

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

Suite (1).

SÉRIE IV

Moteur humain. — Remise sur rails.

PRÉAMBULE

Il y a dix-huit accidents de cette catégorie ; deux d'entre eux seulement ont entraîné la mort de la victime.

Celle-ci a toujours été l'ouvrier, ou le porion, qui s'occupait de la remise sur rails, ou y participait.

(1) Voir *Annales des Mines de Belgique*, tome XXI (1920) 3^{me} livraison.



Il y a sept cas d'hernie par suite d'efforts exercés, et neuf cas d'écrasement de la main.

Les circonstances de ces accidents n'apportent guère d'enseignements nouveaux. La faible section des galeries a encore parfois joué un rôle dans la production de l'accident ; et aussi (voir accidents 11 et 17) l'exiguïté de certains garages.

RÉSUMÉS

N° 1. — *Centre. — Charbonnage de Houssu. — Puits n° 2 à Haine-St-Paul. — 15 janvier 1904, vers 7 heures. — 1 blessé. — P.-V. Ing. Petitjean.*

Chariot vidé déraillé blesse le hiercheur qui le remet sur rails.

Résumé.

En remettant sur rails un chariot vide déraillé dans un évitement, un mineur eut la main droite prise entre le bord du véhicule et une bête. Il y avait, en moyenne, un espace libre de 15 centimètres entre les chariots et les bêtes.

N° 2. — *Charleroi. — Charbonnage de Roton-Farciennes. — Puits des Autriats à Farciennes. — Étage de 219 mètres. — 12 avril 1904, à 10 heures. — 1 blessé. — P.-V. Ing. Ch. Gillet.*

Mise sur rails d'un chariot plein.

Résumé.

Après avoir traversé la base d'un plan incliné, où la voie de niveau était interrompue par des taques, les roues d'arrière d'un chariot plein ne s'engagèrent pas sur les rails. Pour les mettre sur la voie, le hiercheur souleva le véhicule et l'effort qu'il fit provoqua une hernie.

Les taques n'étaient pas munies de « cœurs » pour guider les roues vers les rails.

N° 3. — *Charleroi. — Charbonnage d'Appaumée-Ransart. — Puits du Marquis à Fleurus. — Étage de 282 mètres. — 9 mai 1904, vers 11 heures. — 1 blessé. — P.-V. Ing. A. Hardy.*

Hernie contractée en remettant sur rails une béroutte de terres pesant, chargée, 500 kilos.

Résumé

L'accident est arrivé dans un niveau intermédiaire, en recarrage, où la voie, nouvellement établie, se composait de petits rails Vignole fixés sur des bois de taille à l'aide de crampons. On n'employait des billes que pour les voies principales.

Il n'est pas établi que le déraillement soit dû à la défectuosité de la voie.

N° 4. — *Centre. — Charbonnages du Bois du Luc. — Puits du Quesnoy à Trevières. — Étage de 180 mètres. — 24 juin 1904, vers 19 heures. — 1 blessé. — P.-V. Ing. Gustave Lemaire.*

Mise sur rails d'un chariot plein déraillé.

Résumé.

Un meneur a contracté une hernie en soulevant un chariot de terres déraillé en pleine voie. La voie et le véhicule étaient en bon état.

N° 5. — *Centre. — Charbonnages de Bascoûp. — Puits n° 4 à Chapelle-les-Herlaimont. — Étage 510 mètres. — 10 février 1905, vers midi. — Un blessé. — P.-V. Ing. P. Defalque.*

Mise sur rails d'un chariot plein.

Résumé.

Un chariot plein ayant déraillé à l'entrée d'une voie, après avoir été manœuvré sur des taques, le hiercheur se plaça du dos contre l'avant et contracta une hernie en essayant de soulever le véhicule.

N° 6. — Charleroi. — Charbonnage de Marcinelle-Nord. — Puits n° 11 à Marcinelle. — Etage de 956 mètres. — 16 septembre 1905, vers 16 heures. — P.-V. Ingénieur principal Vrancken.

Mise sur rails d'un chariot plein.

Résumé.

Un chariot de charbon avait déraillé des roues d'avant en heurtant la paroi de la galerie. Le hiercheur s'adossa à l'avant et le souleva en saisissant l'anneau du véhicule; il contracta ainsi une hernie.

N° 7. — Charleroi. — Charbonnage du Trien-Kaisin. — Puits n° 8 à Châtelineau. — Etage de 836 mètres. — 24 mai 1907, vers 10 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ed. Molinghen.

Mise sur rails d'un chariot plein.

Résumé.

Un ouvrier contracta une hernie en mettant sur rails un wagonnet chargé de déblais qui avait déraillé dans une courbe.

N° 8. — Charleroi. — Charbonnage de Sacré Madame. — Puits St-Théodore à Dampremy. — Etage de 841 mètres. — 5 juillet 1907, vers 13 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur O. Verboove.

Mise sur rails d'un chariot plein.

Résumé.

Un chariot plein ayant déraillé sur une voie de niveau, un porion souleva l'avant pendant qu'un ouvrier pressait sur l'arrière. Le hiercheur, qui s'était mis à côté du véhicule, eut un doigt écrasé entre le bord supérieur et une bête de la galerie.

La hauteur libre au-dessus d'un chariot sur rails était 0.25 à 0.35 mètre.

N° 9. — Charleroi. — Charbonnage de Roton-Farciennes. — Puits du Aulniats à Farciennes. — Etage de 215 mètres. — 23 septembre 1907, vers 15 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ch. Gillet.

Hernie contractée en mettant un chariot sur rails.

Résumé.

Un chariot plein ayant déraillé sur un joint présentant un redan, vers l'aval, de 2 à 3 centimètres et une déviation de même importance vers l'intérieur de la voie, le hiercheur et un porion, venu à son aide, remirent d'abord sur rails les roues d'avant puis soulevèrent l'arrière en se servant d'une forte scimbe. Le hiercheur lâcha alors celle-ci pour guider le wagonnet mais le porion n'en fut plus maître et fit ainsi un effort qui lui occasionna une hernie.

N° 10. — Centre. — Charbonnage de Haine Saint-Pierre-Houssu-La Hestre. — Puits n° 8-9 à Haine Saint-Paul. — Etage de 604 mètres. — 8 avril 1908, vers 8 heures. — Un blessé mortellement. — P.-V. Ingénieur A. Delrée.

Main blessée en mettant sur rails un chariot vide garé.

Résumé.

Le sol d'un évitement et l'entrevoie étaient garnis de taques métalliques. En voulant remettre un wagonnet vide qui était garé pour le passage d'un plein, un hiercheur eut une main prise entre la caisse du véhicule et le montant de la galerie qui était spacieuse.

Il négligea de se faire soigner, la blessure s'aggrava et il mourut des suites de cet accident.

N° 11. — Couchant de Mons. — Charbonnage du Rieu-du-Cœur. — Puits Saint-Placide à Quaregnon. — Etage de 794 mètres. — 23 janvier 1909, vers 9 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. Ed. Liagre.

Mise sur rails d'un chariot vide couché dans un changeoir.

Résumé.

Un sclopeur relevait un chariot vide couché sur la paroi d'un « changeoir (1) »; l'une des roues glissa du rail sur lequel était déjà posée et tomba dans le vide formé par l'écartement du plancher de l'« évitement »; l'ouvrier eut l'index gauche pris entre le bord du véhicule et la bête, dite de « baudet » placée à l'entrée du changeoir, parallèlement à la voie et à 1^m,10 de hauteur.

(1) Changeoir ou Cangeoi = élargissement de la galerie servant de garage

La galerie était plus haute du côté opposé mais les terrains y étaient trop durs pour creuser un changeoir.

N° 12. — *Centre.* — *Charbonnage de Haine-Saint-Pierre, Hous-su et La Hestre.* Puits n° 2 à Haine Saint Paul. — 14 juillet 1909, vers 8 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur L. Legrand.

Main prise en tournant un chariot sur les taques de l'évitement d'un montage.

Résumé.

Des taques en fonte garnissent le sol au pied d'un montage et entre les rails de la costresse d'où il est parti.

Un wagonnet ayant été chargé de terres à ce montage, deux ouvriers se mirent en devoir de le remettre sur la voie. En reculant, le chariot écrasa la main gauche de l'un d'eux contre un montant de la costresse située en face du montage.

N° 12. — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage du Levant du Flénu.* — Puits n° 19 à Cuesnes. — Etage de 582 mètres. — 12 août 1909, vers 22 heures. — Un blessé. — Ingénieur E. Devillez.

Main écrasée par une poulie chargée sur un wagonnet.

Résumé.

Afin de l'atteler à une rame, un ouvrier voulut tourner, de 180°, dans une costresse, un chariot plein portant une poulie de plan incliné placée dans son châssis. Ce châssis, large de 200 m/m, pénétrait dans l'avant du véhicule et reposait sur le bord d'arrière.

Au cours de cette opération, le châssis glissa et le masque, entourant une moitié de la poulie, écrasa un doigt de l'ouvrier contre le bord latéral du wagonnet.

N° 14. — *Charleroi.* — *Charbonnage du Nord de Charleroi.* — Puits n° 6 à Souvret. — Etage de 200 m. — 3 mars 1906, vers 9 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur P. Defalque.

Manœuvre d'un chariot vide dans un évitement.

Résumé.

Un hiercheur eut la main droite écrasée entre un étançon d'un niveau et la caisse d'un chariot vide qu'il garait dans un évitement

constitué d'une taque en tôle, de 1^m × 0^m,50, placée contre la voie et d'une planche, de 0^m,25 de largeur, joignant la tôle.

N° 15. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Monceau-Fontaine.* — Puits n° 10 à Forchies-la-Marches. — Etage de 380 mètres. — 30 avril 1906, vers midi. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur H. Ghysen.

Manœuvre d'un chariot vide sur des taques.

Résumé.

Un ouvrier à veine, remplaçant un hiercheur absent, retira un chariot vide de la cage d'une balance et le fit pivoter sur les taques en fonte pour l'engager sur une voie. Les roues d'avant butèrent contre la taque de cœur et la main gauche de l'ouvrier fut écrasée entre le bord du véhicule et la paroi maçonnée.

La distance entre le mur et un chariot placé sur la voie est de 0^m,15 environ.

N° 16. — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage du Rieu du Cœur.* — Puits n° 5 à Quaregnon. — Etage de 550 mètres. — 9 février 1911, vers 12 heures. — Un tué. — P.-V. Ing. Ed. Liagre.

Sceloneur écrasé par un paquet de rails.

Résumé.

Un sceloneur avait quitté un chantier abandonné avec un chariot portant 9 rails de 4 mètres de longueur, pesant 11 kilos par mètre, réunis par une corde.

Il fut trouvé, étendu en travers d'une costresse, devant le wagonnet déraillé auquel il était attaché par sa bretelle. Le paquet de rails était tombé du véhicule et reposait sur le dos de la victime dont la lampe pendait à un bois de la galerie.

Il est probable que la victime a voulu remettre, seule, le chariot déraillé sur la voie.

Depuis cet accident le transport des rails se fait, à ce charbonnage, sur des chariots spéciaux.

N° 17. — *Liège. — Charbonnage du Horloy. — Puits de Til-
leur. — Etage de 490 mètres. — 1^{er} avril 1911, vers 11 heures. —
Un blessé. — P.-V. Ing. P. Fourmarier.*

Hiercheur blessé en garant une berlaine vide dans une niche.

Résumé.

Un hiercheur a eu la main droite prise entre une berlaine vide, mal garée, qu'il poussait dans une niche, placée sur le côté d'une hacnure, et une berlaine pleine que poussait un autre hiercheur sur la voie de la hacnure.

La berlaine vide se plaçait, dans la niche, perpendiculairement à la voie.

Au Comité, M. l'Ingénieur Viatour a fait observer qu'il eût été préférable de loger la berlaine vide, dans la niche, parallèlement à la voie. Pour cela il aurait fallu que la longueur de la niche, fût plus grande.

N° 18. — *Couchant de Mons. — Charbonnage des Chevalières. — Puits n° 1 à Dour. — Etage de 762 mètres. — 2 octobre 1911, vers 10 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. O. Verbouwe.*

Mise sur rails d'un chariot vide.

Résumé.

Un scloneur remettait sur rails un chariot vide, déraillé, qui buta contre un montant de la galerie. Par suite du choc, une pierre de 7 à 8 kilos, tomba du toit et atteignit l'ouvrier à la main droite.

SÉRIE VII

Moteur humain. — Chariots échappés ou lancés seuls dévalant une voie.

PRÉAMBULE

Il y a eu vingt-quatre accidents, dont chacun a fait une victime, six personnes ont été tuées ou blessées mortellement, dix-huit ont été blessées grièvement.

Dans tous les cas, sauf trois, c'est un autre ouvrier que celui qui manipulait les chariots, qui a été la victime.

Le plus souvent aussi, les manœuvres des chariots, avant échappement ou lancement, se faisaient par poussage.

Il est arrivé plusieurs fois que le chariot a été abandonné à lui-même par suite de la chute du pousseur. Dans plusieurs accidents (notamment les n°s 3, 8, 9 et 21), le chariot a dépassé le garage prévu ou s'en est échappé.

L'étroitesse des galeries et le manque de garage sont intervenus comme cause seconde dans maints accidents, tandis que le manque de hauteur intervenait dans la cause première, le heurt de la tête contre le toit ayant fait lâcher prise au pousseur. Un assez bon nombre d'accidents sont dus à des erreurs ou à des imprudences manifestes, soit de la victime, soit le plus souvent d'un autre ouvrier.

La succession de plusieurs scloneurs sur une même voie a été la cause de plusieurs accidents. Une telle succession est spécialement dangereuse quand la pente est forte et que les voies sont étroites et basses.

Les accidents n°s 2, 6, 8, 12, 18 et 19 se sont produits dans des voies assez inclinées; ils ont ainsi souvent plus de gravité dans leurs conséquences et se rapprochent des accidents de plans inclinés.

Plusieurs ont donné lieu à des critiques de la part des comités, qui ont désapprouvé le selonage sur de pareilles pentes.

Le mode d'enraiment ne semble pas avoir donné lieu à des mécomptes, c'est le manque d'enraiment qui est intervenu dans les causes de plusieurs accidents.

RÉSUMÉS

N° 1. — *Couchant de Mons. — Charbonnage de Belle-Vue. — Puits n° 7 à Dour. — Etage de 720 mètres. — 26 janvier 1904, à 12 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. M. Hallet.*

Un chariot plein, dévalant seul sur une voie en pente légère, atteint un calin.

Résumé.

Un cheval manquant dans une costresse en pente de 3 à 0° le transport se faisait par quatre seloneurs qui se suivaient un à un et se plaçaient derrière les chariots pleins.

Un calin, occupé à réparer la voie, s'était garé pour le passage des deux premiers seloneurs dans un endroit dangereux et en cherchait un meilleur quand il fut atteint par le 3^e chariot plein qui descendait la pente, seul, à assez vive allure. Le 4^e hiercheur arriva ensuite avec son wagonnet qui heurta le précédent.

Le 3^e hiercheur prétend que son chariot s'est échappé en le remettant sur rails au sommet de la pente, mais on suppose qu'il l'a lancé, comme il le faisait parfois, car il n'aurait pas eu le temps de faire ce travail avant l'arrivée du 4^e hiercheur.

L'emploi d'enrayoirs n'était pas nécessaire; un chariot plein, descendant la pente sans être lancé, s'arrêtait de lui-même à l'endroit de l'accident.

Comité.

L'auteur du procès-verbal fait observer que cet accident ne se serait pas produit avec le selonage à « spales »; il ne veut pas préconiser ce système parce qu'il présente d'autres causes de dangers, surtout sur les pentes plus accentuées.

M. l'Ingénieur Lemaire demandant qu'on ménage des refuges de distance en distance, M. Hallet fait remarquer qu'il y avait un long garage à 18 mètres de l'endroit où le calin s'était garé.

N° 2. — *Liège. — Charbonnage de Gosson-Lagasse. — Puits n° 1 à Montegnée. — Etage à 302 mètres. — 31 janvier 1904, vers 2 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur P. Fourmarier.*

Hiercheur entraîné sur une voie en pente par une berline pleine dont il calait les roues.

Résumé.

Au sommet d'une voie en pente, reliant 2 niveaux, les hiercheurs calent les 4 roues des berlines pleines en introduisant, entre les rayons, deux « serrats » en chêne, de 0^m,75 de largeur, puis ils enlèvent la chaîne-barrière et poussent le véhicule pour le faire descendre.

Un hiercheur, fut trouvé, à 3^m en aval de la barrière ouverte, devant sa berline de charbon dont 3 roues étaient calées, le serrat d'avant ne passant pas dans la 4^{me}. Il a déclaré que la berline s'était mise en mouvement au moment où, placé devant, il installait le deuxième serrat. On suppose qu'il ne se sera aperçu de ce que le « serrat » était insuffisamment engagé, qu'après l'ouverture de la barrière et qu'il aura voulu arrêter son chariot pour compléter l'enraiment.

La pente, de 80° à l'endroit de l'accident, diminuait vers le bas.

Le comité a regretté que l'on fit encore des transports par hiercheur sur des pentes aussi fortes; si une enrayure se déplace, la situation de l'ouvrier devient dangereuse. Dans le cas présent, on pouvait réduire l'inclinaison à 4 1/2° en rendant la pente uniforme.

N° 3. — *Centre. — Charbonnage de Maurage. — Puits n° 2 à Maurage. — Etage de 690 mètres. — 28 mai 1904, à 15 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur J. Petitjean.*

Chariot plein, lancé sur une voie, atteint un ouvrier qui n'avait pu se garer.

Résumé.

Dans une galerie très étroite, où il avait fallu entailler le boisage pour livrer passage aux chariots, la voie présentait des pentes et contre-pentes de 1/2 à 3° entre les taillés et le premier évitement, sur 50 mètres de longueur environ.

Les hiercheurs des tailles conduisaient leurs chariots pleins jusqu'à certaine distance de l'évitement, puis les lâchaient sur un signal

donné par l'un des meneurs de l'évitement, qui devait saisir les chariots à la volée!

Des ouvriers à veine, retournant au puits, furent rejoints par un chariot lancé de cette façon, et qui avait dépassé l'évitement parce que les meneurs n'avaient pu le retenir. L'un de ces ouvriers, ne parvenant pas à se garer complètement, fut comprimé entre le véhicule et un bois de soutènement. Il n'a pas été possible de déterminer l'endroit où l'accident s'est produit; les évaluations des témoins, de la distance de cet endroit à l'évitement, varient de 5 à 26 mètres.

Le Comité a critiqué la section, très réduite, de la voie de roulage et la manœuvre dangereuse qu'on y pratiquait.

N° 4. — Charleroi. — Charbonnage du Bois de La Haye. — Puits n° 5 à Anderlues. — Etage de 430 mètres. — 6 octobre 1904, vers 16 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur I. Velings.

Un chariot plein s'échappe et rejoint un hiercheur arrêté derrière son chariot.

Résumé.

Une voie de niveau, de 0 à 2° de pente, avait 50 mètres de longueur entre une trémie et le bouveau auquel elle aboutissait; sa section avait été fort réduite par des poussées de terrain.

Un hiercheur de 15 ans poussait un chariot plein qui s'arrêta à 7 mètres du bouveau parce que les roues étaient serrées entre les rails.

A ce moment, il fut rejoint par un chariot plein qui arrivait assez lentement et qu'il essaya de retenir du dos, mais sa tête buta contre une pierre qui dépassait le toit et descendait jusqu'à 1^m,02 du sol. Bien qu'elle fût coiffée de son chapeau, la victime eût une fracture de la boîte cranienné.

Le second wagonnet, après avoir été rempli à la tremie par un surveillant, s'était échappé pendant que celui-ci allait en chercher un autre. A cet endroit, la pente n'est que de 1/4 de degré et l'auteur de l'enquête a constaté qu'un chariot, vide ou plein, ne peut se mettre en marche de lui-même.

N° 5. — Charleroi. — Charbonnage du Nord de Charleroi. — Puits n° 6 à Souvret. — Etage de 200 mètres. — 26 novembre 1904, vers 15 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. P. Defalque.

Une rame de chariots pleins, lancés sur une voie en pente, atteint un hiercheur.

Résumé.

Un bouveau, où circulent des trains de 12 chariots, est relié à un plan incliné comme il est indiqué fig. 7. L'accrocheur de la base du plan fait descendre les chariots pleins par la voie B en procédant comme suit, à cause de la pente de la courbe: il retient le premier chariot d'une rame à l'origine de la courbe en enrayant deux roues qui sont folles sur les essieux; quand trois autres ont rejoint le premier, il lance cette série de 4 véhicules qui descend seule jusqu'au bois d'arrêt P. Cette manœuvre ne se fait qu'après un signal donné par le hiercheur du bouveau qui a remis le bois P en place.

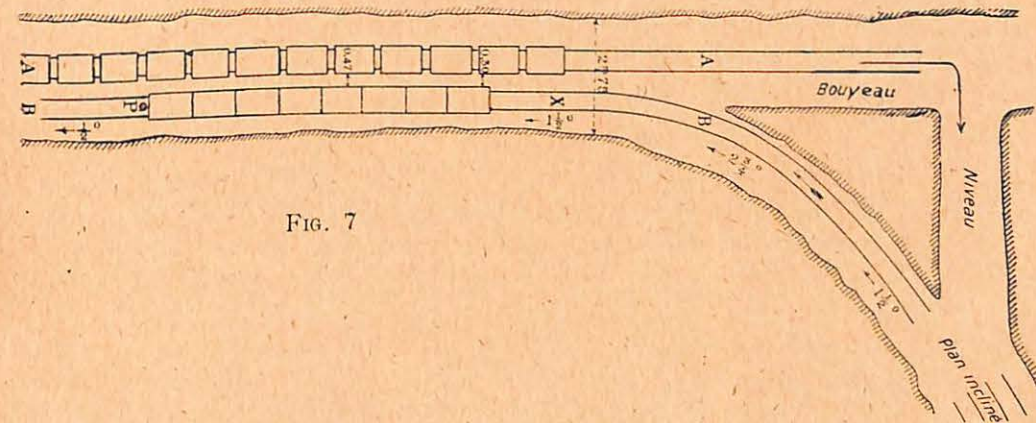


FIG. 7

L'accrocheur lance ensuite deux autres séries de la même façon, mais sans signal.

Le hiercheur du bouveau, qui attache les pleins et détache les vides, se gare dans l'entrevoie où règne un espace de 30 à 47 centimètres entre les chariots ou, encore, en montant sur un chariot plein.

L'accident s'est produit à l'arrivée d'une rame vide et alors qu'il y avait 8 chariots pleins derrière le bois B. Le hiercheur, placé en X, ne s'aperçut pas de l'arrivée de la dernière série de 4 chariots pleins qui le culbuta.

N° 6. — Charleroi. — Charbonnage de Bonne Espérance. — Puits n° 1 à Lambusart. — Etage de 558 mètres. — 20 décembre 1904, vers 9 heures. — Un tué. — P.-V. Ing. A. Bertiaux.

Hiercheur renversé par le chariot plein qu'il venait de décaler au pied d'une taille.

Résumé.

Deux hiercheurs A et B assuraient le service d'une voie montante, longue de 34 mètres et de 7 à 8 degrés de pente, desservant une taille. En arrivant au pied de la taille avec un wagonnet vide, A plaçait une cale en bois devant une roue d'aval et B immobilisait 2 roues à l'aide d'enrayures en fer. Après chargement, A enlevait la cale et descendait, seul, la voie, puis B poussait le chariot jusqu'en bas.

A ayant écarté la cale d'un wagonnet chargé, celui-ci se mit en mouvement, rejoignit cet ouvrier et le blessa mortellement. B a reconnu qu'il avait oublié d'enrayer.

On pouvait enlever la cale sans se mettre devant le véhicule. Celui-ci restait en place avec une seule roue enrayer.

Le Comité a recommandé l'emploi de barrières, dans le genre de celles des plans inclinés, dans les voies descendantes comme celles où l'accident s'est produit.

N° 7. — Centre. — Charbonnage de Ressaix. — Puits de Leval à Ressaix. — Etage de 360 mètres. — 17 février 1905, vers 10 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. M. Hallet.

Un chariot de terre s'échappé des mains du hiercheur qui le poussait.

Résumé.

Un chargeur selonait avec le hiercheur dans un niveau afin de hâter la besogne. Ils se suivaient à une trentaine de mètres de distance, le premier poussant un wagonnet de charbon et le second un wagonnet de terre, lorsque le hiercheur trébucha, dut lâcher son chariot et ne put le rattraper. Après une course d'une trentaine de

mètres, ce chariot atteignit le chargeur au delà d'une forte courbe et près d'un endroit où la hauteur de la galerie est réduite à 0^m,95.

La victime, qui n'avait pu se garer à cause de l'étroitesse de la galerie (fig. 8), eut le bassin écrasé.

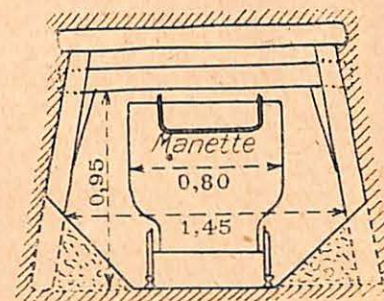


FIG. 8

D'après le surveillant, le premier hiercheur doit trainer et le second doit pousser son chariot quand ils se suivent.

La pente de la voie varie de $+2^{\circ}$ à $-\frac{1}{4}^{\circ}$ sur les 45 mètres parcourus par le chariot échappé.

N° 8. — Charleroi. — Charbonnage de Marcinelle-Nord. — Puits n° 11 à Marcinelle. — Etage de 956 mètres. — 27 juin 1905 à 16 heures. — Un tué. — P.-V. Ing. principal Vrancken.

Chariot plein échappé d'une station.

Résumé.

En aval d'une station, il y avait une voie en ligne droite, de 35 mètres de longueur, où la pente variait de 4 à $1\frac{1}{2}^{\circ}$. Les chariots pleins étaient maintenus dans la station, où l'inclinaison était de $1\frac{1}{2}^{\circ}$, par une cale en bois avec échancrure s'adaptant sur le rail. De plus, une barrière en bois se trouvait au sommet de la pente.

Habituellement, deux hiercheurs manœuvraient un chariot à la fois sur la voie. Pour accélérer la besogne, un surveillant leur adjoignit un 3^e hiercheur en recommandant de n'engager un 2^e chariot plein sur la pente qu'après avoir reçu, du bas, le signal annonçant que le premier était garé.

Un des hiercheurs poussait un chariot plein sur la pente quand il fut rejoint et écrasé par le wagonnet suivant qui s'était échappé de la station. Les deux hiercheurs, qui s'y trouvaient, n'avaient pas fait retomber la barrière après le départ de leur compagnon et il est probable qu'ils avaient négligé de remettre la cale sur le rail, car celle-ci était efficace.

N° 9. — Charleroi. — Charbonnage de Monceau-Fontaine. — Puits n° 8 à Forchies. — Etage de 320 mètres. — 15 septembre 1905 vers 15 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. H. Ghysen.

Chariot plein échappé des mains du hiercheur qui le poussait.

Résumé.

Un chariot plein, qui s'était échappé des mains de son hiercheur, dépassa le garage où il devait s'arrêter et heurta le chariot vide qu'un autre hiercheur poussait. Ce dernier eut un bras pris entre son wagonnet et le boisage de la voie qui montait légèrement vers les fronts.

La hauteur de la galerie dépassait celle des chariots de 10 à 20 centimètres seulement.

N° 10. — Centre. — Charbonnages de Bascoup. — Puits n° 4 à Chapelle-lez-Herlaimont. — Etage de 610 mètres. — 20 septembre 1905 vers 15 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. P. Broquet.

Chariot plein échappé d'une gare de formation.

Résumé.

Le hiercheur d'un chantier amenait les chariots pleins jusqu'au bouveau où il les lançait sur la voie leur destinée. Les conducteurs du poste de jour y laissaient toujours, à 30 mètres du niveau, un chariot enrayé pour servir de tête à la rame suivante. A la fin de la journée, il restait quinze à vingt chariots que les conducteurs du poste suivant menaient au puits en deux rames et sans laisser aucun chariot sur la voie.

Un ouvrier suivit la dernière de ces rames qui s'arrêta bientôt au passage d'un train de chariots vides.

A ce moment arrivait de la costresse le hiercheur qui crut que la dernière rame pleine n'était pas encore partie. Il lança donc son chariot qui continua de rouler et atteignit l'ouvrier qui ne put se garer, ne l'ayant pas entendu venir.

Le bouveau, spacieux, avait une pente de 10 millimètre par mètre.

N° 11. — Charleroi. — Charbonnage de Baulieusart. — Puits n° 1 à Fontaine l'Évêque. — Etage de 470 mètres. — 21 février 1906, vers 15 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. P. Defalque.

Retour d'un chariot plein amené dans un garage.

Résumé.

Un hiercheur avait amené dans un évitement un chariot plein qu'il avait laissé contre les wagonnets précédents, à 2 mètres au delà du talon de l'aiguille. Comme un autre hiercheur arrivait en poussant deux chariots reliés entre eux, il voulut guider le premier sur l'aiguille mais il fut pris entre celui-ci et son chariot qui était revenu en arrière.

Le gonflement du mur, au delà du talon de l'aiguille, avait provoqué une pente inverse qui a été la cause du retour du wagonnet.

N° 12. — Charleroi. — Charbonnage de Sacré Madame. — Puits Blanchisserie à Charleroi. — Etage de 806 mètres. — 11 juin 1906, vers 16 heures. — 1 tué. — P.-V. Ing. O. Verbouwe.

Chariot échappé, dévalant une voie en forte pente.

Résumé.

Les hiercheurs, des deux bouteries figurées au croquis (fig. 9), vont jusqu'en V et d'autres hiercheurs font le service entre V et le changeoir R. Ces derniers avaient garé, au pied de la deuxième bouterie, un chariot vide destiné à la première lorsque les deux hiercheurs de la première leur demandèrent de les aider à dégager leur wagonnet plein qui s'était calé, en Y, sous une bête pliée, déjà entaillée. On repoussa le wagonnet vers le haut et les hommes de l'aval retournèrent en V.

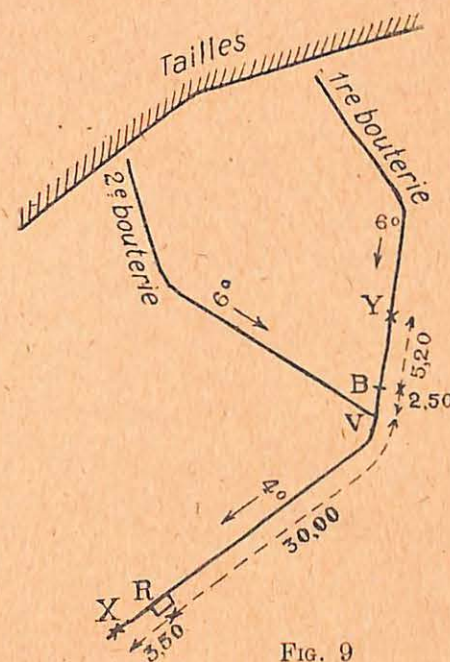


Fig. 9

L'un des hiercheurs de la première bouterie poussa ensuite le chariot dégagé à l'aide de la manette pendant que l'autre l'éclairait. En passant sous la bête pliée, la manette fut arrachée et le véhicule dévala librement la voie ; il rejoignit les ouvriers de la deuxième bouterie qui retournaient au puits et écrasa l'un d'eux, en X, contre un ressaut du toit.

Peu de temps avant l'accident, les hiercheurs de la première bouterie avaient cassé et arraché la barrière, située en B, composée d'un bois pivotant verticalement autour d'un boulon traversant son extrémité supérieure. Ces ouvriers prétendent avoir enrayé, comme d'habitude, l'une des roues du chariot plein avec un morceau de bois qui n'a pas été retrouvé. Les pentes moyennes des voies sont indiquées sur le croquis. Avec une roue enrayée, un chariot plein se tient immobile sur une pente de 4°.

La manette se composait d'une barre de 38 centimètres de longueur terminée par 2 crochets qu'on adapte au bord du chariot.

N° 13. — Centre. — Charbonnage de Bascoup. — Puits n° 4 à Chapelle lez Herlaimont. — Etage de 510 mètres. — 8 octobre 1906, vers 17 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. P. Broquet.

Raccordeur blessé à la suite du dévalement de chariots échappés.

Résumé.

On démontait les voies à l'extrémité d'un bouveau à double voie, de 2° de pente, où avait été installé un trainage mécanique. Des ouvriers avaient mis en marche et poussaient sur la voie Sud, un train composé de deux chariots remplis de traverses, ayant chacun une roue enrayée, et d'un truc portant des rails. Pour accélérer l'allure, l'un d'eux retira l'une des broches de bois puis il essaya vainement de la remettre. Le convoi prit bientôt une allure telle que ces ouvriers durent l'abandonner. Un peu plus loin, la seconde broche restée en place, qui faisait saillie de 0^m,40 environ, heurta et lança vers l'aval deux chariots vides stationnant sur l'autre voie du bouveau. Ceux-ci renversèrent un chariot vide, déraillé sur cette voie, qui blessa un raccordeur lequel s'était réfugié derrière ce véhicule en entendant venir le convoi.

L'espace régnant entre les deux voies avait 0^m,30 de largeur.

N° 14. — Charleroi. — Charbonnage du Nord de Gilly. — Puits n° 1 à Fleurus. — Etage de 257 mètres. — 14 mai 1907, vers 13 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ed. Molinghen.

Mise en marche intempestive et déraillement d'un chariot sur lequel le hiercheur était monté.

Résumé.

Un porion poussait un chariot en bois, de 0^m,87 de hauteur, rempli de terres sur lesquelles il avait déposé une taque en fonte qui glissa. Pour égaliser les pierres, il arrêta le wagonnet et s'agenouilla sur le bord postérieur, mais le véhicule se remit en marche spontanément, parcourut une longueur de 2 mètres environ, dérailla sur un aiguillage et culbuta vers l'avant en entraînant le porion qui mit une heure à se dégager.

La cause du déraillement n'est pas connue. La voie avait très peu de pente.

La victime n'avait pas pensé à caler son chariot.

N° 15. — Liège. — Charbonnage de Patience-Beaujonc. — Puits Bure-aux-Femmes. — Etage de 356 mètres. — 29 juin 1907, vers 15 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur O. Bailly.

Traineur atteint par une berline vide dévalant une voie.

Résumé.

Les voies, à forte pente, reliant une balance à deux tailles de reconnaissance, étaient disposées, au point de bifurcation, comme l'indique le fig. 10.

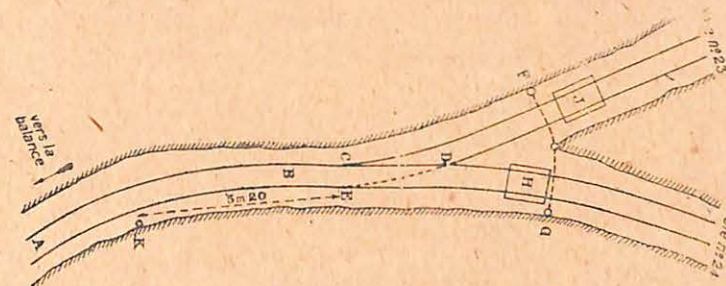


FIG. 10

Deux traîneurs, l'un poussant, l'autre tirant, avaient amené une berline vide en H où la voie n° 24 est de niveau. L'un d'eux retourna à la balance avec la berline pleine que l'unique chargeur des deux tailles avait laissé en I en amont de la chaîne-barrière F. L'autre changeait l'aiguille pour conduire la berline H sur la voie n° 23 lorsqu'il s'aperçut que ce wagonnet roulait vers lui à grande vitesse; effrayé, il s'enfuya vers la balance, puis voulut se garer en F, mais il fut blessé mortellement par la berline qui dérailla. On trouva un bois de calage dans l'une de ses roues.

Au moment de l'accident, le chargeur avait amené lentement une berline pleine par la voie n° 24; il assure qu'il l'avait arrêtée à 0^m,50 de la chaîne-barrière G, qui était fermée.

La pente varie de 5 à 2 1/2° depuis K jusqu'en E. Une berline vide, abandonnée en H, reste immobile sans qu'il soit nécessaire de la caler, mais elle prend une vitesse de plus en plus accélérée lorsqu'on la met en mouvement vers la balance.

N° 16. — Charleroi. — Charbonnage du Centre de Gilly. — Puits des Vallées à Gilly. — Étage de 806 mètres. — 12 mai 1908, vers 8 heures. — Un blessé. P.-V. Ingénieur Ch. Gillet.

Hiercheur atteint par un chariot dévalant une pente.

Résumé

Un hiercheur, de service dans une gare de formation, se tenait derrière le chariot plein destiné à former la tête d'une nouvelle rame et qui ne pouvait avancer parce que la dernière rame avait déraillé au démarrage.

Ce hiercheur fut atteint par un chariot plein lancé vers la station par un ouvrier recarreur qui prétend avoir crié préalablement. En amont de la station, la voie présentait une pente de 4 à 5°, sur 7 à 8 mètres de longueur, à l'endroit d'un recarriage pratiqué dans le mur.

N° 17. — Couchant de Mons. — Charbonnage de Ciply. — Puits n° 2 à Ciply. — Étage de 900 mètres. — 2 avril 1909 à 10 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. Desenfans.

Scлонеur traînant un chariot plein rejoint par un autre chariot lancé sur la même voie.

Résumé.

Deux ouvriers sclo-naient entre la costresse-bis et la double voie représentées fig. 11.

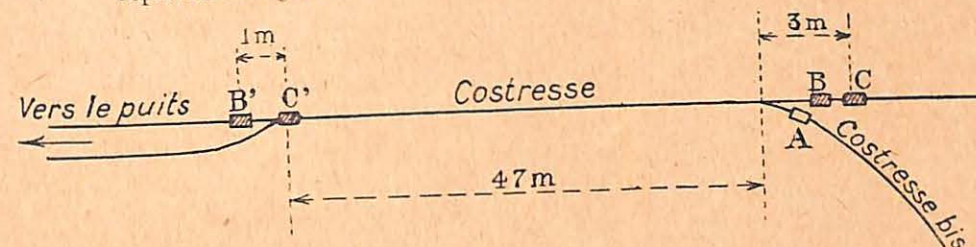


FIG. 11

L'un d'eux partit avec le chariot plein B, puis le deuxième, qui se trouvait près du wagonnet vide A, demanda à un troisième sclo-neur, placé près de C, de faire avancer un chariot vers lui.

Le deuxième sclo-neur n'eut pas le temps de se mettre devant le chariot C qui dévala la costresse dont la pente varie de 0 à 3° et tampona le chariot B à quelques mètres de l'aiguillage de la double voie. Le premier sclo-neur fut blessé à la jambe et à la main gauches. On retrouva les deux wagonnets en B et C.

L'endroit de stationnement en B et C est de niveau. Les chariots ne sont pas enrayés dans la costresse, car il est facile de modérer leur allure, que le sclo-neur se place devant ou derrière.

N° 18. — Charleroi. — Charbonnages Réunis de Charleroi. — Puits n° 1 à Charleroi. — Étage de 700 mètres. — 26 août 1909, vers 11 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. L. Hardy.

Encaisseur poussant un chariot, rejoint par une rame pleine lancée sur la même voie.

Résumé.

Une galerie de contour, en demi-cercle, à double voie, descend de 1^m,10 sur 24 mètres de longueur; la pente est donc de 2 1/2° environ.

A la suite d'une fausse manœuvre, une rame de quatre chariots pleins fut lancée par des encaisseurs de l'un des envoies, sur la voie où un des leurs poussait un chariot plein. Cet ouvrier n'entendit pas leurs signaux et fut atteint par la rame à la jambe gauche.

N° 19. — *Couchant de Mons. — Charbonnage de l'Agrappe. — Puits n° 3 à Frameries. — Etage de 850 mètres. — 31 août 1909, vers 19 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. O. Verbouwe.*

Descente, à bras d'homme, de deux chariots vides dans une vallée. Le second, non enrayé, rejoint le premier.

Résumé.

Une vallée sinueuse, à simple voie, mesure 100 mètres de longueur et à $7\frac{1}{2}^{\circ}$ de pente en moyenne avec maximum de 13° à 20 mètres du fond. Le transport s'y fait par chevaux qui se suivent à 20 mètres de distance et qui travaillent le jour et une partie de la nuit.

Les chevaux étant fatigués, un porion chargea, au début du poste de nuit, quatre hommes de descendre deux chariots vides, qui devaient se suivre à une quinzaine de mètres. Un ouvrier se mit à l'avant et un autre à l'arrière du premier wagonnet dont trois roues étaient enrayées. Puis l'un des hommes de la deuxième équipe poussa le second chariot sur la pente sans l'enrayer et sans attendre son compagnon, qui se trouvait à proximité de la vallée. Bientôt il dut lâcher ce chariot qui rattrapa et renversa le premier, à 10 mètres du fond, et blessa l'ouvrier qui poussait celui-ci.

M. l'Ingénieur en chef directeur du premier arrondissement a fait remarquer à l'exploitant les dangers que présentaient l'installation de cette vallée à pente variable et l'organisation du transport par chevaux et exceptionnellement par homme. Il l'a invité à ne pas s'enfoncer dans des vallées où la pente dépasse 8° , à interdire qu'un ouvrier se place, dans une vallée, à l'aval d'un chariot plein ou vide, à n'y effectuer qu'un transport à la fois et à prendre des mesures pour empêcher la circulation des personnes pendant le transport.

N° 20. — *Centre. — Charbonnage de Bascoup. — Puits n° 5 à Trazegnies. — Etage de 337 mètres. — 16 septembre 1910, vers 8 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ed. Molinghen.*

Ouvrier tirant un wagonnet, surpris par un wagonnet plein descendant une voie en pente.

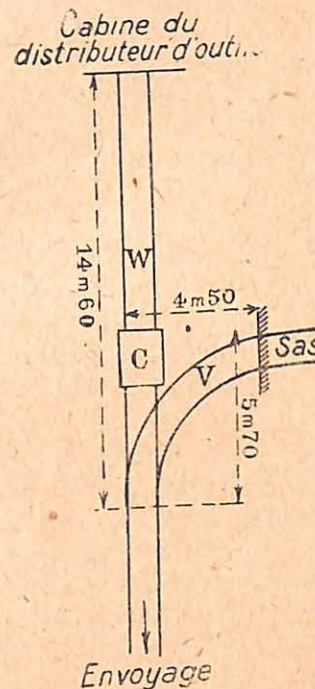


FIG. 12

Résumé.

Un distributeur d'outils, âgé de 64 ans, s'était placé à côté d'un wagonnet chargé d'outils pour le tirer vers l'envoyage après avoir libéré une roue qui était enrayée. Il était arrivé dans l'angle aigu formé par les voies V et W (fig. 12), lorsqu'un chariot plein sortit du sas. L'ouvrier fut pris entre les deux véhicules.

La pente vers l'envoyage de la voie W est faible; celle de la voie V est telle que les chariots pleins, provenant d'un transport par chaîne flottante, font d'eux-mêmes le trajet jusqu'à l'envoyage. Leur passage dans le sas est signalé distinctement par les choes contre des volets à axe horizontal.

N° 21. — *Charleroi. — Charbonnage de Monceau-Fontaine et Martinet. — Puits n° 18 à Marchienne. — Etage de 912 mètres. — 30 novembre 1910. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur H. Ghysen.*

Hiercheur atteint par un chariot plein échappé d'un évitement.

Résumé.

Un hiercheur, poussant un chariot plein dans une costresse à faible pente, dut s'arrêter parce que le wagonnet du hiercheur qui le précédait, avait déraillé. Au même moment, un autre chariot plein dévala librement la voie et blessa mortellement le premier ouvrier qui n'avait pu se garer à cause de l'étroitesse de la galerie.

Ce chariot avait été amené dans l'évitement, situé à 30 mètres en amont de l'endroit de l'accident, par un autre hiercheur qui l'avait abandonné, sans l'arrêter, pensant que le hiercheur qui avait quitté l'évitement le dernier, c'est-à-dire la victime, avait remis sur les

rails la planche, taillée en biseau, qui servait de dispositif d'arrêt. Cette planche fut trouvée à côté de la voie.

L'évitement, de 6 mètres de longueur, présentait, de l'amont vers l'aval, une rampe de $1/2^\circ$ suivie d'une pente de $3/4^\circ$. Un chariot, arrêté, ne s'y mettait pas spontanément en mouvement.

Le Comité a été d'avis que l'arrêt des wagonnets devait être assuré par un engin placé à demeure et plus efficace que celui qui était employé.

N° 22 — Charleroi. — Charbonnage de Masse et Diarbaix. — Puits n° 5 à Jumet. — Étage de 440 mètres. — 30 juin 1911, vers 15 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur H. Dandois.

Un hiercheur tombe et abandonne le chariot plein qu'il poussait.

Résumé.

Trois hiercheurs assuraient le service de la voie représentée fig. 13.

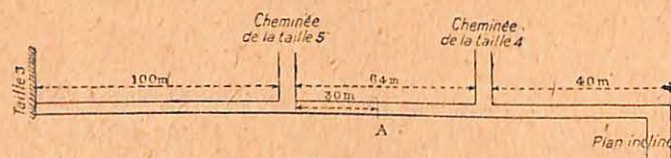


FIG. 13

L'un d'eux revenait de la taille n° 3 avec le dernier wagonnet de charbon et se trouvait au point A, lorsqu'il buta contre une pierre placée sur la voie, en même temps que sa tête heurtait une bête de boisage. Il tomba à la renverse, sa lampe s'éteignit et il dut lâcher son chariot. Celui-ci écrasa un autre hiercheur contre un wagonnet vide qui se trouvait, sur la voie, au pied de la cheminée de la taille n° 4.

La victime, qui n'avait pas entendu venir le véhicule abandonné, aurait pu se garer à côté de son wagonnet.

La pente de la voie est de 1° au maximum entre les deux cheminées ; ailleurs elle est presque nulle.

Le Comité estime qu'il serait utile d'aménager, dans les voies de roulage, des évitements au pied des trémies afin de pouvoir placer le wagonnet à charger en dehors de la voie où circulent d'autres chariots.

N° 23 — Liège. — Charbonnage des Kessales. — Puits du Xhorré à Flémale-Grande. — Étage de 600 mètres. — 7 avril 1912, vers 2 heures. — Un tué. — P.-V. Ing. Ed. Van Herckevode.

Un hiercheur laisse échapper sa berline qui atteint le hiercheur précédant celle-ci.

Résumé.

Un hiercheur était chargé du transport des pierres provenant d'un chantier. Vers la fin du poste, deux ouvriers l'aiderent à amener les dernières berlaines au puits ; ils se suivaient à 7 mètres de distance environ ; le hiercheur était le dernier.

Une berline vide restée sur la voie obligea le premier ouvrier à s'arrêter. Au même moment, le deuxième glissa et laissa échapper son wagonnet qui vint écraser le premier contre sa berline. La victime succomba à ses blessures.

La galerie était spacieuse. La pente de la voie était de 5 millimètres par mètre ; une berline pleine, lancée à la vitesse de 5 kilomètres à l'heure, s'arrêtait au bout de 4 à 5 mètres.

N° 24 — Liège. — Charbonnage de Patience-Beaujone. — Siège Beaujone à Ans. — Étage de 360 mètres. — 13 mars 1913, à 9 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. E. Delcourt.

Porteur de bois, garé, atteint par une berline abandonnée par son hiercheur.

Résumé.

Au moment où un porteur de bois ouvrait la porte située au pied d'une trémie, il entendit venir une berline pleine sur la voie de niveau et se gara entre deux montants situés en aval de la porte. La berline, arrivant seule à grande vitesse, passa sur la taque, où les

rails sont interrompus du côté de la trémie, et, à cause de la courbe de la voie, se dirigea vers le porteur qui fut écrasé contre un montant.

Le hiercheur, qui conduisait cette berlaine à l'aide d'une manette, avait dû lâcher prise, à 11 mètres de la trémie, parce que sa tête avait donné contre un cadre surbaissé. La pente de la voie était de 2° environ.

Ordre était donné au personnel de ne s'engager sur une voie qu'en suivant un traîneur.

SÉRIE VIII

Moteur humain : Mouvement intempestif dans une station ou un garage.

PREAMBULE

Les accidents de cette série, qui constituent en quelque sorte des cas particuliers de la série précédente, ont été au nombre de dix, faisant chaque fois une seule victime, qui a toujours été une personne étrangère à la mise en mouvement des wagonnets. Deux d'entre eux ont eu des suites mortelles. Sept se sont produits à des accrochages près du puits ou près d'une balance. Des wagonnets ou des trains de wagonnets, mis en mouvement intempestivement ou même spontanément, en venaient heurter un autre, blessant un ouvrier placé entre les deux ou entre ce dernier et le puits.

A deux reprises les comités ont conseillé des verroux d'arrêt immobilisant les chariots en un point donné. Dans l'accident 4, il y en avait un, mais défectueux.

Il y a aussi quelques négligences. Ces endroits où l'on manipule rapidement un grand nombre de chariots, exigent beaucoup d'attention et beaucoup d'ordre. Il y faut aussi abondance de lumière; un éclairage final intensif est souvent possible et est très recommandable.

Sur les évitements, quand ceux-ci sont en pente si peu que ce soit, il convient aussi d'avoir des dispositifs de calages.

RÉSUMÉS

N° 1. — Charleroi. — Charbonnage d'Appaumée-Ransart. — Puits du Marquis à Fleurus. — Etage de 292 mètres. — 28 janvier 1904, à 9 heures. — 1 blessé. — P.-V. Ing. A. Bertiaux.

Chariot plein heurtant un autre chariot plein et blessant le hiercheur qui retenait ce dernier.

Résumé.

Un garage à double voie était en pente de 1 à 2° vers le sommet d'un plan incliné de même direction. Un gamin de 13 ans était chargé de caler successivement les chariots pleins d'avant à l'aide d'une broche en fer de 300 millimètres de longueur et de 25 millimètres de diamètre qu'il introduisait dans l'un des trous, de 40 millimètres de diamètre, des roues d'avant.

Deux chariots pleins, distant de 2^m,50, stationnaient près du plan sans être enrayés et le gamin retenait le premier par le bord d'arrière parce que, prétend-il, les trous des roues étaient trop petits pour l'enrayoir. A ce moment, un troisième wagonnet fut lancé contre le deuxième lequel heurta le premier en écrasant le pouce gauche du gamin qui se tenait dans l'entrevoie. L'endroit était bien éclairé.

N° 2. — Centre. — Charbonnage de Houssu. — Puits n° 2 à Haine-St-Paul. — Etage de 276 mètres. — 17 octobre 1904, à 8 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. J. Petitjean.

Chariot plein se mettant en marche intempestivement dans un chargeage.

Résumé.

Une rame de wagonnets pleins, amenée trop vigoureusement à un chargeage, s'avança jusqu'à toucher la balance qui dessert le niveau inférieur de ce chargeage.

Les ouvriers, après avoir détaché les chariots, dirigeaient les deux premiers vers les plateaux de la balance quand le troisième se mit en marche spontanément, à cause de la pente de la chambre, et heurta un des premiers chariots. L'ouvrier, qui le manœuvrait, eut la main droite prise entre l'avant de son wagonnet et un montant de la balance.

N° 3. — Liège. — Charbonnages de La Haye. — Siège Piron à Saint-Nicolas. — Etage 600 mètres. — 9 décembre 1905, vers 8 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. L. Lebens.

Accrocheur poussé vers la cage par une berlaine pleine échappée du chargeage.

Résumé.

L'accrocheur du chargeage Nord, figurée ci-contre (fig. 14), avait négligé de placer le bois d'arrêt A qui doit protéger les berlines préparées pour une cordée.

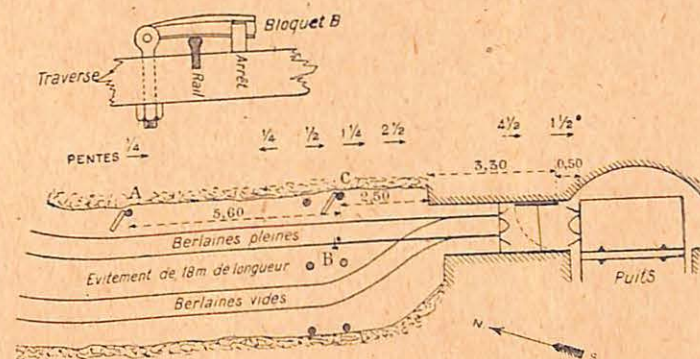


FIG. 14

Un hiercheur ayant poussé sa berlaine contre la dernière des trois berlines pleines stationnant dans l'évitement, le choc se transmit à la première qui roula vers le puits et lança l'accrocheur sur la cage en mouvement. Celui-ci se préparait à pousser vers le sud les berlines vides, de la cage qui manœuvrait, afin de les remplacer par des pleines. Il affirme avoir fermé le bloquet B mais ne sait si celui-ci est bien tombé au Nord de l'arrêt. On n'a pu établir la position qu'occupait le bloquet après l'accident.

L'auteur du procès-verbal a constaté que le bloquet, formé d'un morceau de rail, pouvait tomber sur l'arrêt et même au Sud de celui-ci. Le boulon d'attache, à la traverse de la voie, présentait un jeu tel qu'il était facile de le faire pivoter de 360° en agissant sur le bloquet.

On ne se servait pas du bois d'arrêt C pendant les manœuvres.

N° 4. — *Charleroi. — Charbonnage de Masse Diarbois. — Puits n° 5 à Jumet. — Etage de 321 mètres. — 22 décembre 1906, vers 8 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur J. Lahaye.*

Encaisseur pris entre deux chariots.

Résumé.

Un encaisseur retirait de la cage Nord un chariot vide quand il fut atteint au coude par un chariot qu'il avait amené, sur les taques, longues de 3^m,50, pour être encagé. Le wagonnet avait été heurté par une rame de deux chariots pleins qui venait d'arriver sur la voie Nord du chargeage et qui ne s'était pas arrêtée, comme d'habitude, à l'extrémité de la voie.

Au Comité, M^r l'ingénieur principal Vrancken a émis l'avis qu'un arrêt, qui aurait pu être constitué par un simple verrou à soulèvement placé en travers d'un rails de la voie à l'entrée de l'envoyage, eut été de nature à éviter l'accident.

N° 5. — *Liège. — Charbonnage d'Abhooz. — Puits de Milmort. — Etage de 250 mètres. — 7 décembre 1908, vers 15 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur G. Raven.*

Mise en marche spontanée de berlines pleines près d'un chargeage.

Résumé.

Les deux voies d'un chargeage, sont en ligne droite et de niveau sur 17 mètres de longueur, puis sont en courbe légère avec pente suffisante pour permettre le roulage spontané, vers le puits, de berlines pleines bien graissées; mais ce fait ne se produisait pas ordinairement.

Un aide-conducteur avait détaché les berlines d'une rame arrêtée en amont de la courbe et avait amené, contre d'autres berlines stationnant près du puits, les deux premières dont la seconde dérailla. Pendant qu'il remettait ce wagonnet sur rails, en se plaçant à l'arrière, la troisième berline de la rame se mit spontanément en marche et écrasa l'ouvrier contre la deuxième après avoir fait un très petit parcours.

N° 6. — *Charleroi. — Charbonnage de Sacré-Madame. — Puits Saint-Théodore à Dampremy. — Etage de 841 mètres. — 18 juin 1909, vers 11 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ch. Jadoul.*

Hiercheur atteint par un chariot heurté par une rame refoulée vers le puits.

Résumé

Un hiercheur, poussait un chariot vide vers le bouveau levant (fig. 15), a été pris entre le wagonnet plein n° 4, se trouvant sur les taques du chargeage, et le wagonnet d'avant A du restant d'une rame décrochée, stationnant dans le bouveau midi.

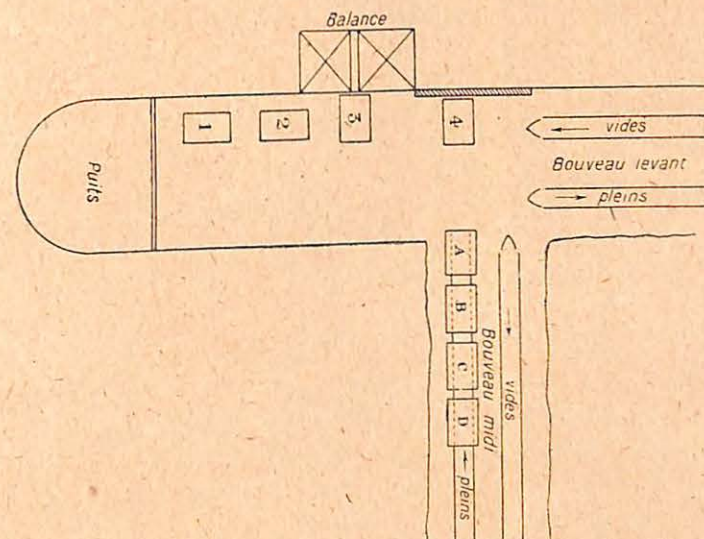


FIG. 15

Celle-ci avait été heurtée, à l'arrière, par la rame suivante qu'un conducteur refoulait vers le puits après avoir attelé son cheval au dernier chariot.

Le conducteur affirme avoir donné le signal d'usage annonçant cette manœuvre, mais la victime et les témoins ne l'ont pas entendu.

N° 7. — *Charleroi. — Charbonnage Réunis de Charleroi. — Puits n° 12 à Charleroi. — Etage de 685 mètres. — 19 octobre 1910, vers 9 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur H. Dandois.*

Mise en mouvement spontanée d'un chariot vers la cage, dans un chargeage.

Résumé.

L'encageur était occupé, dans une cage stationnant à un chargeage, à dégager un chariot plein qui avait dépassé la bascule d'arrêt. Le

hiercheur, qui était chargé d'amener les wagonnets un à un, se trouvait près d'un des montants de la cage lorsqu'il fut atteint par le chariot plein suivant qui s'était mis en mouvement de lui-même.

La victime a déclaré qu'il restait sept wagonnets dans la voie, à quelques mètres du puits. Ils n'étaient pas calés parce que la pente est très faible et que les wagonnets ne descendent jamais seuls. On n'a pu établir pourquoi le chariot, qui a causé l'accident, s'était mis en mouvement.

Le Comité a estimé que les wagonnets devraient être maintenus en place par un mode d'arrêt efficace, tel qu'un taquet rabattu.

N° 8. — *Charleroi.* — *Charbonnage d'Appaumée-Ransart.* — *Puits du marquis à Fleurus.* — *Etage de 345 mètres.* — *2 septem-1912, vers 8 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ingénieur I. Pieters.*

Encaisseur atteint par un wagonnet échappé.

Résumé

Le taquage situé à la recette supérieure d'un burquin était relié au taquage de l'envoyage du puits d'extraction, par une voie de 4 mètres de longueur, dont la première moitié avait 2° et la seconde 1° de pente vers le puits.

L'encaisseur du burquin laissa un chariot de terre à l'entrée de la voie; les roues d'arrière se trouvaient encore sur le taquage et il prétend avoir placé une petite pierre sous l'une des roues d'avant.

Ce wagonnet se mit spontanément en marche et tamponna, sur les taques du puits d'extraction, un encaisseur de ce puits qui poussait un chariot. La victime mourut des suites de cet accident.

N° 9. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Courcelles.* — *Puits n° 8 à Courcelles.* — *Etage de 470 mètres.* — *6 août 1913, vers 10 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur P. Thonnart.*

Choc d'un wagonnet stationnant dans un évitement.

Résumé

Un hiercheur venait de prendre le premier chariot stationnant dans un évitement et le poussait vers le plan incliné voisin; il fut atteint au coude par le chariot suivant lequel avait été heurté avec violence par un troisième qu'amenaient un autre hiercheur.

La cale, en bois, posée par la victime sur le rail devant l'une des roues du deuxième wagonnet, avait glissé sur une certaine longueur. La voie était en pente de 1/2° vers le plan.

N° 10. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Sacré-Madame.* — *Puits Mécanique à Dampremy.* — *Etage de 1093 mètres.* — *7 août 1913, vers 8 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ingénieur L. Legrand.*

Porteur de bois écrasé par un chariot de terres.

Résumé

Pendant le poste de nuit, un surveillant avait calé, à l'aide d'un morceau de bois placé devant l'une des roues, un chariot de terres dans la position A (fig. 16), c'est-à-dire, presque en face d'un évitement et sur la partie de niveau de la voie.

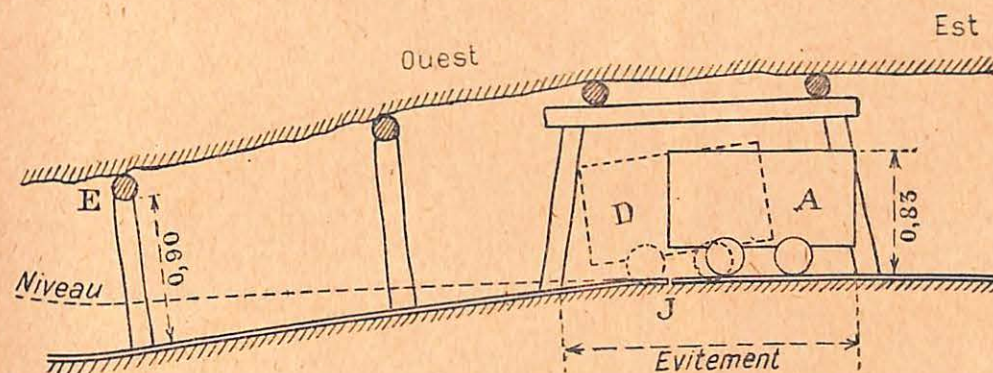


FIG. 16.

Au début du poste de jour, des ouvriers passèrent à côté de ce wagonnet qui se trouvait alors dans la position D, avec les roues d'avant à l'Ouest du joint J, sur les rails Ouest dont la pente est de 2 à 3 1/2°.

Plus tard, on trouva le corps, déjà froid, d'un porteur de bois dont la tête était prise entre la bête E et le bord d'avant du chariot sur lequel ses bras étaient étendus. Près de lui se trouvait sa lampe et deux allonges.

La galerie était basse et étroite. La hauteur libre, entre le chariot et la bête E, était de 5 à 12 centimètres.

Au Comité, l'auteur du procès-verbal a déclaré que le cinquième chariot pouvait heurter le quatrième, surtout si les taquets l'ont arrêté par les roues d'arrière.

M. l'Ingénieur Niederau signale qu'on fait parfois usage de taquets doubles, manœuvrés par la même commande et distancés de façon à comprendre le nombre de wagonnets d'un encagement, lesquels sont ainsi comme éclusés. Par l'arrêt de la rame contre le taquet d'avant, les wagonnets se mettent en contact et le détachement des attelages se fait sans le danger qui, autrement, peut résulter du choc des chariots pendant cette opération.

N° 2. — *Charleroi. — Charbonnage de Marchienne. — Puits Providence à Marchienne. — Etage de 912 mètres. — 23 mai 1907, vers 13 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. H. Dandois.*

Hiercheur blessé en formant une rame.

Résumé.

Après avoir décroché les chariots d'une rame vide un accrocheur, âgé de 15 ans, accrochait les chariots pleins sur l'une des deux voies d'un évitement situé au pied d'une balance.

Deux chariots pleins se trouvaient déjà à 15 mètres de la balance. Le hiercheur, qui amena le troisième, ne s'aperçut pas que le gamin eut la tête prise entre les deuxième et troisième wagonnets et ce fut le hiercheur suivant qui entendit les cris de la victime.

Une lampe était pendue à l'une des parois à 2 mètres de l'endroit de l'accident.

Les chariots sont munis de butoirs de 3 centimètres d'épaisseur placés au bas de la caisse. Pour les réunir, l'accrocheur, agenouillé dans l'entrevoie, se sert de chaînettes de 78 centimètres terminées par un crochet et un fer en forme de T. Le crochet passe d'abord dans l'anneau situé sous l'un des chariots, puis dans celui de l'autre et est accroché enfin au premier anneau.

Au Comité, M. l'Ingénieur principal Vrancken a émis l'avis que le travail devrait être organisé de façon qu'il soit défendu d'accrocher les chariots pleins pendant qu'on en amène encore d'autres.

SÉRIE X

Moteur humain. — Manœuvres sur des taques et divers.

PRÉAMBULE

Les accidents de cette série ont fait onze victimes (une par accident), quatre d'entre elles ont succombé aux suites de leurs blessures.

Ils n'apportent généralement aucun enseignement spécial qu'il y ait lieu de relever ici.

Il faut en excepter les accidents 5 et 6, qui contribuent à mettre en lumière le danger résultant de traîneurs se suivant de trop près.

Dans les deux cas dont s'agit, cette succession a engagé les ouvriers à commettre l'imprudence de prendre place sur le chariot lancé.

RÉSUMÉS

N° 1. — *Couchant de Mons. — Charbonnage de Ghlin. — Puits n° 1 à Ghlin. — Etage de 515 mètres. — 4 septembre 1905 vers 15 heures. — Un tué. — P.-V. Ing. Liagre.*

Un ouvrier se tue en heurtant une bête du boisage d'un nouveau.

Résumé.

Des ouvriers à veine retournaient au puits par un nouveau. Le premier ayant dépassé une toile qui remplaçait une porte arrachée, le second s'élança à sa suite, tête baissée, pour passer sous la toile qui retombait et, en se redressant, se tua en donnant violemment de la tête contre une bête du toit située à 2^m,20 du cadre de la porte.

La porte se trouve au bout d'une partie recarrée où la hauteur de la galerie atteint 2 mètres tandis que la bête contre laquelle buta la victime, est la seconde de la partie ancienne où la hauteur n'est que de 1^m,30.

N° 2. — *Charleroi. — Charbonnage de Marcinelle-Nord. — Puits n° 12 à Marcinelle. — Étage de 983 mètres. — 11 décembre 1905 vers midi. — Un blessé. — P.-V. Ing. H. Dandois.*

Main blessée en faisant tourner un chariot sur des taques.

Résumé.

En faisant tourner un chariot plein pour l'introduire dans une balance, l'encaisseur a senti une pique au médius de la main droite qui était placée sur le bord du véhicule. Cette blessure, qui s'est envenimée, fut causée probablement par une aspérité du bord.

N° 3. — *Charleroi. — Charbonnage de Sacré-Madame. — Puits Saint-Théodore à Dampremy. — Étage de 841 mètres. — 14 décembre 1905 vers 7 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. H. Ghysen.*

Un hiercheur heurte un chariot vide arrêté.

Résumé.

Dans un envoi à double voie, un hiercheur de 14 ans avait ramassé des chaînettes d'attelage et revenait en courant à côté d'une rame de chariots pleins qui arrivait au puits. Il donna de la tête contre une rame de chariots vides au repos et se fractura la cuisse droite en tombant.

N° 4. — *Centre. — Charbonnage de Ressaix. — Puits de Ressaix. — Étage de 280 mètres. — 6 novembre 1907, vers 13 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur M. Hallet.*

Chute d'un chariot dans une cheminée.

Résumé

Un hiercheur poussait un petit chariot de 0^m,70 de hauteur, à fond d'avant amovible, dont il devait verser le charbon dans une cheminée située à l'extrémité du niveau. A cet endroit, se trouve, sur les rails, une rallonge de 1^m,40 de longueur et de 0^m,04 de diamètre environ, appuyée contre deux montants distants de 1 mètre. Le chariot culbuta dans la cheminée et l'ouvrier eut la main droite prise entre le bord d'arrière et la dernière bête de la galerie située à 0^m,70 de hauteur à droite et 0^m,85 à gauche du chariot.

D'après certains témoins, la rallonge s'est échappée de l'un de ses appuis; d'après le surveillant les roues de 0^m,20 de diamètre, auraient franchi cet obstacle. Une rallonge plus grosse aurait empêché le basculement du chariot vers l'avant.

Le Comité a estimé que la hauteur des voies ne devraient jamais être moindre que 1^m,10 et que l'arrêt des wagonnets, au bord de la cheminée, devrait être assuré par un moyen plus sûr qu'une simple selimbe posée en travers de la voie.

N° 5. — *Charleroi. — Charbonnage de Sacré-Madame. — Puits Saint-Théodore à Dampremy. — Étage de 841 mètres. — 17 novembre 1908, vers 16 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur Ch. Jadoul.*

Hiercheur, monté sur un chariot plein, heurte une bête.

Résumé

A la fin du trait, un hiercheur monta sur le chariot qu'il poussait sur une voie en pente légère, et s'y tint agenouillé, les coudes reposant sur l'avant de la charge. Il fut atteint au dos par une bête fléchée du boisage de la galerie.

La victime a déclaré qu'elle s'était placé sur le wagonnet afin de ne pas être atteinte par le chariot de son compagnon de travail qui le suivait de trop près. Celui-ci prétend qu'il marchait à 7 à 8 mètres du premier hiercheur.

N° 6. — *Couchant de Mons. — Charbonnage de Bois de Boussu. — Puits n° 9 à Boussu. — Étage de 610 mètres. — 24 janvier 1911. — Un tué. — P.-V. Ing. Ed. Van Herckhenrode.*

Chariot plein, portant son sclonneur, atteint le sclonneur qui le précède.

Résumé.

Deux sclonneurs menaient leurs chariots pleins jusqu'à une station où la voie des vides n'est pas reliée directement, à l'amont, à la voie des pleins : les chariots vides y sont manœuvrés sur des taques.

Il est probable que les sclonneurs, qui se suivaient de près, étaient montés sur l'arrière de leur wagonnet. Le premier chariot plein

heurta un chariot vide garé sur les taques dans le prolongement de la voie des vides et déraila. Le premier sceloneur fut pris et mortellement blessé, entre son wagonnet et le suivant que le second sceloneur n'avait pu arrêter à temps.

En amont de l'endroit de l'accident, la pente de la voie variait de 0 à 3° avec une moyenne de 1 1/3°. Il était défendu aux sceloneurs de se placer sur les chariots.

Le personnel du charbonnage a prétendu que l'intensité du transport et de la production des tailles diminuerait si l'on affectait chaque sceloneur à une section de voie.

Le Comité a été d'avis qu'une prescription suffisante pour éviter les accidents de ce genre, est celle qui oblige les sceloneurs à laisser entr'eux une distance d'au moins 10 mètres.

N° 7. — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage de l'Agrappe.* — *Puits n° 10 à Pâturages.* — *Étage de 1050 mètres.* — 29 avril 1911, vers 21 heures. — P.-V. O. Verbouwe.

Main blessée en faisant tourner un chariot plein sur des taques.

Résumé.

Un sceloneur, qui avait amené un chariot plein par une voie de niveau, faisait tourner celui-ci, sans l'avoir arrêté préalablement, sur les taques avoisinant le sommet d'un plan incliné. Il eut la main droite prise entre la caisse du véhicule et un montant auquel il s'appuyait.

C'était la première fois qu'il faisait cette manœuvre.

N° 8. — *Liège.* — *Charbonnage du Hasard.* — *Puits de Fléron.* — *Étage de 263 mètres.* — 20 juin 1912, à 19 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. Ch. Burgeon.

Blessure au pied, devenue mortelle faute de soins.

Résumé.

Un manœuvre, amenant une berline pleine au puits, brisa un de ses sabots et se blessa au talon droit sans qu'on sache comment. Ayant négligé de se faire soigner, sa blessure s'infecta et il succomba une dizaine de jours après l'accident.

N° 9. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Monceau-Fontaine.* — *Puits n° 8 à Forchies-la-Marche.* — *Étage de 468 mètres.* — 22 février 1913, vers 2 heures. — P.-V. Ingénieur E. Dessales.

Renversement d'un chariot manœuvré sur les taques d'un envoi.

Résumé

Deux hiercheurs faisaient tourner sur les taques d'un envoi, vers un bouveau latéral, un chariot contenant deux taques métalliques, de 1 mètres, pesant chacune 180 kilogrammes, placées obliquement dans la caisse. L'homme d'avant s'étant garé vers l'intérieur de la courbe décrite, le wagonnet se renversa sur lui parce que la charge dépassait, de ce côté, le bord du véhicule et que, probablement, une roue s'était engagée dans un joint de l'envoi.

N° 10. — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage de l'Escouffiaux.* — *Puits n° 7 à Wasmès.* — *Étage de 290 mètres.* — 4 avril 1913, vers 9 heures. — Un blessé. — P.-V. Ingénieur A. Dupret.

Sceloneur blessé par son chariot en arrivant au sommet d'un plan incliné.

Résumé

Un sceloneur, qui n'était pas familiarisé avec les plans inclinés, a eu une main écrasée entre le chariot plein qu'il amenait au sommet du plan et le montant situé à l'entrée du plan, du côté opposé à la voie d'accès. Il s'était garé du côté du plan. Du côté de la poulie, se trouvait un chariot vide.

Le chariot plein avait obliqué vers ce montant en passant sur les taques qui étaient de niveau.

N° 11. — *Charleroi.* — *Charbonnage de Monceau-Fontaine.* — *Puits n° 8 à Forchies-la-Marche.* — *Étage de 655 mètres.* — 19 juillet 1913, vers 7 heures. — Un tué. — P.-V. Ingénieur E. Dessales.

Encaisseur décédé après avoir fait un effort.

Résumé

Un encaisseur poussait, du dos, un chariot plein sur les taques d'un envoi lorsqu'il déclara à son compagnon, qui tirait le même chariot, qu'il s'était fait mal. Il se retira dans une petite écurie où on le trouva mort. Le corps ne portait aucune blessure.

(A suivre).