » » Ouvrier placé dans ou sur wagonnet.
XIV	id.	» » » » Ouvrier se trouvant dans la galerie.
XV	id.	Déraillements. - Victime : Ouvrier placé dans ou sur un wagonnet.
XVI	id.	» » Un autre ouvrier.
XVII	id.	Mise sur rails.
XVIII	id.	Attelage ou dételage du cheval.
XIX	id.	Formation ou décomposition des rames.
XX	Moteur mécanique	Divers.
XXI	id.	Locomotives.
XXII	id.	Chaînes et câbles sans fin.

Le tableau qui suit donne la répartition des accidents par bassins, ou par régions minières.

Pour avoir un point de comparaison, nous avons, à côté des chiffres indiquant les proportions dans lesquelles les diverses régions minières interviennent dans le nombre d'accidents, fait figurer la proportion dans laquelle chaque région intervient dans la production totale du royaume, et aussi celle dans laquelle le nombre d'ouvriers de chaque région intervient dans le nombre total d'ouvriers (jour et fond) du pays.

Au bas du tableau, en dessous des chiffres qui font connaître le nombre d'accidents de chaque série, nous avons indiqué le nombre de tués et celui des blessés. Chaque accident n'ayant, comme il a déjà été dit, fait qu'une victime, la somme de ces deux derniers nombres correspond au nombre des accidents.

Ainsi que nous l'avons fait pour les accidents des plans inclinés, nous donnons, dans chaque série, les résumés des accidents par ordre de date.

En tête de chaque série, nous signalons, dans un préambule, quelques traits caractéristiques de la dite série ; et nous reportons à la fin du travail les conclusions qui nous paraissent pouvoir être tirées de l'ensemble des accidents.

Formulons cependant ici, pour ne plus y revenir, une observation d'ordre tout à fait général et nullement spéciale au genre d'accidents qui fait l'objet de la présente étude, mais qui nous est suggérée par l'examen des conséquences de plusieurs accidents :

Certains accidents, qui n'avaient causé que des blessures assez peu graves, ont eu des conséquences fatales par le fait de *premiers soins* tardifs, inintelligents ou insuffisants.

Il résulte de cette constatation la nécessité d'avoir un personnel bien au courant des premiers secours à donner en cas d'accident et ayant à sa disposition tous moyens pour donner ces secours en évitant l'infection des plaies.

Ce n'est pas ici le lieu de traiter longuement ce sujet, mais nous avons cru utile de saisir cette occasion pour y attirer l'attention des Ingénieurs et des Exploitants.

SÉRIE I.

**Moteur humain. — Marche normale.
Un chariot poussé.**

PRÉAMBULE

Cette série comprend quarante-trois accidents ayant fait chacun une victime. Le nombre de tués, ou morts des suites des blessures reçues, s'est élevé à quinze, soit au tiers environ du nombre total des victimes. Il y a eu vingt-huit blessés grièvement.

Parmi ces accidents, il en est dix-neuf où l'ouvrier qui poussait le wagonnet a été lui-même la victime. Dans vingt-quatre accidents, c'est un autre ouvrier qui a été frappé.

Quatorze des premiers ont consisté dans l'écrasement de la main que le hiercheur avait posée sur le bord du wagonnet pour pousser celui-ci. Nous retrouverons encore d'autres cas presque identiques dans des séries ultérieures.

Il y a là une cause fréquente d'accidents, rarement mortels, il est vrai, mais graves puisqu'ils ont pour conséquence une mutilation sérieuse. Nous rechercherons, dans nos conclusions, si cette cause ne peut pas être écartée.

Les cinq autres accidents où le rouleur (pousseur) a été lui-même la victime, sont les n^{os} 17, 19, 22, 35 et 42.

Les n^{os} 17, 35 et 42 n'apportent aucun enseignement spécial.

L'accident n° 19 est dû à la chute d'une pierre retenue tant bien que mal au toit et que le chariot a heurtée. Il va de soi, comme on l'a fait remarquer au comité, qu'une pierre menaçant ruine doit plutôt être abattue que soutenue; cela est vrai d'une façon générale, mais plus

particulièrement ici où il s'agit d'une galerie très basse, dont le toit est exposé à être effleuré par les véhicules en mouvement.

Dans les vingt-quatre autres accidents, c'est, avons-nous dit, un autre ouvrier que le pousseur qui a été la victime.

Le roulage par poussée se prête à ce genre d'accidents, car le pousseur ne voit pas devant lui, surtout lorsque, comme cela a été fréquemment le cas, la galerie est basse et étroite, ou lorsqu'elle est tortueuse ou encombrée de portes qui arrêtent la vue et les bruits.

Le manque ou l'insuffisance des garages a été la cause de plusieurs accidents (entre autres les n^{os} 1, 4, 13, 24, etc.).

D'une façon générale, l'exiguïté des galeries a été une cause fréquente de danger.

Il y a aussi plusieurs accidents dus à ce que les sclau-neurs se succédaient de trop près ou même, par suite d'un manque d'ordre dans le roulage, marchaient en sens inverse l'un de l'autre.

Les accidents 3, 23, 31 et 40 mettent en lumière les dangers des fortes pentes.

RÉSUMÉS

N° 1. — *Liège. — Charbonnage de Bonne Espérance, Batterie et Violette. — Puits de Bonne Espérance à Herstal. — Etage de 214 mètres. — 2 janvier 1904 à 10 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Raven.*

Berlaine pleine, poussée, heurte une porte qui atteint un hiercheur trainant une berlaine vide.

Résumé

Une voie de niveau, à faible pente, desservait onze tailles montantes ; elle était barrée par des portes placées entre les trémies des tailles et s'ouvrant dans le sens de la marche des chariots pleins. Trois des cinq hiercheurs de ce niveau ramenaient à la bretelle des berlaines vides et le premier se disposait à ouvrir la porte située entre la 4^{me} et la 5^{me} trémie, à partir du plan incliné, lorsque celle-ci fut projetée vers lui par une berlaine pleine ; il fut blessé grièvement au bas-ventre.

Le hiercheur, qui poussait le chariot plein, déclare qu'il avait continué sa course, après s'être arrêté près de la 5^{me} trémie, parce qu'il n'entendait pas monter les chariots vides. La victime avait crié trop tard.

Le surveillant prétend que les hiercheurs avaient reçu l'ordre de monter et de descendre ensemble ; mais ceux-ci affirment qu'il n'en est rien et qu'ils se rencontraient souvent. On s'avertissait par cris et les berlaines vides étaient garées près des trémies pour laisser passage aux pleines.

N° 2. — *Centre. — Charbonnage de Saint-Denis-Obourg-Havré. — Puits n° 1 à Havré. — Etage de 470 mètres. — 12 avril 1904 à 22 heures. — Un blessé. — P. V. Ingénieur G. Lemaire.*

Chariot vide dont le crochet atteint, au pied, l'ouvrier qui le précédait.

Résumé

Deux accrocheurs retiraient deux chariots vides de la cage et les poussaient, sur les taques du chargeage, vers la voie du bouveau. Le

premier accrocheur ayant glissé, son pied gauche s'engagea sous l'avant du deuxième chariot, que poussait son compagnon et dont le crochet d'attelage pénétra entre la cheville et le sabot en provoquant la chute de l'ouvrier. Il fallut soulever le wagonnet pour dégager la victime.

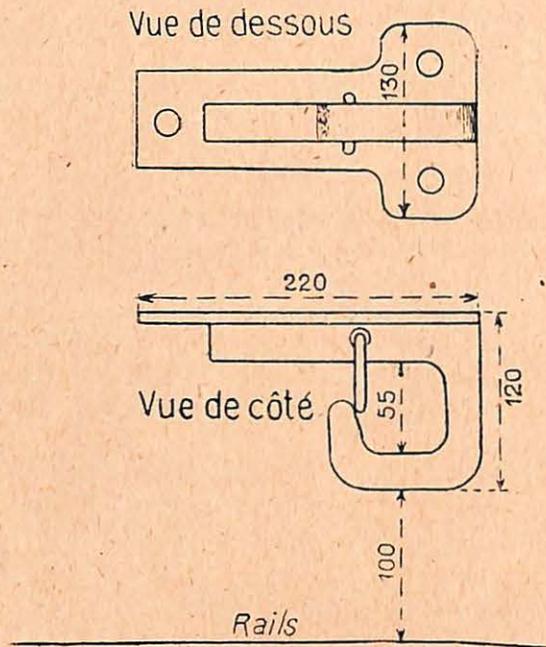


FIG. 1.

Ce crochet figuré ci-dessus, présentait un certain jeu parce que l'un des trois boulons d'attache avait disparu.

N° 3. — Charleroi. — Charbonnage d'Appaumée Ransart. — Puits du Marquis à Fleurus. — Etage de 293 mètres. — 12 août 1904 vers 11 heures. — Un tué. — P. V. Ingénieur A. Hardy.

Gamin tué par un chariot poussé.

Résumé

Un hiercheur quittait un garage en poussant un chariot plein lorsqu'un porteur de bois lui cria de s'arrêter. La voie, en courbe,

présentant des pentes de 3 à 5°, il ne put retenir suffisamment son wagonnet qui frappa le gamin à la tête. Celui-ci, qui était âgé de 14 ans, travaillait depuis deux mois dans ce chantier ; il devait suivre les hiercheurs.

La galerie était si étroite qu'il était impossible de se garer sur les côtés de la voie.

N° 4. — Charleroi. — Charbonnage de Courcelles. — Puits n° 8 à Courcelles. — Etage de 176 mètres. — 25 octobre 1904 vers 13 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. P. Defalque.

Hiercheur, en se garant dans sa niche, atteint par un chariot poussé.

Résumé.

Un surveillant ayant aidé un hiercheur à remettre un chariot plein sur la voie, le premier se mit à l'arrière et le second à l'avant

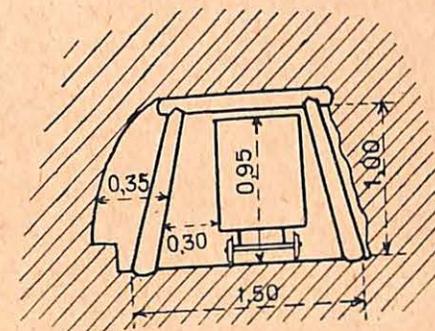


FIG. 2.

du véhicule pour monter une rampe légère suivie d'une pente de 4 mètres de longueur et de 1/2 à 1° d'inclinaison au pied de laquelle se trouvait la niche figurée ci-contre (fig. 2). Arrivés au sommet de la rampe, le hiercheur cria au surveillant qu'il allait se garer dans la niche pour laisser passer le chariot.

Bientôt le surveillant ressentit un choc et arrêta le wagonnet : le hiercheur gisait entre le rail et le montant d'aval de la niche.

Il fallait s'asseoir dans celle-ci pour être entièrement à l'abri. La voie était humide. La galerie était de section très restreinte. On s'y servait de manottes.

Le Comité a critiqué l'exiguïté de la voie et a estimé que les voies de roulage doivent avoir des dimensions convenables pour la facilité des différents services.

N° 5. — Liège. — Charbonnage de Patience-Beaujanc. — Puits Bure aux Femmes, à Glain. — Etage de 358 mètres. — 6 janvier 1905 vers 7 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. O. Bailly.

Chariot plein, poussé, atteint un ouvrier imparfaitement garé.

Un boiseur, croyant pouvoir arriver aux tailles avant le commencement du transport, s'engagea dans une voie de niveau et rencontra un hiercheur poussant une berline de pierres que celui-ci ne put arrêter à temps. Il se gara, mais il fut cependant atteint par le véhicule.

Les mouvements du terrain avaient réduit la section de la galerie et rendu la pente irrégulière, aussi les ouvriers ne pouvaient y circuler qu'en suivant une berline.

N° 6. — Centre. — Charbonnage de Ressaix. — Puits Sainte-Marie, à Péronnes. — Etage de 250 mètres. — 8 mars 1905 vers 8 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. M. Hallet.

Main prise entre le bord d'un chariot vide et une bèle pliée.

Résumé.

En faisant le premier voyage de la journée, un scloneur eut la main droite prise entre le bord du chariot vide qu'il poussait et une bèle rompue d'un cadre de la voie. La hauteur normale de la galerie de 1^m80 était réduite à 1^m10 en cet endroit qu'on allait recarrer.

N° 7. — Liège. — Charbonnages de La Haye. — Puits Saint-Gilles à Liège. — Etage de 618 mètres. — 8 mars 1905 vers 11 heures. — Un tué. — P. V. Ingénieur L. Lebens.

Un serveur rencontre une berline de charbon poussée par un hiercheur.

Résumé.

Un serveur de 14 ans, travaillant dans les mines depuis une huitaine de jours, portait une cruche d'eau aux ouvriers d'un chantier. Malgré la recommandation d'attendre le hiercheur dans le « large »,

situé près d'un plan incliné, il pénétra dans une fausse voie sinueuse et de section irrégulière et fut atteint par la berline pleine que poussait le hiercheur à allure normale.

La victime succomba à une fracture du nœud vital. On suppose qu'elle a donné de la tête contre l'avant du chariot, sans avoir le temps de s'effacer le long de la paroi de la galerie où elle aurait pu se garer.

N° 8. — Liège. — Charbonnages des Six Bonniers. — Nouveau siège à Seraing. — Etage de 665 mètres. — 27 mars 1905 à 22 heures. — Un tué. — P. V. Ingénieur A. Hallet.

Hiercheur atteint par un chariot plein que poussait un autre hiercheur.

Résumé.

Deux hiercheurs poussaient, vers les tailles, deux berlines de terre dans le retour d'air d'un chantier en dressant. Arrivés à l'endroit où la voie commence à descendre vers le front, le second laissa prendre de l'avance au premier et le suivit lorsqu'il ne vit plus sa lampe. Il avait parcouru 35 mètres, quand son chariot éprouva une résistance et buta contre la manette de celui qui le précédait. Il trouva son compagnon assis en travers de la voie ; le corps, adossé à l'une des parois de la galerie, ne portait aucune blessure ; seule, la tête avait été atteinte.

La voie et la galerie étaient en bon état. Bien que la pente fût irrégulière et assez forte, on n'enrayait pas les roues des chariots à cause de la présence d'une couche de poussière sur les rails.

On ne sait pas pourquoi le premier hiercheur s'est laissé surprendre par la seconde berline.

N° 9. — Centre. — Charbonnage de Bascoup. — Puits n° 5 à Trazegnies. — Etage de 336 mètres. — 30 septembre 1905 vers 8 heures. — Un blessé. — P. V. Ingénieur P. Defalque.

Hiercheur, poussant un chariot plein, rejoint par le chariot que poussait un autre hiercheur.

Résumé.

Deux ouvriers descendaient un nouveau spacieux de pente régulière, en poussant chacun un chariot plein. Le premier wagonnet,

mal graissé, s'étant arrêté, son hiercheur fut atteint par le second qu'il essaya de retenir et qui lui fractura le bras droit.

L'ouvrier, conduisant le second chariot, était un lampiste âgé de 12 ans auquel le hiercheur, âgé de 15 ans, avait demandé de l'aider.

N° 10. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Falnuée.* — *Puits St.-Hippolyte à Courcelles.* — *Etage de 81 mètres.* — *11 novembre 1905 vers 8 heures.* — *Un blessé.* — *P. V. Ingénieur S. Velings.*

Doigt écrasé en poussant un chariot plein.

Résumé.

Un hiercheur descendait un niveau en poussant un chariot plein sur lequel on avait chargé une grosse gaillette. Arrivé dans une partie basse où la hauteur libre au-dessus du wagonnet n'est plus que de 10 centimètres, cette gaillette buta contre une bête et écrasa, contre le bord du chariot, l'index de la main droite qui dû être amputé.

N° 11. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Charleroi.* — *Puits n° 2 à Charleroi.* — *Etage de 12 mètres.* — *12 novembre 1905 vers 11 heures.* — *Un blessé.* — *P. V. Ingénieur A. Renier.*

Chariot plein poussé heurte un autre chariot arrêté à l'entrée d'une voie.

Résumé.

Au point de bifurcation du tunnel reliant le triage aux puits, les voies, qui se terminent par des « pattes de lièvre », sont interrompues par des taques en fonte munies de « cœurs ».

Un hiercheur avait engagé les roues d'avant d'un chariot plein sur une voie, au delà des taques ; pour faire suivre les roues d'arrière, qui avaient dévié, il saisit la caisse latéralement en posant la main droite sur la face d'arrière du véhicule. Il fut atteint au pouce droit par le chariot suivant, poussé par un autre hiercheur qui ne s'était pas aperçu de la manœuvre effectuée par le premier.

L'endroit était bien éclairé par des lampes électriques.

Au Comité, M. l'Ingénieur principal Vrancken a été d'avis que les voies de niveau à trafic intensif ne doivent pas être interrompues par des taques, cause de manœuvres toujours dangereuses, surtout

si elles sont exécutées successivement par plusieurs personnes. M. l'Ingénieur Ghysen a fait observer qu'il y a une exception à faire pour les parties de voie de niveau au pied des plans inclinés.

N° 12. — *Charleroi.* — *Charbonnage du Grand Mambourg.* — *Puits Neuville à Montigny s/S.* — *Etage de 860 mètres.* — *31 juillet 1906 vers 13 heures.* — *Un tué.* — *P. V. Ingénieur Bertiaux.*

Choc d'une porte ouverte par un chariot.

Résumé.

La galerie, horizontale et spacieuse, reliant les deux puits, contient trois portes distantes de 3 mètres et s'ouvrant dans le même sens.

Un hiercheur allant au puits d'air, où sa besogne ne l'appelait pas, a été frappé à la tête par la dernière porte qui s'ouvrit sous le choc d'un wagonnet de terres qu'un autre hiercheur poussait vers le puits d'extraction, à faible vitesse. Cet ouvrier n'avait pas entendu venir le premier.

N° 13. — *Charleroi.* — *Charbonnage du Trieu-Kaisin.* — *Puits n° 8, à Châtelineau.* — *Etage de 836 mètres.* — *15 novembre 1906, vers 15 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ed. Molinghen.*

Un chariot plein heurte un chariot vide mal garé.

Résumé.

Un niveau est divisé en sections par des stations placées sur le côté de la voie, qui n'est pas interrompue, et consistant en des excavations où le hiercheur montant se loge avec son chariot vide pour laisser passer le chariot plein avec lequel il retournera sur ses pas.

Dans une de ces stations, un hiercheur se tenait debout à l'avant de son chariot, quand celui-ci fut heurté par le chariot plein. L'ouvrier eut une jambe fracturée. Il prétend que personne ne lui a recommandé de se placer en amont du wagonnet vide.

Cette station était très courte et très étroite : il y avait un jeu de 6 à 10 centimètres entre les deux chariots.

N° 14. — *Charleroi. — Charbonnage du Trieu-Kaisin. — Puits n° 1, à Gilly. — Etage de 700 mètres. — 12 décembre 1906 vers 16 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. Ed. Molinghen.*

Main écrasée par une gaillette en poussant un chariot.

Résumé.

Un hiercheur poussait un wagonnet chargé de gaillettes dans un niveau à faible pente quand l'une de celles-ci heurta une bèle du toit et s'abattit sur la main gauche de l'ouvrier.

Celui-ci a prétendu qu'il ignorait la présence, dans le chantier, de manottes dont on ne se servait pas parce que la hauteur de la galerie était suffisante, et qu'on lui avait recommandé de surcharger les wagonnets afin d'assurer le fonctionnement des plans inclinés.

A l'endroit de l'accident, la hauteur libre minima, au-dessus des chariots, était d'environ 200 millimètres.

N° 15. — *Couchant de Mons. — Charbonnages du Bois de Boussu. — Puits n° 5 à Boussu. — Etage de 604 mètres. — 18 janvier 1907 vers minuit. — Un blessé. — P.-V. Ing. L. Dehasse.*

Ouvrier blessé par des bois que portait le chariot qu'il poussait.

Résumé.

Un nettoyeur conduisait un chariot chargé de queues de perches et portant quelques gros bois pénétrant dans l'arrière du véhicule et appuyés sur le bord d'avant. Par suite d'un choc, ces bois glissèrent et lui écrasèrent la main droite contre le fer U du bord d'arrière.

Un surveillant pansa la plaie à l'aide d'un mouchoir de poche, mais elle s'infecta et la victime mourut au tétanos.

Le Comité a émis le vœu que le personnel surveillant du fond soit muni de cartouches de pansement antiseptique afin d'éviter l'emploi, pour les premiers secours, de bandages malpropres, qui amènent l'infection des plaies.

N° 16. — *Charleroi. — Charbonnage du Trieu-Kaisin. — Puits n° 6 à Montigny s/Sambre. — Etage de 370 mètres. — 31 janvier 1907 vers 15 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ed. Molinghen.*

Main écrasée en poussant un chariot plein.

Résumé

Un hiercheur poussait un wagonnet de charbon qui heurta un bloc de pierre, bascula vers l'avant, et écrasa la main droite de l'ouvrier contre une bèle du toit du niveau.

L'espace libre au dessus du chariot était petit à l'aval du niveau. De ce côté, le remblai formait un talus incliné à 45°.

Ce hiercheur ne se servait pas de la manotte mise à sa disposition parce qu'il jugeait que la hauteur de la voie était suffisante pour s'en passer.

N° 17. — *Namur. — Charbonnage de Tamines. — Puits Ste-Eugénie. — Etage 490 mètres. — 22 avril 1907 vers midi. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur P. Stévert.*

Main écrasée en retenant un chariot.

Résumé.

En arrivant près d'un plan incliné, un hiercheur voulut retenir la berlaine de charbon qu'il poussait et qui roulait à une vitesse assez grande. Son effort eut pour résultat de déterminer le renversement de la berlaine qui lui écrasa la main droite contre la paroi.

La voie, en courbe, était en bon état.

N° 18. — *Charleroi. — Charbonnage d'Aiseau-Oignies. — Puits n° 4 à Aiseau. — Etage de 311 mètres. — 20 juin 1907 vers 16 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ch. Gillet.*

Main écrasée par une pierre se trouvant sur le chariot.

Résumé.

Deux bouveleurs poussaient un chariot de pierres dans une voie de niveau. Arrivés en un endroit où un montant, très incliné, avait été entaillé pour livrer passage aux wagonnets, une pierre, qui dépassait un peu le bord du chariot, fut refoulée par ce montant et écrasa la main droite de l'un des ouvriers.

N° 19. — *Couchant de Mons.* — *Charbonnages des Produits.* — *Puits n° 18 à Flénu.* — *Etage de 1450 mètres.* — *3 octobre 1907 vers 15 heures.* — *Un blessé.* *F.-V. Ingénieur Ch. Niederau.*

Pierre, tombée du toit, blessant un ouvrier poussant un chariot.

Résumé.

Deux rameneurs-terres conduisaient un chariot de terres dans un niveau très bas, l'un trainant, l'autre poussant le véhicule.

Une pierre plate de 80 × 50 × 6 centimètres, se détacha du toit au passage du wagonnet et atteignit l'homme d'arrière à l'avant-bras et au côté gauches. Le chariot frottait contre le toit en cet endroit.

La pierre était située entre deux bèles distantes de 1^m,10, son extrémité d'amont reposait sur une courte bèle supplémentaire de 0^m,80 de longueur, parallèle à la voie, reposant d'une part sur l'une des bèles de la galerie et de l'autre sur un boutriau spécial.

L'auteur du procès-verbal a déclaré au Comité qu'il a demandé à la Direction du Charbonnage d'employer des lambourdes pour le soutènement des pierres plates du toit qui est assez fissuré.

M. l'Ingénieur principal Nibelle a été d'avis qu'une pierre menaçant ruine doit être abattue et qu'on ne doit pas essayer de la soutenir par un boisage aussi bizarre que celui employé en l'occurrence.

N° 20. — *Charleroi.* — *Charbonnage du Petit Try.* — *Puits Sainte Marie à Lambusart.* — *Etage de 350 mètres.* — *7 mars 1908 vers 9 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ch. Gillet.*

Main écrasée par une pierre du chariot que la victime poussait.

Résumé.

Un hiercheur, faisant sa première journée dans le niveau en question, poussait un wagonnet chargé de pierres. L'une d'elles, qui dépassait notablement le bord du véhicule, frôla une bèle de la galerie, fut refoulée et écrasa la main gauche de l'ouvrier, posée sur le bord d'arrière.

Ce hiercheur ne faisait pas usage de manettes parce qu'il jugeait que la galerie était assez grande pour s'en dispenser.

La hauteur libre au-dessus du chariot était de 10 à 15 centimètres.

N° 21. — *Centre.* — *Charbonnage de Strépy-Thieu.* — *Puits Saint-Alexandre à Strépy.* — *Etage de 286 mètres.* — *19 août 1908 vers 7 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ed. Liagre.*

Main écrasée par une grande pierre déposée sur le chariot que l'ouvrier poussait.

Résumé.

Un chargeur poussait un chariot de terres sur lesquelles il avait déposé une grande pierre plate qui dépassait un peu le bord du véhicule, haut de 0^m87. Cette pierre heurta une bèle, cassée la veille, où la hauteur au-dessus des rails était réduite à 0^m88 alors que la hauteur moyenne de la costresse était de 1 mètre.

On ne faisait pas usage de manettes à ce siège.

Le Comité a préconisé l'emploi de manettes dans les voies de faible hauteur, dont l'entretien est difficile.

N° 22. — *Liège.* — *Charbonnages de La Haye.* — *Puits Piron à Saint-Nicolas.* — *Etage de 600 mètres.* — *1^{er} septembre 1908 vers 9 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur. A. Hallet.*

Main blessée en poussant un « sely ».

Résumé.

Les circonstances de cet accident sont mal connues. Un gamin de 14 ans poussait hâtivement un sely (truc à quatre montants) vide, qui devait être garé. Il déclare que ce véhicule buta contre quelque chose, qu'il fut projeté en avant et eut un doigt écrasé entre l'un des montants et le boisage de la galerie.

N° 23. — *Liège.* — *Charbonnage de Herve-Wergifosse.* — *Puits des Xhawirs.* — *Etage de 242 mètres.* — *20 mars 1909, à 2 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ingénieur A. Repriels.*

Bosseyeur rejoint par une berlaine de pierres.

Résumé.

Un hiercheur et un bosseyeur faisaient descendre des berlaines de pierres sur une voie inclinée, de 90 mètres de longueur et de 6 1/2 pour cent (soit 3 1/2^o) de pente moyenne, qui relie deux voies de

niveau dans un chantier en plateure à faible inclinaison. Dans la partie supérieure où la pente est forte, ils enrayaient trois roues à l'aide de « serras » en bois et n'en laissaient qu'un dans la partie inférieure.

Arrivés à une douzaine de mètres de la base, leur berlaine buta contre des pierres, tombées sur la voie, que le bosseyeur enleva. Ces ouvriers avaient reculé un peu le chariot mais sans vérifier la position du serra. Le bosseyeur s'en alla ensuite vers l'aval et le hiercheur poussa la berlaine. Ce dernier sentit bientôt que le serra était tombé et il ne put retenir le véhicule qui rejoignit le bosseyeur et le tamponna près du niveau inférieur.

La pente était de 5° à l'endroit où la berlaine s'était arrêtée et elle diminuait vers la base.

N° 24. — *Centre.* — *Charbonnages de Ressaix.* — *Puits Ste-Aldegonde à Mont-Ste-Aldegonde.* — *Étage de 212 mètres.* — *21 avril 1909, vers 20 heures.* — *Un blessé mortellement.* — *P.-V. Ingénieur P. Defalque.*

Chariot plein, poussé, heurte un ouvrier, mal garé.

Résumé.

Un recarreur, poussant un chariot plein, s'arrêta dans la courbe raccordant un niveau à un bouveau, pendant qu'un coupeur de voie changeait l'aiguille située à l'extrémité du bouveau. Sur l'ordre du second, le premier continua d'avancer mais, arrivé à un mètre au-delà de l'aiguille, son wagonnet heurta le coupeur qui s'était garé le long d'une paroi de la voie et fut serré contre un montant. Le recarreur tira aussitôt le véhicule à lui.

La victime succomba à une pneumonie, suite indirecte de l'accident.

N° 25. — *Liège.* — *Charbonnage de Sclessin-Val-Benoît.* — *Puits du Perron à Ougrée.* — *Étage de 307 mètres.* — *20 mai 1909, vers 23 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur A. Hallet.*

Manœuvre blessé par un bois placé sur la berlaine pleine qu'il poussait.

Résumé.

Un manœuvre poussait, dans un niveau à grande section, une berlaine de déblais sur lesquels il avait posé deux vieux bois dépassant la caisse du véhicule à l'avant et, un peu, sur le côté.

Un de ces bois buta contre un montant de la galerie et son extrémité d'arrière écrasa les doigts de la main droite de l'ouvrier contre le bord de la berlaine.

N° 26. — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage de la Grande Machine à Feu de Dour.* — *Puits n° 1 à Dour.* — *Étage de 690 mètres.* — *21 juin 1909, vers 21 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur L. Dehasse.*

Chute p'une porte placée dans un chariot.

Résumé.

Un releveur de terres menait un chariot dans lequel il avait placé verticalement un panneau de porte de 0^m85 × 0^m80. Celui-ci bascula et s'abattit sur le bord du chariot en lui écrasant un doigt de la main gauche.

L'ouvrier n'avait pas pris la précaution de caler le panneau dans le chariot.

N° 27. — *Centre.* — *Charbonnage d'Havrè.* — *Siège d'Havrè.* — *Étage de 540 mètres.* — *27 septembre 1910, vers 16 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur G. Lemaire.*

Gailllette refoulée par une bèle basse.

Résumé.

En poussant un chariot plein, un meneur eut la main gauche écrasée entre le bord de ce véhicule et une gailllette qui avait été refoulée par la bèle d'un ancien cadre de porte, située de 6 à 11 centimètres au-dessus du bord.

Ailleurs, la hauteur libre au-dessus du chariot était de 50 centimètres environ.

N° 28. — *Liège.* — *Charbonnage de La Haye.* — *Siège Piron à St-Nicolas.* — *Étage de 350 mètres.* — *24 décembre 1910, vers 2 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur A. Hallet.*

Main écrasée au toit.

Résumé.

Pendant une grève, un boiseur avait été chargé de transporter 2 berlaines de pierres dans un chantier. N'ayant pas de manette, il maintint les wagonnets à l'aide d'un chaînon et d'une bretelle

accrochées à l'arrière. Sa lampe s'éteignit pendant la manœuvre de la seconde berline ; il s'arrêta pour la rallumer mais le véhicule se remit en marche. L'ouvrier mit alors, sur le bord d'arrière, sa main droite qui fut écrasée contre un bois.

La pente de la voie était légère. La hauteur libre entre les berlines et les chapeaux du boisage était de 10 centimètres en moyenne.

N° 29. — *Charleroi. — Charbonnage de Monceau-Fontaine. — Puits n° 8 à Forchies la Marche. — Étage de 655 mètres. — 24 juillet 1911, vers 15 heures. — Un tué. — P.-V. Ingénieur H. Dandois.*

Chariot plein, poussé, butant contre un chariot vide montant.

Résumé.

En amont d'un évitement, une voie de niveau présentait une pente vers l'évitement de 3°, sur 6 mètres de longueur, puis une rampe de 1° sur 15 mètres. Le hiercheur de la taille arrêta son chariot plein au sommet de cette pente et continuait sa course lorsque le hiercheur de la section suivante avait garé le chariot vide dans la niche de l'évitement.

Le premier ouvrier, ayant glissé, essaya en vain de retenir, au sommet de la pente, un wagonnet plein qui alla buter contre le wagonnet vide arrivant en face de l'évitement et que poussait le second. Celui-ci eut la poitrine écrasée entre le bord de son chariot, haut de 0^m92, et une bête pliée se trouvant à 0^m95 au-dessus des rails. La galerie très basse, était humide.

La rampe et la pente anormale de 3° provenaient d'une poussée des terrains.

N° 30. — *Couchant de Mons. — Charbonnage de Bois de Boussu. — Puits n° 4 à Boussu. — Étage de 533 mètres. — 6 octobre 1911, à 8 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ed. Van Herckenrode.*

Ouvrier, sortant à reculons d'une niche, atteint par un chariot poussé.

Résumé.

Un chef de trait retirait, en marchant à reculons, une chaîne déposée dans un vide existant entre deux montants d'une voie de

niveau, près d'un plan incliné. Il fut écrasé contre l'un de ces montants par un chariot plein, poussé par un hiercheur, sur la voie à charge qui passait à côté de ce vide.

N° 31. — *Centre. — Charbonnage de Ressaix. — Puits St-Albert à Péronnes. — Étage de 317 mètres. — 19 février 1912, vers 10 heures. — Un blessé mortellement. — P.-V. Ingénieur P. Defalque.*

Hiercheur trainant un chariot vide, sur une voie montante, atteint par la rencontre d'un chariot plein.

Résumé.

Dans une couche en plateaux, une voie montante, de 20 mètres de longueur et de 3 à 9° de pente, munie d'une porte au sommet et d'une autre à la base, est desservie par deux équipes de deux hiercheurs qui se suivent à la montée. A la descente, la seconde équipe ne se met en marche qu'après s'être assurée que la première est en bas.

Après un arrêt et à la suite d'un malentendu, la seconde équipe fit descendre un chariot plein alors que la première commençait à monter avec un chariot vide. L'ouvrier attelé à l'avant de ce wagonnet fut atteint et blessé mortellement par le chariot plein.

Le Comité a été d'avis que l'emploi d'un plan incliné est préférable à celui d'une voie montante, quand la pente de la couche le permet.

N° 32. — *Liège. — Charbonnage de La Haye. — Siège St-Gilles à Liège. — Étage de 66 mètres. — 26 mars 1912, à 14 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur A. Hallet.*

Accrocheur blessé à la main en poussant une berline pleine vers le puits.

Résumé.

Un accrocheur poussait une berline de pierres vers une cage à un palier de deux berlines ; il se tenait à côté du véhicule et avait posé la main droite sur le bord d'arrière au lieu de le saisir latéralement comme il le faisait d'habitude. Cette main fut atteinte par la berline suivante que poussait l'autre accrocheur.

N° 33. — *Couchant de Mons. — Charbonnage de l'Escouffiaux. — Puits n° 8 à Wasmes. — Étage de 815 mètres. — 31 mars 1912, vers 5 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur G. Desenfans.*

Ouvrier blessé à la main par une pierre dépassant le bord du chariot qu'il poussait.

Résumé.

Un manoeuvre poussait, dans une galerie spacieuse à double voie, un chariot qu'il avait surchargé de terres. Une pièce heurta un montant du boisage et lui écrasa la main droite sur le bord du véhicule.

N° 34. — *Liège. — Charbonnage de La Haye. — Siège St-Gilles à Liège. — Étage de 670 mètres. — 24 avril 1912, à 8 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur A. Hallet.*

Gamin, poussant un chariot, atteint par le chariot suivant.

Résumé.

Un hiercheur descendait la voie de roulage d'une taille avec une « béruche » pleine et était suivi du gamin, âgé de 13 ans, qui l'aidait à amener les béruches vides à la taille car la pente de la voie était forte près de celle-ci. Ce hiercheur rencontra un ouvrier qui poussait une béruche vide vers la taille et qui, pour rebrousser chemin, demanda au gamin de pousser son wagonnet par l'arrière car il est difficile de tirer une béruche par son bec.

Après quelques minutes d'attente, le hiercheur désenraya son chariot et continua sa route. Il avait parcouru 25 mètres environ, lorsque sa béruche heurta le gamin et l'écrasa contre la béruche vide. Celle-ci était arrêtée parce que l'ouvrier, qui la précédait, était occupé à enlever des pierres tombées sur la voie.

Le hiercheur faisait sa première journée en cet endroit et l'accident est arrivé à son premier trajet à charge. La galerie était assez basse.

N° 35. — *Charleroi. — Charbonnage d'Ormont. — Puits St-Xavier à Bouffioulx. — Étage de 950 mètres. — 30 juillet 1912, vers 13 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ch. Gillet.*

Ouvrier atteint par la chute d'une bèle du boisage.

Résumé.

Un encaisseur avait retiré un chariot vide d'une cage et le faisait pivoter sur les taques, en le poussant, pour l'engager dans une galerie perpendiculaire au chargeage. L'avant du wagonnet heurta un montant de 18 centimètres d'équarrissage, qui se renversa. L'extrémité de la bèle du chargeage, qui s'appuyait dessus, atteignit l'ouvrier à la nuque et le projeta sur le bord d'arrière du véhicule. Il fut blessé mortellement.

N° 36. — *Couchant de Mons. — Charbonnage de Bonne Veine. — Puits Le Fief. — Étage de 436 mètres. — 1^{er} août 1912, vers 14 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur M. Guérin.*

Scloneur pris entre le chariot vide qu'il tirait et un chariot plein poussé par un autre scloneur.

Résumé.

Quatre scloleurs desservait des tailles situées à faible distance de la galerie principale de transport et circulaient ordinairement de conserve entre les tailles et l'évitement de cette galerie.

Trois d'entr'eux se trouvaient depuis quelque temps à l'évitement; comme le quatrième tardait à les rejoindre, ils décidèrent de partir avec des chariots vides. Le premier tirait son wagonnet en marchant à reculons, pour le guider sur un aiguillage situé à l'entrée d'une courbe, lorsqu'il fut atteint par le chariot plein que poussait le quatrième scloneur.

Le Comité a estimé qu'on devrait s'efforcer de réduire, autant que possible, le nombre de rouleurs circulant sur un même tronçon de voie.

N° 37. — *Liège. — Charbonnage de Marihaye. — Siège à Flémalle. — Étage de 560 mètres. — 6 septembre 1912, vers 21 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur O. Bailly.*

Ouvrier atteint par une porte s'ouvrant brusquement par la poussée d'une berlaïne.

Résumé.

Un conducteur de chevaux, se rendant du puits d'extraction au puits d'air pour y chercher une lampe de réserve, allait ouvrir la

première porte de la galerie de communication quand celle-ci s'ouvrit brusquement par le choc d'une berline de pierres qu'un hiercheur poussait.

Le conducteur fut renversé et blessé par la berline.

N° 38. — *Centre.* — *Charbonnage de Strépy-Thieu.* — *Puits St-Henri à Thieu.* — *Etage de 270 mètres.* — *22 octobre 1912 vers 10 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ed. Liagre.*

Meneur serré entre un montant et son chariot vide mal garé.

Résumé.

Un meneur avait garé son chariot vide sur les taques situées au pied d'un plan incliné et s'était placé à l'ouest du véhicule.

Un chariot plein, poussé par un autre meneur, heurta le chariot vide qui serra le premier ouvrier contre un montant de la galerie.

Les taques, voisines de la voie, avaient une pente de $1\ 1/2^\circ$ vers celle-ci mais le chariot vide restait immobile si on l'avancé suffisamment vers le plan.

N° 39. — *Liège.* — *Charbonnage du Bonnier.* — *Puits du Péry.* — *Etage de 195 mètres.* — *23 mai 1913 à 2 heures.* — *Un blessé mortellement.* — *P.-V. Ing. Van Herckenrode.*

Hiercheur atteint par la berline du hiercheur qui le suivait.

Résumé.

Deux hiercheurs, poussant chacun une berline de pierres, se suivaient, à 30 mètres de distance environ, dans une bacnure dont la pente s'accroît en approchant de l'évitement aboutissant au puits. En cet endroit, on modère la vitesse des wagonnets en appuyant, sur la jante de la roue d'arrière, un bâton (wate) de 1^m50 de longueur dont l'extrémité prend appui sous l'essieu d'avant.

À 4 mètres en aval de l'aiguillage de l'évitement, le premier hiercheur fut atteint et renversé par la berline du second. Celui-ci a prétendu qu'il allait au pas, en freinant, et qu'il n'a pas lâché son wagonnet.

La pente, de $1/2$ degré en amont de l'aiguillage, atteignait $2\ 1/2^\circ$ à l'endroit de l'accident, puis était nulle jusqu'au puits.

N° 40. — *Liège.* — *Charbonnage de Crahay.* — *Puits Bas-Bois à Soumagne.* — *Etage de 284 mètres.* — *5 juin 1913 vers 11 heures.* — *Un blessé mortellement.* — *P.-V. Ing. Ch. Burgeon.*

Hiercheur blessé en dégageant une berline calée.

Résumé.

Un hiercheur descendait une galerie, étroite et basse, creusée dans un fond de bassin dont la pente moyenne était de $2\ 1/2^\circ$.

La berline pleine qu'il poussait et dont la caisse était déformée, s'étant calée contre des montants déjà entaillés pour permettre le transport, il appela un de ses compagnons.

Au moment où cet ouvrier exerça, du dos, une poussée à l'arrière du wagonnet, celui-ci se dégagea et entraîna le hiercheur qui tirait à l'avant.

Le hiercheur eut le cou pris entre la berline et le chapeau brisé d'un cadre situé à 3 mètres à l'aval de l'endroit de l'accident. La pente y était de 5° .

La victime succomba aux suites de ses blessures.

Le Comité a estimé qu'il y a lieu d'interdire les manœuvres au cours desquelles un ouvrier est appelé à se placer à l'avant des berlines dans les voies à forte pente, à moins qu'il ne soit fait usage de dispositifs spéciaux, tels que chaînes attachées à un cadre de boisage.

N° 41. — *Centre.* — *Charbonnage de Ressaix.* — *Puits St-Albert à Péronnes-lez-Binche.* — *Etage de 317 mètres.* — *5 septembre 1913, vers 14 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ingénieur P. Defalque.*

Porteur de bois écrasé, dans un évitement, par un chariot plein.

Résumé.

Après avoir conduit une rame vide sur la voie Sud d'un évitement, un conducteur avait poussé un chariot plein jusqu'à l'extrémité de la voie Nord et y avait attelé son cheval. Il amenait un deuxième chariot plein, avait dépassé un peu la rame vide et se trouvait à 6 mètres du premier chariot plein, quand son wagonnet, qu'il poussait tête baissée, écrasa, contre un montant de la paroi

Nord, un porteur de bois âgé de 12 ans dont il ne soupçonnait pas la présence en cet endroit.

La lampe allumée du gamin se trouvait en face de lui sur la voie Sud.

N° 42. — *Ouest de Mons. — Charbonnage du Grand Buisson. — Puits n° 1 à Hornu. — Étage de 710 mètres. — 11 septembre 1913. — Un blessé mortellement. — P.-V. Ingénieur G. Desenfans.*

Un scloneur glisse et tombe en poussant un chariot vide.

Résumé.

Pour franchir une rampe légère, de 8 mètres de longueur, faisant partie d'une voie plate, un scloneur poussait et un autre tirait un chariot vide. Le scloneur d'arrière glissa sur une traverse et se contusionna la jambe gauche en tombant.

La victime, qui était âgée de 15 ans, mourut six jours après l'accident.

N° 43. — *Centre. — Charbonnage d'Havré. — Puits d'Havré. — Étage de 635 mètres. — 5 novembre 1913, vers 11 heures. — Un tué. — P.-V. Ingénieur P. Boland.*

Meneur, donnant de la tête contre l'encadrement d'une porte et atteint par le chariot poussé par le meneur qui le suivait.

Résumé.

Un meneur, qui en suivait un autre à 7 à 8 mètres de distance dans une costresse, poussait son chariot plein, tête baissée. Soudain, il sentit un choc et son wagonnet s'arrêta dans l'encadrement d'une porte supprimée depuis un mois.

Sur le sol, devant le véhicule, gisait le premier meneur qui avait le crâne fendu. Son chariot se trouvait contre une porte située à 9.60 mètres de l'encadrement et qui était éclairée par une lampe à demeure.

La hauteur libre au-dessus des rails était de 1 mètre à l'endroit de l'encadrement et de 1.50 mètre environ dans la galerie.

Il est probable que la victime, ayant donné de la tête contre l'encadrement, aura abandonné son chariot.

SÉRIE II.

**Moteur humain. — Marche normale.
Un chariot tiré**

PRÉAMBULE

Cette série comprend vingt-cinq accidents ayant fait chacun une victime.

Le nombre de tués, ou blessés mortellement s'est élevé à dix.

Le nombre de blessés grièvement est de quinze.

La proportion des ouvriers tués est plus forte que dans la série précédente.

Dans tous ces accidents, sauf un seul (le n° 8), c'est l'ouvrier qui trainait le chariot qui a été lui-même la victime. Le trainage par traction est donc spécialement dangereux pour le traîneur, moins pour les autres personnes; ce que l'on pouvait d'ailleurs supposer *a priori*.

L'accident n° 8 s'est produit dans une voie étroite, où un ouvrier insuffisamment garé a été atteint.

Dans huit accidents, les n°s 2, 3, 4, 7, 11, 12, 21 et 25, il y avait de fortes pentes locales, nécessitant un enraiment des wagonnets. L'enraiment a été insuffisant ou n'a pu être réalisé à temps.

En la séance du Comité de l'accident n° 12, on a discuté les avantages et les dangers du roulage par traction ou par poussage. M. l'Inspecteur général Minsier a fait remarquer, en conclusion, que, quel que soit le mode adopté, il importe d'assurer la régularité de la voie et d'éviter les pentes anormales.

Il y a lieu aussi d'éviter les hauteurs trop faibles : Les

calres des portes, les bèles placées trop bas, ou les bois cassés ont occasionné les accidents n^{os} 5, 14, 18, 19 et 23.

La succession de plusieurs sclauneurs sur une même voie a été la cause de plusieurs accidents, spécialement quand des portes empêchaient de voir ou d'entendre ce qui se passait au delà.

A propos de l'accident 17, on a signalé au Comité que, dans certains charbonnages de Charleroi, on a divisé les voies de sclaunage en plusieurs sections, dont chacune ne peut être parcourue que par un seul ouvrier.

Au sujet de l'accident n^o 4, on a fait remarquer que les roues folles se prêtent mal à un enraiment efficace.

On constate que le Couchant de Mons intervient pour une forte part dans les accidents de cette catégorie, ce qui n'a rien d'étonnant puisque le roulage par traction est pratiqué principalement dans cette région minière.

RÉSUMÉS

N^o 1. — *Charleroi. — Charbonnage du Nord de Charleroi. — Puits n^o 4 à Courcelles. — Etage de 315 mètres. — 16 mars 1904 vers 10 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Defalque.*

Chariot vide tiré par un hiercheur qui glisse et tombe.

Résumé.

Un hiercheur de 14 ans, de service au pied d'un plan incliné, manœuvrait les chariots dans le niveau qui était à double voie. Avec l'aide d'un accrocheur âgé de 13 ans, il tirait un chariot vide de la main droite en s'appuyant de l'autre main au boisage; il glissa sur les rails, tomba et se fractura la cuisse. Son compagnon parvint à retenir le wagonnet qui n'atteignit pas la victime.

N^o 2. — *Couchant de Mons. — Charbonnage du Grand Hornu. — Puits n^o 7 à Hornu. — Etage de 564 mètres. — 12 octobre 1904 vers 11 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ed. Liagre.*

Scloneur glisse et est atteint par le chariot qu'il retenait du dos.

Résumé.

Un scloneur, retenant du dos un wagonnet plein, glissa sur le sol humide et posa, sur un rail, la main droite qui fut atteinte par l'une des roues du véhicule.

La voie était de niveau, sauf sur une quinzaine de mètres où la pente atteignait de $2^{\circ} \frac{3}{4}$ en moyenne. C'est là que l'accident s'est produit. On n'enrayait pas les chariots.

Le chef-porion avait recommandé aux scloieurs de pousser les wagonnets tant que la voie, arrosée pour combattre les poussières, ne serait pas bien sèche.

N^o 3. — *Couchant de Mons. — Charbonnage du Buisson. — Puits n^o 1 à Hornu. — Etage de 710 mètres. — 1^{er} mars 1905 à 7 heures. — Un tué. — P.-V. Ingénieur Em. Lemaire.*

Hiercheur trouvé mort sous l'avant d'un chariot de terres.

Résumé.

Deux plans inclinés sont reliés par une voie de même direction de 58 mètres de longueur, dont la pente atteint 7° dans la partie inférieure. Pendant une grève, on trouva le cadavre d'un hiercheur engagé sous l'avant d'un chariot de terres, à 10 mètres du pied de cette voie, en un endroit où la pente est de 6° . Les roues du wagonnet n'étaient pas enrayées mais on découvrit un enrayoir métallique sous le corps de la victime. Celle-ci, occupée au transport de bois, n'avait pas à manœuvrer les deux chariots qui stationnaient à la base du plan supérieur depuis le début de la grève. Il paraît impossible que l'un d'eux ait pu se mettre spontanément en mouvement.

Au Comité, l'auteur du procès-verbal a émis l'avis qu'il serait utile de placer une barrière en amont des endroits où il est nécessaire d'enrayer les wagonnets.

N° 4. — *Couchant de Mons. — Charbonnage de Belle Vue. — Puits n° 1 à Elouges. — Etage de 445 mètres. — 8 juin 1905, vers 11 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur E. Lemaire.*

Scloneur atteint par le chariot plein qu'il trainait.

Résumé.

Sur une voie de roulage en pente de 2 à 5 1/2°, un scloneur tirait un wagonnet de charbon dont une roue était enrayée. La vitesse s'accroissant, l'ouvrier s'appuya sur les traverses de la voie pour retenir le véhicule ; il glissa et fut blessé par le timon.

Les quatre roues étaient folles.

Le Comité a fait remarquer que l'inefficacité possible d'un enrayoir unique constitue un désavantage des roues folles, relativement aux roues calées. Cet inconvénient est d'ailleurs compensé par des avantages tels qu'ils n'y a pas lieu de préconiser un système plutôt qu'un autre.

N° 5. — *Couchant de Mons. — Charbonnage du Nord du Rieu du Cœur. — Etage de 445 mètres. — 31 juillet 1905, vers 24 heures. — Un tué. — P.-V. Ingénieur H. Dandois.*

Hiercheur écrasé entre le chariot plein qu'il trainait et le chariot qui le précédait.

Résumé.

Un hiercheur, traînant un chariot de terres venant d'un plan incliné, s'était arrêté dans la costresse pour ouvrir une porte lorsqu'il fut rejoint par le hiercheur de la taille de la costresse. Celui-ci ne put arrêter à temps le chariot de terres qu'il tirait ; sa tête donna contre une bête du toit et il fut écrasé entre les deux chariots. Il succomba à ses blessures.

La voie, que les hiercheurs descendaient, avait une pente régulière de 1/2 à 1°. La galerie était basse mais assez large.

N° 6. — *Charbonnage du Bois de La Haye. — Puits n° 3 à Anderlues. — Etage de 600 mètres. — 23 septembre 1905, vers 16 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur J. Velings.*

Main écrasée en tirant un chariot plein.

Résumé.

Un chariot plein s'étant arrêté contre une pierre dans la partie basse et étroite d'un niveau, le hiercheur, qui le poussait à l'aide d'une manette, passa à l'avant pour écarter la pierre, puis continua en tirant le wagonnet, qui se trouvait près de la partie recarrée de la galerie, et sans déplacer la manette.

Il eut la main droite prise entre le bord du chariot et le bout d'une ancienne bête brisée qui avait été coupée.

N° 7. — *Liège. — Charbonnage de l'Espérance et Bonne Fortune. — Puits Bonne Fortune à Ans. — Etage de 136 mètres. — 22 mars 1906, vers 1 heure. — Un tué. — P.-V. Ingénieur O. Bailly.*

Hiercheur blessé par le chariot plein qu'il trainait.

Résumé.

Une berline de pierres tirée à la bretelle, refusant d'avancer, un ouvrier s'offrit à aider le traîneur en poussant à l'arrière par l'intermédiaire de la manette. Sous les efforts des deux hommes, le chariot démarra puis, l'allure s'accroissant, le traîneur voulut se détacher et se jeter sur le côté de la voie. Mais la bretelle ne se décrocha pas et il fut serré entre la caisse du véhicule et un montant de la galerie qui était cependant spacieuse. Il succomba le lendemain à ses blessures.

Après une montée de 1°, la voie présentait des pentes de 3 à 5° sur 10 mètres de longueur, près de l'endroit de l'accident. Ces irrégularités provenaient de mouvements de terrain.

Il était défendu de traîner à la bretelle.

N° 8. — *Couchant de Mons. — Charbonnage de l'Agrappe. — Puits n° 10 à Pâturages. — Etage de 1000 mètres. — 31 mai 1906, vers 16 heures. — Un tué. — P.-V. Ingénieur G. Nibelle.*

Gamin tué par un chariot traîné.

Résumé.

Un porteur-bois de 13 ans s'était garé dans un niveau, à 5 mètres de la taille, pour laisser passer un scloneur trainant un chariot de charbon. Après avoir dépassé le gamin, cet ouvrier sentit un choc et, se retournant, vit que celui-ci avait la tête prise entre une bèle de la galerie et l'avant du chariot.

Du côté où le gamin s'était mis, il y avait un espace libre de de 0.50 mètre entre la paroi de la galerie et le chariot. Celui-ci touchait presque la bèle. Il y avait une niche à 2 mètres de cet endroit. La voie montait légèrement.

N° 9. — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage de l'Escouffiaux.* — *Puits n° 1 à Hornu.* — *Etage de 595 mètres.* — *10 décembre 1906,* vers 8 heures. — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur G. Desenfans.*

Scloneur rejoint par le chariot plein qu'il trainait.

Résumé.

Un scloneur trainait un chariot plein sur une voie à pente irrégulière et marchait à assez grande vitesse pour vaincre la résistance apportée, en un endroit, par le frottement de la caisse contre un bois. Le crochet de la bretelle, trainant sur le sol, s'étant accroché à une traverse, l'ouvrier fut arrêté brusquement et blessé au pied droit par son chariot.

En amont du lieu de l'accident, il y avait des pentes de 1 à 2 1/2° et une rampe de 1°. Les scloneurs y retenaient le chariot plein d'une main et prenaient la précaution de tenir la bretelle sous tension.

N° 10. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Marchienne.* — *Puits Providence.* — *Etage de 694 mètres.* — *21 janvier 1907,* vers midi. — *Un tué.* — *P.-V. Ingénieur H. Dandois.*

Hiercheur tué par le chariot plein qu'il trainait.

Résumé.

Un hiercheur, qui trainait vers le puits un chariot de déblais, fut trouvé étendu en travers de la voie, dans un tournant à angle droit, devant son wagonnet qui n'était pas déraillé. Sa lampe était renversée près de lui. Sa tête avait donné, probablement, contre une ancienne bèle cassée, descendant jusqu'à 1.10 mètre de la voie, qui avait été doublée par une bèle neuve, placée plus haut.

La voie était à peu près de niveau jusqu'à 2.50 mètres de la courbe, puis les rails présentaient des pentes de 1 à 4°. Un chariot, lancé dans la courbe, s'arrête à 4 à 5 mètres au delà.

Au Comité, M. l'Ingénieur en chef-Directeur Ledouble émet l'avis qu'une bèle cassée, qui ne sert plus au soutènement, doit être immédiatement enlevée à la scie.

D'après M. l'Ingénieur principal Vrancken, il devrait être interdit au hiercheurs, surtout dans les voies de section réduite, de se placer devant les chariots à la descente. Ceux-ci peuvent être retenus à l'arrière à l'aide d'une poignée ou d'un frein adapté aux roues, quand la pente devient trop forte. Les autres membres du Comité sont d'accord, en principe, avec M. Vrancken mais estiment que les conditions de l'accident ne sont pas celles qui doivent donner lieu à son observation.

N° 11. — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage de l'Escouffiaux.* — *Puits n° 1 à Hornu.* — *Etage de 840 mètres.* — *11 juin 1907,* vers 3 heures. — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur G. Desenfans.*

Meneur écrasé par le chariot plein qu'il tirait.

Résumé.

En partant de la taille, un meneur pousse d'abord son chariot plein, dont une roue est enrayée, sur une pente de 5°, longue de 10 mètres; puis il enlève la cale et tire le wagonnet dans une courbe de 4 mètres de longueur où la voie est de niveau; ensuite il remet l'enrayure et continue de trainer sur la section de voie, de 2 à 5° de pente et de 19 mètres de longueur, qui s'étend jusqu'au plan incliné.

Au cours d'une manœuvre, cet ouvrier ne put s'arrêter au delà de la courbe pour remettre l'enrayure et fut obligé de courir devant son chariot qui l'écrasa contre le montant situé à l'entrée du plan incliné, du côté d'où il venait.

M. l'Ingénieur principal L. Demaret a émis l'avis, au Comité, que le sclonage par traction n'est pas admissible sur des voies inclinées à 5°.

N° 12. — *Conchant de Mons.* — *Charbonnage de l'Escouffiaux.* — *Puits n° 8 à Wasmes.* — *Etage de 710 mètres.* — *30 juillet 1908,* vers 15 heures. — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur G. Desenfans.*

Scлонеur atteint par le chariot plein qu'il tirait.

Résumé.

Une voie plate avait 2° pente jusqu'à une porte d'aérage où le scлонеur s'arrêtait pour enrayer une roue de son chariot plein car la pente s'élevait à 4°, sur 13 mètres de longueur, depuis cette porte jusqu'au plan incliné.

Le scлонеur, poussant un chariot plein, s'était arrêté d'abord à 6.50 mètres de la porte afin de passer devant son wagonnet. Arrivé à la porte, il glissa, sa lampe s'éteignit et il ne put enrayer le véhicule devant lequel il dut courir. Il essaya de se garer dans le plan mais sa main droite fut écrasée entre le bord du chariot et la paroi du palier supérieur du plan située à l'opposé de la voie.

Au Comité, M. l'Ingénieur principal L. Demaret a estimé que le sclonage par traction, sur une voie aussi inclinée, n'est pas sans danger. Il est préférable d'y pousser le chariot enrayer.

MM. les ingénieurs Desenfans et Dehasse préfèrent le sclonage par traction à cause du danger que présenterait, pour les personnes, un chariot s'échappant des mains du scлонеur qui le pousse.

M. l'Ingénieur en chef Directeur Directeur-Stassart a invité l'exploitant à substituer le roulage par poussage à celui par tirage lorsque la pente des voies atteint 3°, limite fixée par la Commission de révision des règlements miniers.

M. l'Inspecteur général Minsier a fait observer que le sclonage est dangereux sur des voies fortement inclinées, aussi bien par poussage que par tirage. Il est préférable d'établir et de maintenir les galeries dans des limites convenables d'inclinaison.

N° 13. — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage des Produits.* — *Puits n° 25 à Flénu.* — *Etage de 720 mètres.* — *1^{er} septembre 1908 vers 15 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ch. Niederau.*

Scлонеur blessé à l'œil par une lambourde en se retournant vers son chariot.

Résumé

Les roues d'un chariot de terres s'étant calées entre les rails par suite d'un retrécissement de la voie, le scлонеur se retourna vers le chariot qu'il trainait et s'enfonça dans l'œil gauche, qui fut perdu, l'extrémité d'une lambourde sortie du garnissage de la galerie à 0^m90 de hauteur.

La galerie avait 1^m40 de hauteur et 1^m20 de largeur.

N° 14. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Courcelles.* — *Puits n° 8 à Courcelles.* — *Etage de 176 mètres.* — *7 décembre 1908 vers 8 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. A. Delrée.*

Main écrasée en tirant un chariot vide.

Résumé.

Au milieu d'une voie intermédiaire, une bèle cassée réduisait la hauteur disponible au-dessus des rails à 0^m90. Un hiercheur, âgé de 14 ans, devait y transporter des bois sur un truc à quatre montants, comme il aurait dû passer les bois au-dessus d'un wagonnet, de 0^m94 de hauteur, resté du côté de la taille, il avait imaginé de conduire les bois à l'aide du truc jusqu'à la bèle cassée et de les charger ensuite sur le wagonnet.

Il retournait vers le bouveau en tirant le wagonnet de la main gauche, quand il entendit venir le surveillant; il se mit à courir et eut la main gauche prise entre le bord du véhicule et la bèle cassée.

Le Comité a estimé que tout bois brisé, dont les fragments font saillie sur les parois des galeries, doit être soigneusement scié ou enlevé.

N° 15. — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage de la Grande Machine à Feu de Dour.* — *Puits n° 1 à Dour.* — *Etage de 690 mètres.* — *1^{er} mars 1909 vers 9 heures.* — *P.-V. Ing. L. Dehasse.*

Chûte d'un scлонеur trainant un chariot plein.

Résumé.

En trainant un chariot plein, un scлонеur buta, du genou, contre la lampe accrochée à son veston qui s'éteignit, et il tomba. Sa

jambe gauche fut prise entre une traversine et l'avant du wagonnet qui ne dérailla pas.

Au bas d'une pente de $2\ 1/2^\circ$, les chariots frottaient contre l'une des parois; puis venait une montée à $1\ 1/2^\circ$, de 10 mètres de longueur, au bout de laquelle se produisit l'accident. La victime s'était lancée pour passer plus facilement à l'endroit où les wagonnets frottaient.

M. l'Ingénieur en chef-Directeur du 1^{er} arrondissement des Mines a invité la Direction du charbonnage à remédier en temps utile aux poussées qui tendent à retrécir la section des galeries de façon que non seulement les chariots normaux mais aussi ceux dont la caisse est déformée ou qui roulent obliquement, sur 3 roues, ne viennent pas frotter contre les parois.

N° 16. — *Charleroi.* — *Charbonnage du Centre de Jumet.* — *Puits St-Louis à Jumet.* — *Etage de 210 mètres.* — *7 avril 1909 vers 20 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur H. Daudois.*

Hiercheur pris entre une porte d'aérage et le chariot plein qu'il traînait.

Résumé.

En allant du puits d'air au puits d'extraction par un bouveau, on tire une première porte d'aérage et on en pousse deux autres.

Deux bouveleurs, retournent au puits d'extraction avec un chariot de terres, précédaient deux hiercheurs dont l'un poussait un autre wagonnet de terres que son compagnon traînait à l'aide de sa bretelle. Ce dernier, croyant que les bouveleurs avaient laissé la première porte ouverte comme d'habitude en pareil cas, se trompa et voulut la pousser, pensant que c'était la deuxième. Il fut atteint par son chariot qui lui fractura la jambe gauche.

Deux ouvriers, qui suivaient les bouveleurs de près, avaient cru bien faire en fermant la première porte laissée ouverte par ceux-ci.

Le Comité a estimé, que pour éviter les méprises du genre de celle qui a causé l'accident, il ne devrait pas être toléré qu'une porte obturatrice soit laissée ouverte, même si elle s'ouvre en sens inverse de la marche du courant d'air.

N° 17. — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage de Bois de Boussu.* — *Puits n° 4 à Boussu.* — *Etage de 683 mètres.* — *22 juin 1909 vers 16 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur G. Sottiaux.*

Scloneur pris entre son chariot et le chariot précédent déraillé.

Résumé.

Le sclonage d'une costresse était assuré par trois hommes. Ceux-ci retournaient au puits, à la fin de la journée, avec 2 chariots de charbon dont le premier dérailla, probablement parce que ses 4 roues folles avaient trop de jeu.

L'ouvrier qui traînait le second chariot et celui qui le retenait à l'arrière ne purent arrêter à temps ce véhicule et le deuxième scloneur fut serré entre les deux wagonnets; il eut le crâne fracturé.

En amont de l'endroit de l'accident, la voie, en bon état, était en pente de 0 à 5° . A 17 mètres de distance, la galerie, coupée à l'outil, était si basse que les chariots frottaient contre le toit et que les scloneurs passaient à grande vitesse.

On n'enrayait pas les chariots.

M. l'Ingénieur Verbouwe a fait remarquer, au Comité, que, dans certains charbonnages du Bassin de Charleroi, les voies de sclonage sont divisées en plusieurs sections dont chacune est parcourue par un seul ouvrier.

N° 18. — *Liège.* — *Charbonnage de la Batterie.* — *Puits Batterie à Liège.* — *Etage de 300 mètres.* — *23 octobre 1909 vers 10 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ingénieur G. Raven.*

Hiercheur donnant de la tête contre le cadre d'une porte.

Résumé.

Deux hiercheurs A. et B. traînant leurs berlines, assuraient le service d'un niveau intermédiaire desservant une taille chassante, située à 150 mètres du plan incliné, et cinq tailles montantes dont les trémies étaient séparées par des portes d'aérage.

En partant vers les fronts, A. avertit B que sa berline vide était destinée à remplacer la berline en chargement au pied de la 2^e montée. Bientôt il entendit revenir B et lui cria « Doucement ». La porte

située entre les 2^e et 3^e trémies s'ouvrit, la berline de B s'arrêta et A entendit les gémissements de son compagnon qu'il trouva étendu sur le sol, la tête près d'un montant de la galerie, et encore accroché, à l'aide de sa bretelle, à sa berline pleine. Celle-ci s'était arrêtée, dans le cadre de la porte, à 4^m,50 de la berline vide amenée par A un peu au delà de la 2^e montée.

La voie était sensiblement de niveau.

Il est probable que B a eu la tête prise entre le cadre de la porte et sa berline, en voulant retenir celle-ci pour satisfaire à l'injonction de son compagnon.

N° 19. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Roton-Farciennes.* — *Puits Sainte-Catherine, à Farciennes.* — *Étage de 300 mètres* — *28 février 1910 vers 14 heures* — *Un tué.* — *P.-V. Ing. Ed. Molinghen.*

Traîneur pris entre son chariot et le cadre d'une porte.

Résumé.

Un hiercheur traînait et un autre poussait un chariot de charbon sur un niveau à faible pente et de 1^m20 à 1^m30 de hauteur sous bèles. Le premier cria « ho » au moment où il allait passer dans le cadre d'une porte qui s'ouvrait vers l'aval; le second retint le véhicule, mais le premier hiercheur eut la tête serrée entre la bèle du cadre de la porte et la fourche surmontant le bord d'avant du wagonnet.

Cette bèle était située à 1^m15 de hauteur. La hauteur du chariot était de 0^m98 et celle de la fourche de 9 centimètres.

N° 20. — *Charleroi.* — *Charbonnage du Centre de Gilly.* — *Puits des Vallées.* — *Étage de 220 mètres.* — *16 mars 1911 vers 10 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ing. J. Velings.*

Hiercheur pris entre l'avant d'une béroette et une bèle de la galerie.

Résumé.

Un gamin de 14 ans faisait sa 2^e journée en qualité de hiercheur dans un niveau à petite section reliant deux cheminées. Il a été trouvé à l'état de cadavre à 6 mètres environ de la cheminée d'amont :

sa tête était prise entre une bèle cassée de la galerie et le bec de sa « béroette » (1); sa poitrine était tournée du côté du wagonnet, qui était vide. Celui-ci, muni d'une poignée à l'arrière pour être basculé vers l'avant, avait 0^m81 de hauteur. La hauteur de la galerie, de 1^m02 en moyenne, était réduite à 0^m96 à l'endroit de la bèle pliée.

La pente de la voie était très faible.

On ne s'explique pas comment cet accident s'est produit; peu de temps avant, la victime avait été vue au pied de la cheminée d'amont où elle attendait l'arrivée du charbon pour remplir sa béroette.

N° 21. — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage du Rieu du Cœur.* — *Puits n° 4 à Quaregnon.* — *Étage de 614 mètres.* — *4 juillet 1911 vers minuit.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ed. Liagre.*

Un scloneur glisse et est atteint par le chariot plein qu'il traînait.

Résumé.

Un rameneur-terres traînait un chariot de terres dans une voie plate. Au delà d'un plan incliné, celle-ci présente une pente de 1 1/2° sur 4 mètres de longueur, puis une pente de 4° sur 4 mètres et ensuite une pente régulière de 1 1/2° environ. On n'y enraye pas habituellement les wagonnets, mais des enrayoirs sont à la disposition du personnel.

Cet ouvrier ne put retenir à temps son chariot parce que quatre rails de 4 mètres de longueur avaient été déposés entre les rails de la voie, près du plan incliné, à l'endroit où la pente est de 1 1/2°. Arrivé dans la partie inclinée à 4°, il glissa et fut atteint par son chariot qui lui fractura la colonne vertébrale.

Les rails, abandonnés sur la voie depuis quatre jours, étaient destinés à la réparation du plan incliné. On aurait pu les garer ailleurs.

L'auteur du procès-verbal a rappelé au Comité que le projet du nouveau règlement interdit le selonage par traction dans les parties de voie inclinées à 4°.

(1) Béroette = petit wagonnet à paroi d'avant inclinée vers l'avant.

N° 22. — *Liège. — Charbonnage de la Batterie. — Puits Batterie à Liège. — Etage de 256 mètres. — 4 novembre 1911, vers 10 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur G. Raven.*

Hiercheur pris entre une porte et la berlaine qu'il trainait.

Résumé.

Quatre hiercheurs, trainant leur chariot plein, se suivaient dans un niveau contenant deux portes situées près d'un plan incliné et à une quarantaine de mètres de la première taille montante.

La première berlaine dérailla après avoir dépassé la première porte; le deuxième hiercheur, averti à temps, put s'effacer mais sa berlaine buta contre la première, recula et empêcha la porte de s'ouvrir; le troisième hiercheur, averti trop tard, ne put retenir son chariot et fut pris entre celui-ci et la porte qui ne s'ouvrit pas devant lui.

La victime et le premier hiercheur ont affirmé que le deuxième avait reculé, lui-même, sa berlaine jusque contre la porte. Le deuxième hiercheur suivait le premier à 12 mètres de distance environ et le troisième suivait le deuxième à une quarantaine de mètres.

En amont de la porte, la voie était en pente légère.

N° 23. — *Couchant de Mons. — Charbonnage des Produits. — Puits n° 28 à Jemappes. — Etage de 805 mètres. — 18 juin 1913, vers 2 heures. — Un tué. — P.-V. Ingénieur principal Ch. Niederau.*

Ouvrier écrasé entre une bête par le chariot qu'il trainait.

Résumé.

Un rameneur, descendant une costresse-bis en tirant un chariot de terres, a été trouvé écrasé entre l'avant de son wagonnet et la bête de recueillage située à l'entrée de cette galerie et sur laquelle reposent les bêtes de la costresse. Sa lampe éteinte gisait à côté de lui.

La pente de la voie, de 1° en moyenne, atteignait 3° à l'endroit d'une porte d'aération située à 2^m60 en amont de l'endroit de l'accident. Il n'était pas nécessaire d'enrayer les chariots. Entre la porte et la bête, la hauteur de la galerie était de 1^m24 à 1^m52; sous la bête, elle n'était que de 0^m90 et la hauteur du chariot était de 0^m85.

Le Comité a émis le vœu qu'une disposition réglementaire oblige les exploitants à maintenir la section des voies de transport à un minimum en rapport avec la dimension des véhicules.

N° 24. — *Charbonnage de l'Espérance et Violette. — Puits Bonne Espérance à Herstal. — Etage de 283 mètres. — 31 juillet 1913, vers 7 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur G. Raven.*

Main prise entre deux chariots.

Résumé.

Placé sur le côté, un hiercheur tirait distraitemment une berlaine pleine, dans un évitement, pour la faire avancer vers un plan incliné. Il eut le pouce droit pris entre cette berlaine et une autre qu'il venait d'amener près du plan.

N° 25. — *Couchant de Mons. — Charbonnage de Grande Chevalière. — Puits n° 2 à Dour. — Étage de 810 mètres. — 19 décembre 1913, à 1 heure. — Un blessé mortellement. — P.-V. Ingénieur G. Desenfans.*

Recarreur entraîné par le chariot qu'il retenait du dos.

Résumé.

Un recarreur descendait, pour la seconde fois, une voie de pente irrégulière en retenant, des épaules, un chariot de terres dont il avait enlevé l'enrayoir après l'avoir chargé. La vitesse s'accélérait, il perdit un sabot, sa lampe s'éteignit et il fut pris entre son wagonnet et un autre qui stationnait dans un évitement. Il succomba aux suites de cet accident.

La voie, de 80 mètres de longueur, avait 2 1/2° de pente moyenne avec maximum de 5°.

Le surveillant prétend avoir donné l'ordre d'enrayer une roue et de pousser les chariots pleins.

C'est aux irrégularités dans la pente qu'il faut attribuer la difficulté d'emploi d'un enrayoir.

SÉRIE III.

Moteur humain. — Marche normale, transport par plusieurs chariots à la fois.

PRÉAMBULE

Cette série ne comprend que 6 accidents (2 tués et 4 blessés). Le mode de transport dont il s'agit est d'ailleurs rare.

Dans 4 de ces accidents, c'est le sclonneur qui a été la victime. Dans l'un d'eux (l'accident n° 1) le sclonneur se trouvait entre les 2 chariots, poussant l'un et tirant l'autre; dans le second (n° 2) le sclonneur tirait, la pente étant irrégulière; dans le 3^e (n° 4) le sclonneur tirait 4 chariots à la fois, par suite de manque de signalisation ou d'avertissement, il y eut prise en écharpe par une autre rame à une bifurcation. Le 4^e cas (n° 6) est la chute d'un bois posé sur 2 wagonnets que poussait le sclonneur.

Des accidents où un autre ouvrier que le sclonneur a été la victime, le seul à mentionner est le n° 5 où deux chariots non attachés étaient poussés à la fois; un ouvrier (la victime) s'étant trouvé sur la route, le sclonneur retint le chariot qu'il poussait, mais l'autre, non attaché, continua son mouvement et occasionna l'accident.

RÉSUMÉS

N° 1. — *Charleroi. — Charbonnage de Marchienne. — Puits Providence à Marchienne au Pont. — Etage de 870 mètres. — 27 février 1904 à midi. — Un blessé. — P.-V. Ingén. H. Ghysen.*

Hiercheur pris entre deux chariots pleins qu'il poussait et traînait, le premier ayant déraillé.

Résumé.

Sur une voie en pente légère, où l'on n'enrayait pas les wagonnets, un hiercheur fut trouvé pris entre deux chariots de charbon dont le

premier était déraillé. On suppose qu'il poussait le premier tout en tirant le second. La galerie était spacieuse et la cause du déraillement n'est pas connue.

N° 2. — *Couchant de Mons. — Charbonnage de Belle-Vue — Puits n° 7 à Dour. — Etage de 770 mètres. — 19 novembre 1904 vers 3 heures. — Un tué. — P.-V. Ingénieur Em. Lemaire.*

Une rame de deux chariots pleins écrase l'ouvrier qui la traîne.

Résumé.

Le cheval refusant de traîner une rame composée de deux chariots de charbon et d'un train à bois, un meneur-terres s'attela par sa bretelle aux deux chariots, dont un avait une roue enrayée, et le conducteur le suivit avec le train à bois, à 10 mètres de distance environ. Ils marchaient à petite allure.

Soudain le premier tomba et le second le trouva étendu entre les rails, sous les chariots.

La victime vivait encore mais elle avait succombé à l'asphyxie lorsqu'on put la dégager, un quart d'heure après l'accident, avec l'aide du chef-porion.

La voie présentait des pentes irrégulières de 0 à 5°. On enrayait d'habitude deux roues pour quatre chariots de charbon. Les roues ne sont pas calées sur les essieux.

Le Comité a estimé qu'il est regrettable que les porions et surveillants ne soient pas plus au courant des premiers soins à donner aux blessés et notamment aux asphyxiés.

N° 3. — *Centre. — Charbonnage de Mariemont. — Puits Saint-Arthur à Morlanwelz. — Etage de 683 mètres. — 27 mai 1907 vers 17 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur M. Hallet.*

Une rame vide, manœuvrée dans un chargeage, atteint un porteur de lampes.

Résumé.

Un porteur de lampes, âgé de 16 ans, retournait au puits en portant 3 lampes de la main gauche. Arrivé dans le bouveau de contour, il voulut s'engager entre la paroi, située à sa gauche, et une rame de chariots que les accrocheurs poussaient à l'arrière; il trébucha et tomba en mettant sur un rail la main droite qui fut écrasée par une roue.

La galerie était assez large pour passer entre la paroi et les chariots sans se mettre de profil. Le sol était régulier.

N° 4. — Couchant de Mons. — Charbonnage des Produits. — Puits n° 28 à Jemappes. — Etage de 805 mètres. — 8 septembre 1910 vers 14 heures. — Un blessé mortellement. — P.-V. Ing. Ch. Niederau.

Scloneur, traînant une rame pleine, pris entre celle-ci et une autre.

Résumé.

Deux scloleurs manœuvraient une centaine de chariots pleins, par jour, entre la balance située à 15 mètres à l'ouest de la porte P_4 et l'évitement placé à 25 mètres à l'est de la porte P_1 (voir fig. 3). Ils formaient des rames de quatre wagonnets; l'un d'eux, attelé à l'avant, ouvrait les portes, que fermait celui poussant à l'arrière.

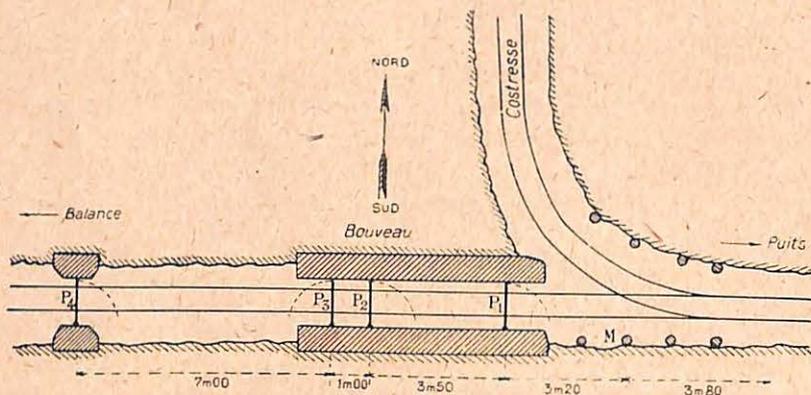


Fig. 3.

En ouvrant la dernière porte P_1 , l'homme d'avant s'aperçut qu'une rame pleine, venant de la costresse, s'engageait dans le bouveau. Il ne parvint pas à retenir ses chariots, les deux rames se rencontrèrent et il fut pris entre le montant M et son premier chariot qui dérailla. La victime mourut le lendemain.

La costresse et le bouveau montaient légèrement vers l'évitement.

Le Comité a rappelé, que dans la plupart des charbonnages de l'arrondissement, il existe, aux bifurcations des voies, une palette mobile ou des sonnettes ayant pour but de prévenir pareil accident. A son avis, la présence d'un gardien est la mesure la plus efficace. C'est d'ailleurs celle qui a été adoptée.

N° 5. — Liège. — Charbonnage du Hasard. — Puits de Fléron. — Etage de 313 mètres. — 21 décembre 1910 à 5 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. L. Lebens.

Un hiercheur, poussant deux berlines non attelées, retient celle d'arrière, mais la première continue d'avancer et blesse un ouvrier non garé.

Résumé.

Un hiercheur, appartenant à un entrepreneur de travaux miniers, poussait, au cours de sa première journée, deux berlines de pierres, non reliées entre elles, dans une bacnure en ligne droite et de pente très faible.

Il avait laissé passer devant lui un traîneur conduisant un char vide, servant au transport des bois. Cet ouvrier était occupé à placer son char sur le côté de la voie, à l'endroit où il le remisait habituellement, lorsqu'il entendit venir son compagnon. Il cria d'arrêter, mais ne crut pas devoir interrompre sa besogne, car il ignorait que les berlines n'étaient pas attachées.

Le hiercheur retint la berline d'arrière, mais celle d'avant continua de rouler et heurta le char qui blessa le traîneur.

Le hiercheur a prétendu qu'il ne savait pas que ses deux berlines devaient être attelées à l'aide d'une chaînette.

N° 6. — Couchant de Mons. — Charbonnage de Bois de Boussu. — Puits n° 9 à Boussu. — Etage de 610 mètres. — 5 novembre 1912 à 6 heures. — Un blessé. — P.-V. — Ing. O. Verbouwe.

Ouvrier blessé par un bois placé sur deux chariots qu'il poussait.

Résumé.

Un coupeur de voie avait placé un bois de 2^m,20 de longueur sur deux chariots vides qu'il poussait vers une rame. Sa main gauche était posée sur le bord d'arrière du dernier chariot et sa main droite tenait l'extrémité du bois qui dépassait ce bord.

L'extrémité d'avant du bois ayant buté probablement contre un montant de la galerie, celle d'arrière se souleva et écrasa, contre une bête, la main droite de l'ouvrier, qui eut un doigt coupé.

L'auteur du procès-verbal a émis l'avis, au Comité, que l'on ne peut imposer l'emploi de chariots spéciaux pour le transport accidentel d'un seul bois. Dans ce cas, il faut s'en rapporter à l'attention que l'ouvrier doit apporter à son travail.

SÉRIE IV

Moteur humain. — Déraillement d'un chariot poussé.

PRÉAMBULE

Des seize accidents de cette série, qui ont fait chacun une victime, aucun n'a été mortel.

C'est, dans tous les accidents, le scloneur lui-même qui a été la victime.

Il y a eu douze cas d'écrasement de la main contre le toit de la galerie par suite du soulèvement de l'arrière du chariot.

Nous avons déjà fait remarquer que ce genre d'accident est fréquent dans le roulage par poussée.

Dans quelques cas, il y avait des manettes mobiles à la disposition des ouvriers, mais, ou bien on ne s'en servait pas du tout, ou bien on ne s'en servait pas au moment de l'accident.

Les quatre cas de blessures autres que celles de la main sont les accidents 6, 13, 14 et 15. A signaler, au n° 13, la forme des chariots à roues très peu écartées, critiquée par le Comité.

Les déraillements qui ont amené les accidents ont eu des causes très diverses : dans deux cas le mauvais état de la voie, dans trois cas, la forte pente de la voie sont intervenus.

RÉSUMÉS

N° 1. — *Charleroi. — Charbonnage du Carabinier. — Puits n° 2 à Pont de Loup. — Étage de 203 mètres. — 6 janvier 1904, vers 10 heures. — Un blessé. — P.-E. Ingénieur H. Viatour.*

Chariot poussé descendant un plan incliné en creusement. Main prise entre le bord et la charpente de la poulie du plan inférieur.

Résumé.

Un plan incliné, en creusement, de 6° de pente, se trouvait dans le prolongement d'un plan en activité. Les chariots de déblais devaient être poussés par deux hommes car on enrayait les quatre roues. Un de ces wagonnets bascula en arrivant à la base et le hiercheur, qui le poussait seul à ce moment, eut un doigt écrasé entre le bord d'arrière et la charpente de la poulie du plan inférieur.

L'espace libre entre le chariot et la charpente est de 0^m27 à 0^m28.

D'après les témoins, le wagonnet a déraillé des quatre roues à quelques centimètres de la taque en tôle qui sépare les rails de la taque en fonte du plan inférieur.

D'après la victime, cette taque en tôle s'est déplacée et a formé un vide dans lequel une roue s'est enfoncée.

N° 2. — *Liège. — Charbonnage de Kessales. — Siège des Artistes à Flémalle-Grande. — Étage de 263 mètres. — 15 janvier 1904, vers 11 1/2 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Lebacqz.*

Un chariot plein déraillé et blesse le hiercheur qui le poussait.

Résumé.

Un hiercheur conduisait une berline de charbon, dans un niveau en ligne droite ayant 3 1/2° de pente vers l'ouest, en appuyant sa main droite sur le bord de la caisse. Le wagonnet dérailla, se renversa vers le sud en se soulevant de l'arrière, et l'ouvrier eut les doigts écrasés contre le toit.

Les rails nord étaient surélevés de 0^m01 à 0^m08 et leurs joints étaient défectueux (déplacement horizontal de 0^m02. La galerie,

irrégulièrement boisée, offrait un espace libre, au-dessus de la berlaïne, assez grand au nord mais de 0^m07 à 0^m20 seulement au sud.

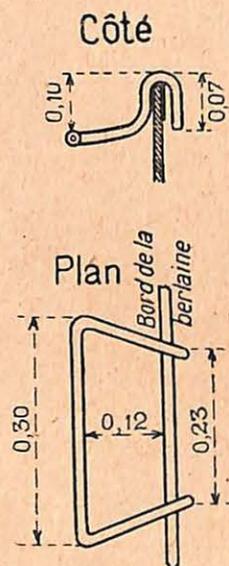


Fig. 4.

Une manette, représentée fig. 4, se trouvait à la disposition des hiercheurs, mais la victime, occupée depuis deux mois dans ce niveau, en ignorait la présence. Un autre hiercheur préférait se servir du crochet de sa bretelle pour pousser les chariots pleins.

N° 3. — *Namur.* — *Charbonnage de Tamines.* — *Puits Ste-Eugénie à Tamines.* — *Etage de 490 mètres.* — *20 avril 1904, à 14 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur A. Stenuit.*

Chariot plein déraile et blesse le hiercheur placé derrière.

Résumé.

Un ouvrier à veine, faisant fonctions de hiercheur, conduisait une berlaïne pleine de la main gauche en tenant sa lampe de la main droite, lorsque le chariot dérailla, se souleva de l'arrière et écrasa la main gauche contre un bois de renfort.

Celui-ci, placé horizontalement à 0^m17 au-dessus du véhicule, servait à maintenir un montant cassé.

Les extrémités des rails, non éclissés, sont fixées dans l'entaille d'une traverse par une cale en bois chassée dans le sens du roulage à charge. A l'endroit de l'accident, beaucoup de joints étaient défectueux, et la voie était en courbe avec une pente assez forte.

N° 4. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Marcinelle-Nord.* — *Puits n° 11 à Marcinelle.* — *19 mai 1904, vers 3 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur H. Ghysen.*

Un chariot de terres déraile et écrase la main de l'ouvrier qui le poussait.

Résumé.

Un chariot de terres ayant déraillé parce qu'une aiguille était mal placée, se souleva de l'arrière et écrasa la main droite de l'ouvrier, qui le conduisait, contre l'extrémité d'un bois dépassant les bêtes de la galerie.

La hauteur libre au-dessus des chariots était de 0^m,50; aussi ne se servait-on pas de manettes.

N° 5. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Marcinelle-Nord.* — *Puits n° 12 à Marcinelle.* — *Etage de 260 mètres.* — *16 août 1904 vers 13 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur H. Ghysen.*

Dérailement d'un chariot poussé.

Résumé.

Un surveillant poussait, dans un bouveau, un wagonnet chargé qui dérailla des roues d'avant sans qu'on sache pourquoi. Il eut la main droite écrasée entre le bord d'arrière et un canar de 0^m,40 de diamètre, suspendu au toit de la galerie. Celle-ci avait 1^m,60 de hauteur.

N° 6. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Marcinelle-Nord.* — *Puits n° 4 à Couillet.* — *Etage de 704 mètres.* — *31 août 1904 à 11 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur H. Ghysen.*

Un chariot plein déraile et blesse le hiercheur qui le poussait.

Résumé.

Un hiercheur poussait un chariot plein qui dérailla en passant dans l'encadrement d'une porte d'aérage, l'arrière se souleva et la

main droite de l'ouvrier, posée sur le bord du véhicule, fut écrasée contre la traverse de l'encadrement.

A cet endroit, la hauteur libre au-dessus des chariots était réduite à 0^m,15 ; ailleurs, elle s'élevait à 0^m,40 en moyenne, aussi les hiercheurs ne se servaient-ils pas de manettes. Il y en avait cependant dans le chantier.

Près de la porte, un joint des rails présentait un léger redan.

N° 7. — Liège. — Charbonnage de la Nouvelle Montagne. — Puits Tincelle à St-Georges. — Étage de 217 mètres. — 19 décembre 1905 vers midi. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur A. Delmer.

Hiercheur blessé par la berline pleine qu'il poussait.

Résumé.

Une bacure présentait une pente anormale, de 3 % au minimum, sur une trentaine de mètres de longueur.

Un hiercheur prétend qu'il avait descendu cette pente avec un chariot plein dont deux roues étaient enrayées, comme d'habitude, au moyen de « serras » en bois. Arrivé à la base, où l'inclinaison est encore de 1 1/2°, il aurait enlevé un serra ; à 1 mètre plus loin, le chariot, qu'il poussait, aurait subi un choc dans un coude formé par la voie et il aurait été projeté contre le wagonnet, puis serait tombé à côté.

On trouva la berline déraillée et la lampe éteinte de la victime à 2 mètres en aval du coude et près d'une porte ouverte. Une seule roue était calée.

Dans le coude, assez brusque, il y avait un joint formant redan de 5 millimètres.

Avec deux serras, une berline pleine s'arrête d'elle-même au bas de la pente.

La version de la victime étant inadmissible, le Comité s'est abstenu de formuler des observations qui ne pourraient être basées que sur des hypothèses.

N° 8. — Charleroi. — Charbonnage de Marcinelle-Nord. — Puits n° 11 à Marcinelle. — Étage de 856 mètres. — 12 juillet 1906, vers 9 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur H. Ghysen.

Dérailement d'un chariot plein.

Résumé.

Un hiercheur descendait un évitement en tenant de la main gauche un wagonnet de terres par l'anneau d'arrière afin de déplacer l'aiguille d'aval à l'aide du pied et de faire tomber, de la main droite, un corbeau d'arrêt qui se trouvait en cet endroit.

Arrivé près du corbeau, le chariot s'arrêta contre des pierres ; pour le retirer, le hiercheur mit la main droite sur le bord ; le wagonnet dérailla des roues d'avant et la main fut écrasée contre le toit.

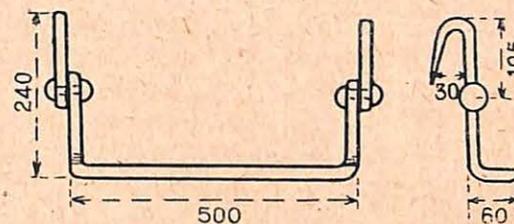


Fig. 5.

Un autre ouvrier avait placé, à l'arrière de ce chariot, la manette figurée ci-dessus (fig. 5) mais elle ne tenait que par un crochet parce que, a prétendu cet ouvrier, l'ouverture du joint formé par la tôle et le fer plat renforçant le bord, avait empêché le placement du second crochet. La tôle et le fer plat réunis ont une épaisseur de 0^m,012. Les deux crochets sont articulés à la manette proprement dite.

N° 9. — Centre. — Charbonnage de Ressaix. — Puits Ste-Aldegoude à Mont Ste-Aldegoude. — Étage de 212 mètres. — 20 décembre 1907, vers 13 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur M. Hallet.

Dérailement d'un chariot poussé.

Résumé.

Un chariot de terres, que poussaient deux ouvriers dans un bouveau spacieux, ayant déraillé, une grande pierre déposée sur la

charge glissa, se cala contre un montant et écrasa l'une des mains posées sur le bord du chariot avant l'arrêt de celui-ci.

La voie était en bon état.

N° 10. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Marchienne.* — *Puits Providence à Marchienne.* — *Étage de 912 mètres.* — *30 mars 1909.* à 22 heures. — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur H. Ghysen.*

Déraillement du chariot plein qu'un hiercheur engage sur une voie.

Résumé

Un hiercheur avait descendu la voie d'une taille montante en poussant un chariot de terres dont les quatre roues étaient enrayées et était arrivé sur les taques de la voie de niveau où il lâcha la manette et prit le véhicule par le bord d'arrière afin de le faire pivoter plus facilement. Les roues d'avant ne s'engagèrent pas sur la voie de niveau, l'arrière du chariot se souleva et l'ouvrier eut la main droite écrasée entre le bord du véhicule et le toit de la galerie.

D'après un témoin, cette manœuvre aurait été faite à la volée.

N° 11. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Masses Saint-François.* — *Puits Saint-François à Farciennes.* — *Étage de 495 mètres.* — *10 juin 1909 vers 8 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. A. Bertiaux.*

Déraillement d'un chariot plein poussé.

Résumé.

Un hiercheur poussait, dans un bouveau à faible pente, un chariot plein dont une roue d'arrière était calée. Ce wagonnet dérailla de l'avant; l'arrière se souleva et écrasa une main de l'ouvrier contre une bête du toit. La hauteur libre au-dessus du chariot était de 32 centimètres.

La voie se compose de rails à double bourrelet, pesant 6 kilogrammes par mètre, fixés dans les encoches de traverses en chêne ou en hêtre, de 7 × 10 centimètres de section, à l'aide de cales en chêne. A l'endroit de l'accident, on constata qu'une traverse était brisée sous l'encoche d'une cale qui avait sauté. Le chariot déraillé était en bon état.

Le Comité préconise l'emploi de rails Vignole solidement fixés et formant des voies rigides, qui empêcheraient les déraillements de l'espèce.

N° 12. — *Charleroi.* — *Charbonnage du Trieu Kaisin.* — *Puits n° 1 à Gilly.* — *Étage à 790 mètres.* — *24 novembre 1909 vers 13 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ed. Molinghen.*

Déraillement d'un wagonnet plein sous une cheminée.

Résumé

Un hiercheur passait, à assez grande vitesse, sous une cheminée lorsque le chariot qu'il poussait dérailla des roues d'avant et se souleva de l'arrière.

Il abandonna instinctivement sa manette et porta les mains sur le bord d'arrière du véhicule qui écrasa l'une d'elles contre la bête d'appui de la trémie de la cheminée, située à 0^m99 au-dessus des rails. La hauteur du chariot était de 0^m88.

La voie, droite et horizontale, était en bon état.

N° 13. — *Liège.* — *Charbonnage de Herve-Wergifosse.* — *Puits des Xharvirs à Xhendelesse.* — *Étage de 242 mètres.* — *30 décembre 1909 vers 14 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. A. Repriels.*

Un chariot plein se renverse vers l'avant et provoque la chute d'une pierre.

Résumé.

Un hiercheur poussait une berlaine pleine, représentée figure 6,

qui bascula subitement sur sa face d'avant. Le bord supérieur d'arrière heurta un chapeau du boîsage qui, en se déplaçant, provoqua la chute d'une grosse pierre. Celle-ci blessa l'ouvrier à la jambe gauche.

On ne sait si le renversement de la berlaine a été provoqué par le déraillement des roues d'avant ou par des pierres tombées sur la voie.

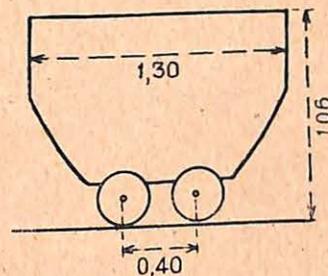


Fig. 6.

La hauteur de la galerie était, au moins, de 1^m40. La voie, en bon état, avait 1/2° de pente, environ.

Le Comité a estimé qu'on sacrifie parfois trop volontiers la stabilité des véhicules aux facilités du roulage. Les berlaines de cette mine doivent, par le faible écartement des essieux et la forme même de la caisse, présenter peu de stabilité à charge et en mouvement.

N° 14. — *Charleroi.* — *Charbonnages Réunis de Charleroi.* — *Puits n° 2 à Charleroi.* — *Étage de 580 mètres.* — *7 juillet 1910,* vers 10 heures. — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur H. Dandois.*

Déraillement d'un chariot vide qu'un hiercheur poussait du dos.

Résumé.

Un hiercheur poussait, du dos, un wagonnet vide, roulant difficilement parce qu'il était neuf, dans une station située au pied d'un plan incliné. Ce chariot dérailla des roues d'arrière; l'ouvrier glissa et se blessa grièvement en tombant entre les rails.

N° 15. — *Ouest de Mons.* — *Charbonnage de l'Agrappe.* — *Puits n° 5 à La Bouverie.* — *Étage de 290 mètres.* — *11 septembre 1911,* à 10 heures. — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur O. Verbouwe.*

Déraillement d'un truc portant deux canars.

Résumé.

Un scloneur poussait et un autre tirait un truc sur lequel se trouvaient, l'un sur l'autre, deux canars de 0^m40 de diamètre. Ce véhicule dérailla dans un niveau très étroit; le tuyau supérieur glissa sur l'autre et écrasa la main gauche de l'ouvrier d'arrière qui était posée sur le rebord en fer encerclant l'extrémité de ce canar.

N° 16. — *Ouest de Mons.* — *Charbonnage de Belle-Vue.* — *Puits n° 4 à Élouges.* — *Étage de 780 mètres.* — *3 octobre 1912,* vers 14 heures. — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur O. Verbouwe.*

Déraillement d'un chariot plein sur une voie de sclonage.

Résumé.

Un recarreur, faisant sa première journée, descendait à grande vitesse, une voie de sclonage établie dans une couche en plateure ondulée. Le chariot de terre qu'il poussait et dont les roues d'arrière étaient enrayées, dérailla des roues d'avant; l'arrière se souleva et l'ouvrier eut une main écrasée entre le bord de la caisse et le toit de la galerie. Celle-ci était assez spacieuse.

A l'endroit de l'accident, la voie avait 6 à 8° de pente sur 0^m08 de longueur; en amont, la pente était de 3 à 4°. Le chariot pouvait descendre à vitesse modérée avec deux roues enrayées.

En attendant la suppression de la voie de sclonage et son remplacement par un plan incliné, ordre fut donné de ne remplir que partiellement les chariots de terre.

SÉRIE V

Moteur humain. — Déraillement d'un chariot tiré.

PRÉAMBULE

Cette série ne comprend que trois accidents, dont aucun n'a été mortel.

Ces trois accidents ont eu pour victimes les scloeurs eux-mêmes.

Dans le premier (n° 1), le déraillement a eu lieu au bas d'une pente de quelques degrés, parce qu'une traverse s'était détachée. L'ouvrier qui, s'étant retourné, avait saisi son chariot par le bord supérieur, eut le doigt écrasé.

Au n° 2, où la pente était de 2° à 6° 1/2, et où la voie était basse et étroite, le wagonnet déraila en heurtant un bois en saillie; l'ouvrier glissa et fut atteint par le chariot, qui s'était remis sur rails.

L'accident n° 3 est survenu dans une vallée de 10° d'inclinaison, où l'ouvrier, pour la descendre, avec une berline vide, s'était placé devant celle-ci. Dans une légère courbe, la berline déraila et, se renversant, atteignit l'ouvrier. L'« enrayoir » ou « serra » dont il avait enrayé les roues d'arrière consistait en une barre de fer passant dans les trous des deux roues.

RÉSUMÉS

N° 1. — *Couchant de Mons. — Charbonnage du Rieu du Cœur. — Puits St-Placide à Quaregnon. — Étage de 794 mètres. — 9 novembre 1907, vers 11 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ed. Liagre.*

Déraillement d'un chariot trainé.

Résumé.

Un scloeur tirait un chariot plein à l'aide de ses bretelles et descendait une pente de quelques degrés à assez grande vitesse, afin de

franchir plus facilement la montée qui lui faisait suite. Arrivé au bas de la pente, il se retourna et voulut maintenir son chariot à un endroit où la voie s'était ouverte parce qu'une traverse s'était détachée; malgré cette précaution le véhicule déraila et l'ouvrier eut un doigt écrasé contre un montant près duquel le chariot passait normalement à 0^m05 de distance.

N° 2. — *Couchant de Mons. — Charbonnage de Belle Vue. — Puits n° 1 à Elouges. — Étage de 446 mètres. — 18 juillet 1910, Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ed. Van Herckenrode.*

Scloeur pris entre son chariot et un montant de la galerie.

Résumé.

Un scloeur traînait un chariot dans une voie reliant deux plans inclinés, longue de 12^m50, inclinée de 2 à 6 1/2°, très basse et très étroite. Ce wagonnet déraila en heurtant un ancien bois en saillie, puis se remit sur rails mais l'ouvrier, qui avait glissé, tomba de telle façon que sa tête fut serrée entre la caisse du véhicule et un montant de la galerie.

La victime assure qu'elle avait enrayé une roue à l'aide d'un morceau de bois, qu'on n'a pas retrouvé, parce que l'enrayoir en fer heurtait les montants.

L'auteur du procès-verbal a constaté que cet enrayoir, qui a 0^m24 de longueur, 0^m04 de diamètre et se termine par un œillet, ne touchait pas les montants lorsqu'il était placé à fond.

N° 3. — *Liège. — Charbonnage de La Haye. — Siège St-Gilles à Liège. — Étage de 618 mètres. — 9 juin 1904, vers 23 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur L. Lebens.*

Manœuvre blessé par une berline vide qu'il traînait en descendant une grêle.

Résumé.

Un manœuvre s'était placé devant une berline vide, dont il avait enrayé les roues d'arrière, pour descendre une grêle en pente de 10°. Dans une courbe légère, la berline déraila et se renversa; l'ouvrier fut pris entre un montant de la galerie et la caisse du véhicule vers lequel il s'était tourné pour l'arrêter.

La victime n'était pas habituée à cette besogne. Elle conteste qu'on lui ait défendu de se mettre devant une berline pour descendre la grêle; des témoins affirment le contraire. Le « serra », calant les roues d'arrière, se composait d'une barre de fer de 0^m03 de diamètre, terminée par des renflements de 0^m04 de diamètre, distants de 820 mètres; elle était placée dans les trous de 0^m055 de diamètre, des roues dont les faces extérieures sont écartées de 0^m75.

(A suivre).
