

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

(3<sup>me</sup> suite)

SÉRIE XV

**Moteur animal. — Déraillement. — Victime : ouvrier  
placé sur ou dans un wagonnet.**

PRÉAMBULE

Les accidents de cette série sont au nombre de 39, ayant fait chacun une victime. Ils ont causé la mort de 12 ouvriers et occasionné des blessures graves à 27 autres.

Avec les 38 accidents de la série XIII, ils montrent combien est dangereuse la pratique de s'installer sur les

P 1273

~~55364~~



chariots — presque toujours sur le premier — pour conduire la rame.

Dans cette série, la cause première de l'accident est le déraillement. A la suite de cet événement, ou bien l'ouvrier est jeté bas de son chariot, ou bien il est comprimé soit contre les parois de la galerie, soit par un autre chariot, ou bien encore, le chariot se renverse sur lui, ou enfin, un éboulement peut être la conséquence du déraillement et constituer la cause seconde de l'accident. Bref, les chances d'accident, sur ces conjonctures, sont multiples.

Multiplés aussi sont les causes de déraillement. Les résumés en donnent un certain nombre. Parfois, elles ne sont pas connues. Bien qu'on puisse, en soignant l'état des galeries et des voies, les écarter dans une large mesure, il semble peu probable qu'on parvienne à les supprimer absolument. Il y a lieu dès lors d'éviter que ces *incidents* ne deviennent des *accidents*, ce qui arrive trop souvent.

Faisons remarquer que plusieurs déraillements sont dus à la nature même du moteur (voir les nos 6, 8, 9, 15, 17, 37).

Les accidents ont presque toujours eu lieu avec des chariots pleins ; seuls les accidents n° 5, 11, 15 sont arrivés avec des rames vides.

Comme pour la Série XIII et pour la même cause, la plupart de ces accidents sont survenus dans le Hainaut.

Des regrets ont souvent été exprimés dans les Comités de la persistance de cette coutume de prendre place sur les chariots. Dans certains, on a préconisé des palliatifs, tel l'emploi des strapontins, etc.

## RÉSUMÉS

N° 1. — *Charleroi. — Charbonnages d'Appaumée-Ransart. — Puits du Marquis à Ransart. — Etage de 242 mètres. — 16 mars 1904, vers 14 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. A. Hardy.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine sur lequel était assis le conducteur.

### Résumé.

Le conducteur d'une rame de 4 chariots pleins était sur l'avant du premier et se tenait aux coins de la caisse. Une pierre, tombée sur l'un des rails de la voie, fit dérailler ce premier wagonnet et l'ouvrier eut la main droite écrasée entre la caisse et le boisage de la galerie.

La voie, de faible pente, en ligne droite, se trouvait en bon état. Entre le rail précité et la paroi voisine, s'était formé un talus de petites pierres de remblai ayant filtré à travers le garnissage de selimbes.

A la majorité, le Comité a émis l'avis qu'il est dangereux pour le conducteur de s'asseoir sur les wagonnets d'une rame remorquée par un cheval. Il convient que cet ouvrier précède le cheval et que le train soit suivi d'un hiercheur nommé « suiveur de rame ».

N° 2. — *Namur. — Charbonnage de Tamines. — Puits Sainte-Eugénie à Tamines. — Etage de 490 mètres. — 11 avril 1904, vers 11 heures. — Un tué. — P.-V. Ing. A. Stenuit.*

Déraillement du premier chariot d'une rame sur lequel était assis le conducteur.

### Résumé.

Dans un bouveau en ligne droite, à grande section et de faible pente, une rame de 6 wagonnets pleins était convoyé par un conducteur assis sur le premier.

Le cheval marchait à allure normale lorsque ce chariot dérailla et se renversa sur le flanc. Le conducteur, comprimé contre un montant du boisage, reçut des blessures mortelles.

Après l'accident, on trouva une petite pierre sur l'un des rails de la voie ; celle-ci était en bon état.

**N° 3.** — *Charleroi.* — *Charbonnage du Nord de Charleroi.* — *Puits n° 3 à Courcelles.* — *Etage de 710 mètres.* — *19 avril 1904,* vers 14 heures. — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Paul Defalque.*

Déraillement du premier chariot d'une rame sur lequel était assis le conducteur.

Résumé.

Un cheval traînait, à allure normale, une rame de 6 wagonnets pleins dans un bouveau à grande section et à faible pente lorsque les deux wagonnets d'avant déraillèrent. Le conducteur, qui était assis sur le premier, comme d'habitude, fut pris entre ce chariot et la paroi de la galerie ; il eut une jambe fracturée.

La voie se composait de rails non éclissés, fixés par des crampons sur les billes. A l'endroit de l'accident, il y avait un joint, formant redan de 15 millimètres, ou le rail supérieur faisait ressort. D'après un témoin, le premier chariot était défectueux.

Le Comité estime que les rails des voies doivent être éclissés pour éviter le retour d'accidents pareils. Il en est d'ailleurs ainsi des nouvelles voies de ce charbonnage.

**N° 4.** — *Charleroi.* — *Charbonnage du Nord de Charleroi.* — *Puits n° 6 à Souvret.* — *Etage de 390 mètres.* — *3 novembre 1904,* vers 10 heures. — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. P. Defalque.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine sur lequel se trouvait le conducteur.

Résumé

Un cheval, traînant une rame pleine, descendaient à une allure normale, un niveau spacieux et à faible pente. Le premier chariot dérailla et le conducteur, qui était dessus, eut la jambe gauche prise entre un montant et la caisse du véhicule.

La voie et le chariot étaient en bon état.

Le Comité a répété qu'il serait désirable que les conducteurs ne montent pas sur les chariots mais que ce desideratum est difficile à réaliser en pratique à cause de la difficulté du recrutement de ces ouvriers.

**N° 5.** — *Charleroi.* — *Charbonnage d'Aiseau-Prezles.* — *Puits Tergnée à Farciennes.* — *Etage de 155 mètres.* — *27 janvier 1905,* vers 11 heures. — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ch. Gillet.*

Déraillement du dernier chariot d'une rame vide.

Résumé.

Une rame de 6 chariots vides montait, à allure modérée, un bouveau spacieux. Comme de coutume, le conducteur du cheval s'était assis dans le wagonnet de tête et le suiveur, âgé de 13 ans, dans celui de queue. Après un parcours de 200 mètres, ce dernier dérailla et le suiveur, s'accrochant à la caisse, eut la main droite écrasée entre le bord et un montant distant normalement de 0<sup>m</sup>21.

La voie et le chariot déraillé étaient en bon état.

Le Comité est d'avis qu'il devrait être sévèrement interdit aux suiveurs de prendre place dans les wagonnets.

**N° 6.** — *Charleroi.* — *Charbonnage du Centre de Jumet.* — *Puits Saint-Quentin à Jumet.* — *Etage de 414 mètres.* — *31 mai 1905,* vers 18 heures. — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. H. Ghysen.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

Résumé

Une rame de chariots pleins passait dans un évitement quand le premier wagonnet dérailla sur l'aiguillage d'aval. Le conducteur, qui se trouvait dessus, sauta à terre en criant au cheval de s'arrêter, mais celui-ci continua de tirer et le chariot se renversa sur la jambe droite de l'ouvrier qui fut fracturée.

L'aiguillage était en bon état. Comme l'évitement était en pente de 1/4 à 2°, la rame pleine s'arrêtait en amont, où la voie est de niveau, et ne se remettait en marche que lorsque la rame vide était garée.

Le cheval n'avait plus de brides. C'est le palefrenier qui en remettait sur la demande du conducteur.

**N° 7.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage des Produits.* — *Puits n° 23 à Flénu.* — *Etage de 650 mètres.* — *7 juillet 1905,* vers 5 heures — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ch. Niederau.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine sur lequel était assis le conducteur du cheval.

## Résumé

Une rame pleine descendait, à allure modérée, un bouveau dont la pente est très légère, lorsque le premier chariot dérailla sans qu'on sache pourquoi. Le conducteur, qui était assis dessus, eut une main prise entre le bois du wagonnet et un montant de la voie.

**N° 8.** — *Charleroi.* — *Charbonnages Réunis.* — *Puits n° 2 à Lodelinsart.* — *Etage de 650 mètres.* — *30 décembre 1905, vers 23 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. A. Renier.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

## Résumé.

Le conducteur, assis sur le premier chariot d'une rame pleine, voulut arrêter le cheval afin de libérer les roues d'avant de ce chariot à l'endroit où la pente de la voie diminuait. Malgré l'énergique tension de la cordille, l'animal continua de tirer et le premier chariot dérailla sans que le cheval cessât d'avancer. L'ouvrier eut le pied droit écrasé entre l'avant du chariot et un vieux bois en légère saillie sur le paroi de la galerie.

**N° 9.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage du Levant de Flénu.* — *Puits n° 19 à Cuesmes.* — *Etage de 582 mètres.* — *14 février 1906, vers 12 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. G. Lemaire.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

## Résumé

Le premier chariot d'une rame pleine ayant déraillé, sans qu'on sache pourquoi, près d'une porte, le conducteur, qui était assis dessus, voulut sauter à terre tout en retenant le cheval par l'« affilet ». Mais l'animal se remit en marche et la jambe droite de l'ouvrier fut écrasée entre le chariot et le massif de pierres entourant le cadre de la porte.

**N° 10.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage du Bois de Boussu.* — *Puits n° 10 à Boussu.* — *Etage de 661 mètres.* — *7 septembre 1906, vers 16 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. L. Dehasse.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

## Résumé.

Un conducteur menait au puits la dernière rame pleine et était assis sur le premier chariot. Dans une coube légère, ce wagonnet dérailla et buta contre un montant situé à 0<sup>m</sup>,45 du rail voisin. Le conducteur eut le bras écrasé. La pente de la voie était très faible.

**N° 11.** — *Charleroi.* — *Charbonnage de Roton.* — *Fuits Sainte-Catherine à Farcienne.* — *Etage de 370 mètres.* — *27 mai 1907, vers 11 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ing. Ch. Gillet.*

Déraillement du premier chariot d'une rame vide dans lequel se trouvait le conducteur.

## Résumé.

Un conducteur avait amené une rame vide dans un évitement situé à 130 mètres du front d'où il avait ramené ensuite une rame pleine. Il avait alors réattelé son cheval à la rame vide et il était resté en arrière pour changer les aiguilles pendant qu'un hiercheur, ancien conducteur, conduisait le cheval vers le front. Il allait rattraper la rame quand celle-ci s'arrêta brusquement à 50 mètres de l'évitement environ et il trouva le hiercheur couché, inanimé, dans le premier chariot qui s'était renversé.

La voie montait vers le front à raison de 50 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> par mètre. Le wagonnet avait déraillé, à 6<sup>m</sup>,50 de l'endroit où fut trouvée la victime, sur un joint éclissé formant redan de 5 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> vers l'amont. Le cheval était muni d'une cordelle.

Il était défendu au conducteur de prendre place dans les wagonnets et il disposait de strapontins à accrocher à l'avant du premier chariot de la rame. Le conducteur avait l'habitude de détacher son strapontin à l'évitement pour le fixer à la rame pleine et de mener son cheval par la tête entre l'évitement et le front.

**N° 12.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage du Bois de Saint-Ghislain.* — *Puits n° 5 à Dour.* — *Etage de 910 mètres.* — *17 juin 1907, vers 13 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ing. G. Desensans.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine sur lequel se trouvait le conducteur.

## Résumé.

Le conducteur d'une rame pleine a été trouvé pris entre les montants d'une costresse et le premier chariot, rempli de terres, sur

lequel il était assis et qui avait culbuté latéralement. Les autres wagonnets, chargés de charbon, n'avaient pas déraillé.

La galerie et la voie, faite de rails éclissés, ne présentaient rien d'anormal. La hauteur libre au-dessus des chariots était de 0<sup>m</sup>,75.

**N° 13.** — *Charleroi.* — *Charbonnage du Petit Try.* — *Puits Sainte-Marie à Lambusart.* — *Etage de 350 mètres.* — *27 août 1907, vers 8 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ch. Gillet.*

Dérailement du premier chariot d'une rame sur lequel se trouvait le conducteur.

#### Résumé.

Un conducteur était assis sur le premier chariot d'une rame pleine dont les deux derniers véhicules étaient enrayés. Comme la vitesse s'accélérait dans la courbe raccordant un niveau à un nouveau, où la pente atteignait 2 à 3°, il sauta à terre pour se garer, mais le premier chariot dérailla au même moment, à 2 mètres de l'aiguillage, et écrasa l'ouvrier contre un montant situé entre la voie de la courbe et celle du nouveau.

Le conducteur aurait dû arrêter sa rame à l'entrée de la courbe pour s'assurer que la voie était libre. Il aurait pu, aussi, enrayer un troisième wagonnet.

**N° 14.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage du Rieu du Cœur.* — *Puits Saint-Félix à Quaregnon.* — *Etage de 200 mètres.* — *9 octobre 1907, vers 23 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ingénieur Ch. Niederau.*

Conducteur pris entre le premier et le deuxième chariot d'une rame pleine.

#### Résumé.

Un porion a trouvé, dans un évitement, le conducteur d'une rame pleine étendu sur le sol entre les deux premiers chariots; le troisième était déraillé et le quatrième s'était engagé sur la voie des vides. L'aiguillage se composait de deux aiguilles fixes. La voie des pleins était en ligne droite. La voie et la galerie des vides étaient en bon état.

Ce conducteur, qui se plaçait, comme d'habitude, sur le premier chariot, avait travaillé ce jour de 6 à 15 heures, puis avait demandé

à redoubler et était redescendu à 22 heures. Il est mort trois jours après l'accident sans avoir expliqué celui-ci.

—

Au Comité, l'auteur du procès-verbal, a émis l'hypothèse que le conducteur est tombé entre les deux premiers chariots en voulant descendre du premier après le déraillement du troisième causé par le dévoiement du quatrième. L'ouvrier aura fait un faux mouvement dû, peut-être, à la fatigue.

Il a préconisé les aiguilles mobiles pour les transports dans les nouveaux principaux.

**N° 15.** — *Centre.* — *Charbonnage du Bois du Luc.* — *Puits Saint Emmanuel à Houdeng-Aimeries.* — *Etage de 420 mètres.* — *27 novembre 1907, vers 6 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur G. Lemaire.*

Dérailement des deux premiers chariots d'une rame vide.

#### Résumé.

Le cheval, traînant une rame vide, s'étant mis à ruer, le conducteur passa du premier dans le deuxième chariot en abandonnant l'affilet. Ces deux véhicules déraillèrent ensuite, butèrent contre les parois de la galerie et l'ouvrier fut blessé à la main gauche.

**N° 16.** — *Centre.* — *Charbonnage de La Louvière et Sars Longchamps.* — *Puits n° 6 à La Louvière.* — *Etage de 430 mètres.* — *2 janvier 1908, vers 14 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ingénieur P. Defalque.*

Dérailement du premier chariot d'une rame pleine sur un aiguillage.

Le conducteur d'une rame pleine était assis sur le premier chariot qui dérailla sur un aiguillage. Il eut la main droite prise entre le véhicule et une tançon de la galerie.

L'aiguillage se composait d'une aiguille fixe pour la voie des chariots vides de l'évitement et d'une aiguille mobile, de 0<sup>m</sup>,60 de longueur, donnant accès à la voie des pleins. Cette aiguille était ramenée contre le rail voisin, après le passage d'une rame vide, par un contrepoids et une chaînette placée sous ce rail.

Le premier chariot s'était engagé sur la voie des vides et les autres sur la voie des pleins.

La pente vers le puits était assez forte en cet endroit.

**N° 17.** — *Charleroi.* — *Charbonnages Réunis de Charleroi.* — *Puits n° 7 à Lodelinsart.* — *Étage de 410 mètres.* — *12 février 1908, vers 11 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. L. Hardy.*

Un conducteur tombe de sa rame et est atteint par un des chariots qui déraile.

#### Résumé.

Le conducteur d'une rame pleine était à genoux sur le premier chariot. En approchant d'un évitement, le cheval ralentit sa marche, fit un écart et heurta une bête, de 2<sup>m</sup>,20 de longueur, placée debout contre un montant de la galerie. La bête toucha le conducteur qui tomba dans la rigole, longeant la voie, où il fut atteint par le troisième chariot. Celui-ci avait déraillé lorsque les wagonnets butèrent les uns contre les autres à la suite de l'arrêt du cheval.

Les deux derniers chariots étaient enrayés.

**N° 18.** — *Charleroi.* — *Charbonnage de Bonne Espérance.* — *Puits n° 1 à Lambusart.* — *Étage de 514 mètres.* — *17 avril 1908, vers 13 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. A. Hardy.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine. — Conducteur assis sur une chaise.

#### Résumé.

Un conducteur était assis sur une chaise accrochée à l'avant d'une rame pleine dont le sixième et le dernier chariot étaient enrayés. Dans un niveau à pente faible, la seconde moitié de la rame se décrocha et resta en arrière, mais le conducteur ne s'arrêta pas parce qu'un surveillant lui cria qu'il allait pousser les wagonnets détachés vers le puits. Le cheval, ainsi allégé, accéléra le pas et le premier chariot dérailla. En sautant de sa chaise, le conducteur donna du genou contre une pierre formant légère saillie entre deux montants de la galerie. Celle-ci était spacieuse.

**N° 19.** — *Centre.* — *Charbonnage de La Louvière et Sars Longchamp.* — *Puits n° 78 à La Louvière.* — *Étage de 773 mètres.* — *26 juin 1908, vers 1 heure.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. P. Defalque.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

#### Résumé.

Le premier chariot d'une rame de 9 wagonnets pleins dérailla en passant dans un évitement en ligne droite et le conducteur, qui était assis dessus, fut projeté sur le sol et eut la tête écrasée par la caisse de ce véhicule.

Les deux derniers chariots de la rame étaient enrayés.

L'endroit de l'accident se trouve à 14 mètres de l'entrée de l'évitement; les rails, de 9 kilogr. par mètre, y présentent deux joints éclissés en bon état.

**N° 20.** — *Centre.* — *Charbonnage du Centre de Gilly.* — *Puits des Vallées à Gilly.* — *Étage de 735 mètres.* — *13 juillet 1908, vers 18 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ch. Gillet.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

#### Résumé.

Une rame de 7 chariots pleins, dont le dernier était enrayé, roulait, à vitesse ordinaire, dans un niveau à faible pente, de 1<sup>m</sup>,70 de hauteur moyenne. Le premier dérailla sans qu'on sache pourquoi et se renversa sur le conducteur, qui était assis dessus.

**N° 21.** — *Charleroi.* — *Charbonnage du Trieu-Kaisin.* — *Puits n° 8 à Châtelineau.* — *Étage de 836 mètres.* — *3 mars 1909, vers 7 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ing. Ed. Molinghen.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

#### Résumé.

Le conducteur d'une rame pleine, qui avait l'habitude de s'asseoir sur le premier chariot, a été écrasé entre ce wagonnet, déraillé et renversé, et le bois de fond, plié, d'un cadre de boisage. La galerie et la voie, qui montait légèrement, ne présentaient rien d'anormal.

La victime est morte sans donner la cause de l'accident.

Le chariot s'était renversé vers le fond après avoir déraillé vers le comble, à 3 mètres du bois plié. Celui-ci se trouvait à 0<sup>m</sup>,15 des chariots circulant sur la voie.

**N° 22.** — *Centre.* — *Charbonnage de Strépy-Thieu.* — *Puits de Saint-Alphonse.* — *Étage de 394 mètres.* — *11 mars 1909, vers 11 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. G. Lemaire.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

#### Résumé

Un conducteur était assis sur le premier chariot d'une rame pleine dont le dernier était enrayé. En arrivant près d'une station, en un endroit où le cheval devait tirer, le premier chariot dérailla et se renversa en écrasant le conducteur contre le paroi de la galerie,

D'après les témoins, le déraillement aurait été causé par un peu de terres tombées sur la voie. Des terres formaient talus vers les côtés de la galerie. La pente de la voie est assez irrégulière.

**N° 23.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage de l'Agrappe.* — *Puits n° 7 à Franeries.* — *Étage de 407 mètres.* — *7 avril 1909, vers 13 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ing. O. Verbouwe.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine sur lequel se trouvait le conducteur du cheval.

#### Résumé.

Une voie de roulage empruntait une partie d'une ancienne galerie de retour d'air, où la pente atteignait 2 3/4 à 6° sur 80 mètres de longueur. Pour la descendre, le conducteur d'une rame pleine enrayait le train de roue d'arrière de chacun des quatre wagonnets puis se couchait à plat ventre sur le premier chariot.

Une de ces rames fut trouvée arrêtée au milieu de la pente : le conducteur avait été écrasé entre un montant de la galerie et le bord supérieur du premier chariot qui était renversé. Tous les wagonnets étaient enrayés. La galerie était spacieuse.

La voie était faite de rails vignole de 4 mètres de longueur, pesant 8 kilogr. par mètre, posés sur des traverses métalliques avec pattes alternées. Les joints, non éclissés, se trouvaient sur des traverses de manière que les pattes embrassent les extrémités des rails. A l'endroit

de l'accident elle était dénivelée transversalement, tantôt vers le Nord, tantôt vers le Sud, de 1° environ.

Une rame enrayée, engagée sur la pente à la vitesse ordinaire des transports (pas rapide) prenait une vitesse exagérée.

—

M. Stassart l'ingénieur en chef, directeur du 1<sup>er</sup> arrondissement, a invité l'exploitant à donner l'ordre, aux conducteurs, de suivre les rames lorsque la pente dépasse 4° et, dans ce cas, à établir la voie solidement à l'aide de rails éclissés.

**N° 24.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage du Bois de Boussu.* — *Puits n° 4 à Boussu.* — *Étage de 583 mètres.* — *3 mai 1909, vers 8 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. G. Sottiaux.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine sur lequel se trouvait le conducteur.

#### Résumé.

Une costresse, dont l'inclinaison moyenne est de 1°, présente, à l'endroit d'un rebactage, une pente de 5° sur 5 mètres de longueur, suivie d'une pente de 2° sur 25 mètres. Pour passer en cet endroit, le conducteur enraye une roue du premier chariot des rames de 4 wagonnets pleins et se place sur le deuxième.

Le premier chariot d'une rame pleine, qui roulait à vive allure, dérailla dans une courbe légère à quelques mètres en aval de la pente de 5°. Le conducteur qui s'était juché dessus, exceptionnellement, eut la main gauche écrasée entre le bord du véhicule et un montant de la galerie.

La voie était en bon état.

Avec une seule roue enrayée, la descente de la pente pouvait se faire à vitesse raisonnable en modérant l'allure du cheval.

**N° 25.** — *Charleroi.* — *Charbonnage de Grand Conty-Spinois à Gosselies.* — *Étage de 155 mètres.* — *5 août 1909, vers 15 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. H. Ghysen.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine sur lequel était assis le conducteur.

## Résumé.

Un conducteur était assis sur le premier chariot d'une rame de 8 wagonnets pleins ayant 4 roues enrayées car la pente était assez forte.

Un peu de terre tombée sur la voie fit dérailler le premier chariot qui écrasa la jambe gauche de l'ouvrier contre un montant de la galerie. Celle-ci était spacieuse.

M. l'Ingénieur en chef-Directeur du 4<sup>e</sup> arrondissement a exprimé, une fois de plus, le regret que les Directeurs des charbonnages s'obstinent à tolérer la fâcheuse habitude des conducteurs de s'assoier sur le premier chariot de la rame au lieu de conduire le cheval par la bride.

**N° 26.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage du Rieu-du-Cœur.* — *Puits n° 5 à Quaregnon.* — *Étage de 428 mètres.* — *3 janvier 1910, vers 13 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ed. Liagre.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

## Résumé.

Le premier chariot d'une rame pleine dérailla et se renversa. Le conducteur, qui était assis dessus, fut jeté à terre et eut le pouce droit écrasé entre la caisse et un montant du boisage.

D'après la victime, le déraillement est dû au mauvais état du wagonnet.

**N° 27.** — *Liège.* — *Charbonnage de Quatre-Jean.* — *Puits Mairie à Queue-du-Bois.* — *Étage de 240 mètres.* — *19 avril 1910, vers 8 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. P. Stévert.*

Déraillement des premiers chariots d'une rame pleine sur laquelle se trouvait le conducteur.

## Résumé.

Un conducteur était monté sur le deuxième chariot d'une rame pleine afin de pouvoir diriger, des mains, le premier. Le cheval marchait à assez vive allure lorsque le premier wagonnet dérailla : le deuxième se renversa et le conducteur eut la main droite écrasée; il ne sait comment.

La voie, en ligne droite, était en bon état. Le dernier chariot, derrière lequel marchait un suiveur, était enrayé.

Le Comité a été d'avis que les transports par chevaux, dans les voies peu inclinées, devraient être organisés de manière qu'il y ait toujours un homme qui marche devant le cheval et un autre qui suive la rame.

**N° 28.** — *Couchants de Mons.* — *Charbonnages de l'Agrappe.* — *Puits n° 12 à Frameries.* — *Étage de 680 mètres.* — *8 août 1910, à 8 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ing. O. Verboove.*

Déraillement provoquant un éboulement ensevelissant le conducteur sur son chariot.

## Résumé.

Le conducteur d'une rame pleine a été trouvé étendu sur le premier chariot, déraillé vers l'Ouest, et recouvert de pierres provenant d'un éboulement important du toit du bouveau.

Cet éboulement était dû au renversement de trois cadres provoqué par le déplacement des trois montants de la paroi Ouest. Ces cadres étaient reliés entr'eux par des perches clouées. Le terrain, humide et sans consistance, était maintenu par un garnissage.

La galerie était spacieuse : la hauteur libre entre les bèles et les chariots atteignait 0<sup>m</sup>,90 à 1 mètre.

La voie se composait de rails, non éclissés, de 4 mètres de longueur, pesant 9 kilogrammes par mètre et fixés sur des traverses métalliques à griffes alternées, la pente variait de 0 à 4 1/2° sur 11 mètres de longueur en amont de l'endroit de l'accident. A cet endroit, le rail Ouest se trouvait à 50 millimètres sous le rail Est. En amont, la voie était plus régulière et de pente plus faible.

**N° 29.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage de Boussu-Bois.* — *Puits n° 9 à Boussu.* — *Étage de 610 mètres.* — *20 août 1910, vers 14 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ed. Van Herckenrode.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

## Résumé.

Le premier chariot d'une rame pleine ayant déraillé dans la courbe précédant le cœur d'un aiguillage, le conducteur, qui

était dessus, fut jeté à terre et eut la main gauche écrasée sous le wagonnet renversé.

La voie, en pente légère, était en bon état.

**N° 30.** — *Centre.* — *Charbonnage de Bascoup.* — *Puits n° 3 à Chapelle-lez-Herlaimont.* — *Etage de 123 mètres.* — *10 septembre 1910, vers 13 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ed. Molinghen.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

Résumé.

Une rame pleine roulait à allure modérée dans un niveau spacieux, en ligne droite et de faible pente, lorsque le premier chariot dérailla sans qu'on sache pourquoi.

Le conducteur, qui s'était assis dessus, en laissant pendre les jambes devant et sur le côté du véhicule, eut la jambe droite écrasée entre la paroi latérale et un montant du boisage.

Il était prescrit aux conducteurs, prenant place sur les chariots, de ne pas laisser pendre les jambes à l'extérieur de la caisse.

Le Comité a été d'avis que l'habitude des conducteurs, de s'asseoir sur le premier chariot de leur rame, est un usage établi qu'il est bien difficile de supprimer. Il ne présente d'ailleurs par grand danger lorsque les ouvriers prennent la précaution, comme cela leur est prescrit, de se placer sur les wagonnets sans laisser pendre les jambes le long de la caisse et de conduire leur transport à allure modérée.

**N° 31.** — *Charleroi.* — *Charbonnage Réunis de Charleroi.* — *Puits n° 2 à Lodelinsart.* — *Etage de 600 mètres.* — *26 décembre 1910, vers 11 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ing. H. Dandois.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

Résumé.

Un conducteur était parti d'un évitement avec une rame de huit chariots pleins dont les deux derniers étaient enrayés. Le premier ayant déraillé sur l'aiguillage, le conducteur plaça l'un des deux enrayoirs dans une roue d'avant de ce wagonnet dont le train de roues d'avant était défectueux d'après lui.

Il s'assit ensuite sur le premier chariot qui dérailla de nouveau après un parcours de 50 mètres environ et écrasa la jambe gauche du conducteur contre un montant de la galerie.

Celle-ci était spacieuse et la voie était en bon état. Des témoins n'ont pas remarqué que le premier chariot fût défectueux.

La gangrène se mit dans la jambe blessée et causa la mort de la victime.

**N° 32.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage de Bois de Boussu.* — *Puits n° 9 à Boussu.* — *Etage de 610 mètres.* — *27 décembre 1910, vers 11 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ing. L. Dehasse.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine, scindée.

Résumé.

En descendant un niveau, une rame pleine se scinda au milieu. Les wagonnets d'arrière s'arrêtèrent parce qu'ils étaient enrayés et l'allure des quatre wagonnets d'avant s'accéléra peu à peu. Au tournant du bouveau, le premier dérailla sur le cœur d'un aiguillage et se renversa sur le conducteur, qui était assis dessus et qui fut blessé mortellement.

Près du bouveau, la pente de la voie de niveau atteignait 3 à 4°.

L'attache des chariots entr'eux se compose d'un crochet double, à pointes légèrement recourbées. L'attache brisée, en fer de bonne qualité, s'était cassée dans la courbe d'un des crochets; une partie de la section était grenue, l'autre nerveuse. La barre du crochet avait 27 à 28 millimètres de diamètre.

**N° 33.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage de Belle-vue.* — *Puits n° 7 à Dour.* — *Etage de 820 mètres.* — *29 avril 1911.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ed. Van Herckenrode.*

Déraillement du second chariot d'une rame pleine.

Résumé.

Le conducteur d'une rame de 6 chariots pleins, dont le dernier était enrayé, s'était placé sur le deuxième qui dérailla en passant sur un joint des rails. Il eut le bras droit comprimé entre ce wagonnet et la paroi de la costresse parce que le cheval ne s'était pas arrêté.

immédiatement. Le conducteur pouvait se placer sur le premier ou sur le second chariot.

La voie, faite de rails éclissés, était en bon état. A l'endroit de l'accident, il y avait un joint de 2 centimètres d'ouverture. La perte était faible.

M. l'ingénieur L. Dehasse a fait remarquer, au Comité, que, dans certains charbonnages, ordre est donné au conducteur de prendre place sur le deuxième chariot parce que le déraillement du premier est plus fréquent et que le conducteur, tombant de ce wagonnet, peut être blessé par des coups de pieds du cheval.

A son avis, il est préférable que le conducteur prenne place sur le premier chariot parce que :

1° Il peut se sauver vers l'avant ; les espaces régnant le long de la rame sont généralement faibles ;

2° Il y est moins exposé à la chute de pierres provoquées par le déraillement de l'un des premiers véhicules.

**N° 34.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnage de Bois de Boussu.* — *Puits n° 10 à Boussu.* — *Etage de 661 mètres.* — *12 octobre 1911, vers 11 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ed. Van Herckenrode.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

**Résumé.**

Le premier chariot d'une rame pleine dérailla dans un nouveau en ligne droite sans qu'on sache pourquoi. Le conducteur, qui se tenait dessus, étendit le bras droit vers la paroi pour ne pas tomber mais il eut la main prise entre un montant de la galerie et le bord du wagonnet.

**N° 35.** — *Centre.* — *Charbonnages de Ressaix.* — *Puits St-Albert à Péronnes.* — *Etage de 250 mètres.* — *31 janvier 1912, vers 13 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ing. P. Defalque.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

**Résumé.**

Une rame de 6 wagonnets de charbon descendait un nouveau spacieux, en pente légère. Le premier chariot dérailla et écrasa le conducteur, qui était assis dessus, contre un montant Ouest de la galerie.

La voie était en bon état, mais le rail Est était surélevé de 20 mm par rapport à l'autre et la pente atteignait 3 1/2° sur une faible longueur, à 4 mètres en amont de l'endroit de l'accident.

Le Comité a été d'avis que, dans les charbonnages où l'habitude des conducteurs de se placer sur le premier chariot du train ne peut être déracinée, on devrait au moins mettre à leur disposition des chaises accrochées à l'avant du premier chariot et sur lesquelles ils pourraient se placer sans grand danger. Cette pratique est couramment appliquée dans un certain nombre de charbonnages du Couchant de Charleroi et de la Basse-Sambre.

**N° 36.** — *Liège.* — *Charbonnage de Couvette-Rufin.* — *Puits François à Beyne-Hensay.* — *Etage de 400 mètres.* — *10 février 1912, vers 1 heure.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. P. Stévert.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine sur lequel se trouvait le conducteur.

**Résumé.**

Une rame se composait de 6 wagonnets de charbon et de 7 wagonnets de pierre. Arrivé près de l'un des puits, le conducteur détacha les seconds, enraya les roues d'arrière du dernier chariot de charbon et voulut rejoindre son cheval mais celui-ci partit à vive allure. La bœuvre, en pente de 6,6 mm par mètre, étant étroite, le conducteur ne put continuer de longer la rame, sauta sur le wagonnet d'arrière et, de proche en proche, gagna le premier. Celui-ci dérailla en écrasant la jambe gauche de l'ouvrier contre l'une des parois de la galerie. La voie était en bon état.

Le suiveur de rame était occupé à une autre besogne.

Avant de quitter son cheval, le conducteur aurait dû attacher celui-ci à un cadre du boisage, mais il ne possédait pas de corde à cet effet.

Le Comité a estimé qu'une bonne organisation du transport par traction animale doit comporter, pour chaque convoi, un conducteur ou porteur de feu précédant le cheval et un suiveur de rame marchant à la queue du train, et que le premier ne peut pas quitter son poste pour porter aide à son compagnon sans avoir dételé le cheval et même, au besoin, sans l'avoir attaché.

**N° 37.** — *Couchant de Mons. — Charbonnage de Blaton. — Puits n° 1. — Etage de 160 mètres. — 21 mars 1912, à 11 heures. — Un tué. — P.-V. Ing. L. Dehasse.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine, provoquant un éboulement.

**Résumé.**

Au croisement de deux rames, dont les conducteurs, âgés de douze ans, s'asseyaient sur ou dans le chariot d'avant, ceux-ci changent de rame pendant la marche de la rame arrivée la dernière, les chevaux restant attelés à leur train.

Le conducteur de la rame pleine sauta, ainsi, dans le premier chariot de la rame vide dont l'autre conducteur venait de descendre. Au moment où le cheval de ce train passa à côté du cheval arrêté, celui-ci fit brusquement demi-tour et fut pris entre les deux rames; il s'effraya et fit dérailler le premier chariot plein qui renversa en montant du boisage. Un éboulement important se produisit et le conducteur, placé dans le premier chariot vide, fut renversé et écrasé, par une grosse pierre, sur le bord d'arrière de son véhicule.

Son compagnon, effrayé, s'enfuit vers le puits où il avertit un surveillant. La victime avait cessé de vivre quand on parvint à la dégager.

Au Comité, l'auteur du procès-verbal a fait remarquer que, si la victime avait été plus âgée et plus forte, elle serait peut-être parvenue à repousser la pierre qui l'a réellement coincée dans son chariot et que son compagnon lui aurait peut-être sauvé la vie s'il avait pu lui porter immédiatement secours.

M. l'Ingénieur en chef-Directeur L. Demaret a été d'avis que le règlement devrait interdire de confier les fonctions de conducteur de chevaux, au fond, à des enfants âgés de moins de 16 ans. Il faut cet âge pour qu'ils aient la force et la présence d'esprit nécessaires.

Suivant M. l'Ingénieur principal Bolle, il faut d'en tenir à la limite de 14 ans qui est fixée, pour tous les travaux souterrains, par une disposition de la nouvelle loi sur les mines devant entrer en vigueur le 5 juin 1914.

M. Bolle a été aussi d'avis qu'on devrait réagir contre l'habitude des conducteurs du Borinage et du Centre de prendre place dans le premier chariot de la rame. La place normale du conducteur est à la tête de son cheval.

**N° 38.** — *Couchant de Mons. — Charbonnage de Levant du Flénu. — Puits n° 17 à Cuesmes. — Etage de 710 mètres. — 6 juillet 1912, vers 14 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. H. Anciaux.*

Déraillement du premier chariot d'une rame pleine.

**Résumé.**

Le conducteur d'une rame pleine était assis sur l'avant du premier chariot qui dérailla et se renversa en écrasant la jambe droite de l'ouvrier.

L'accident s'est produit dans une partie de galerie, longue de 3 mètres, séparant une partie recarrée d'une autre dont le recarrage se fait la nuit. Le cheval marchait à vive allure parce que la voie présentait des pentes irrégulières, quoique faibles.

La voie et le chariot étaient en bon état.

**N° 39.** — *Charleroi. — Charbonnage de Monceau-Fontaine. — Puits n° 8 à Forchies-la-Marche. — Etage de 655 mètres. — 8 novembre 1913, vers 15 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. E. Dessalle.*

Conducteur trouvé à côté du premier chariot de sa rame, renversé.

**Résumé.**

Un conducteur retournait au puits avec la dernière rame pleine et était assis sur le premier chariot. Des ouvriers qui suivaient la rame, constatèrent son arrêt brusque et trouvèrent le conducteur étendu sur le sol à côté du premier wagonnet renversé.

La victime mourut sans expliquer comment l'accident s'est produit.

La voie était en bon état et la galerie était très spacieuse.

## SÉRIE XVI

Moteur animal. — Dérailements.

Victimes : Ouvrier non placé sur un wagonnet de la rame.

## PREAMBULE

Dans cette série, nous relevons dix-huit accidents (trois tués et quinze blessés).

Les causes des dérailements sont diverses et ne sont pas toujours connues.

Plusieurs ont eu lieu aux aiguillages.

Comme dans la série précédente, nous signalerons que six accidents. (Les n<sup>os</sup> 1, 2, 9, 10, 11 et 16) sont dus à la nature même du moteur : Caprices, emportements, départs brusques etc.

A cela près, les circonstances de ces accidents ne donnent lieu à aucune observation d'ordre général importante.

## RÉSUMÉS

N<sup>o</sup> 1. — Charleroi. — Charbonnage du Centre de Jumet. — Puits Saint-Quentin à Jumet. — Etage de 714 mètres. — 6 septembre 1904, vers 11 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. H. Viatour.

Dérailement du premier chariot d'une rame sur une aiguille.

## Résumé

Chaque conducteur et son cheval circulant toujours sur la même section de voie, le conducteur A avait arrêté sa rame de chariots

pleins à la sortie de la courbe du bouveau (fig. 22) et le conducteur B avait garé sa rame de chariots vides dans le croisement du niveau afin de changer de chevaux. Puis A fit l'aiguille pour la voie Nord et partit avec la rame pleine. Le cheval ayant déplacé un peu l'aiguille

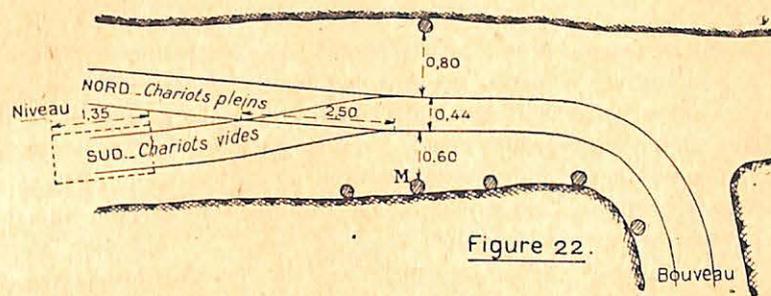


Figure 22.

avec son sabot, le premier chariot plein déraila et atteignit au ventre le conducteur B qui se tenait à la tête de l'autre cheval, près du montant M. A, qui se trouvait sur ce wagonnet ne fut pas blessé.

Les rames, de huit chariots, occupent tout l'évitement qui n'a que 14 mètres de longueur. L'aiguille se compose d'une barre de section carrée, de 2<sup>m</sup>,50 de longueur, articulée au talon.

N<sup>o</sup> 2. — Charleroi. — Charbonnage de Marcinelle-Nord. — Puits n<sup>o</sup> 4 à Couillet. — Etage de 850 mètres. — 4 novembre 1904, vers 11 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. H. Ghysen.

Dérailement du dernier chariot d'une rame vide auquel le cheval était attelé.

## Résumé.

Un conducteur, âgé de 14 ans, amenait une rame de chariots vides sur une voie de garage où se trouvaient encore quatre wagonnets vides. Un surveillant lui donna l'ordre d'atteler son cheval au dernier chariot de la rame afin de la refouler vers les fronts avec les quatre wagonnets. Le cheval tira si brusquement que le dernier chariot se souleva, pivota sans se détacher de la rame et heurta la paroi de la galerie en écrasant la main droite du gamin.

N° 3. — *Charleroi. — Charbonnage de Courcelles. — Puits n° 8 à Courcelles. — Etage de 376 mètres. — 11 janvier 1905, vers 18 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. P. Defalque.*

#### Déraillement du dernier chariot d'une rame pleine.

##### Résumé.

Afin de pouvoir encager en même temps à deux paliers de la cage, une moitié des chariots, provenant d'un niveau Ouest, est dirigée vers le chargeage Nord et l'autre moitié vers le chargeage Sud où il faut opérer par rebroussement : la rame pénètre dans un bouveau Sud en cul de sac, puis le cheval est tourné pour être attelé à l'angle Nord-Est du bord du premier chariot, devenu le dernier, afin de refouler la rame vers le puits.

Au démarrage, le dernier chariot se souleva de l'arrière, pivota et se renversa sur le conducteur qui le poussait.

Il régnait des espaces libres de 1<sup>m</sup>,20 de largeur entre les chariots et les parois du bouveau.

N° 4. — *Centre. — Charbonnage d'Havrè. — Puits n° 1 à Havrè. — Etage de 540 mètres. — 4 mai 1905, vers 13 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. G. Lemaire.*

#### Déraillement d'un chariot plein.

##### Résumé.

Un surveillant de transport, monté dans l'un des premiers chariots d'une rame vide, eut un doigt de la main droite écrasé contre le rebord de son wagonnet par un chariot d'une rame pleine, croisant la première, qui dérailla sur un aiguillage.

La défense faite aux ouvriers de prendre place dans les rames ne s'étendait pas au surveillant qui devait pouvoir se transporter rapidement d'un point à un autre de son service.

N° 5. — *Centre. — Charbonnage de Ressaix. — Puits Saint-Albert à Péronnes. — Etage de 204 mètres. — 12 mai 1906, vers 13 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. M. Hallet.*

#### Déraillement du deuxième chariot d'une rame pleine.

##### Résumé.

Un porteur de lampes, âgé de 13 ans, s'était garé à l'aval d'une porte ouverte pour laisser démarrer une rame pleine. En passant

dans le cadre de la porte, le deuxième chariot dérailla et atteignit le gamin qui roula sous le véhicule et fut blessé grièvement à la tête.

La largeur de la porte était de 1 mètre et celle des chariots de 0<sup>m</sup>,80. La galerie était très large et la voie se trouvait en bon état.

N° 6. — *Centre. — Charbonnage de Ressaix. — Puits de Leval. — Etage de 400 mètres. — 16 juillet 1906, vers midi. — Un tué. — P.-V. Ing. M. Hallet.*

#### Déraillement d'un chariot d'une rame, suivi d'un éboulement.

##### Résumé.

Une rame composée de douze chariots vides et d'un chariot spécial chargé de bois, compris entre les 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> vides, arrivait à un évitement. En passant sur l'aiguille d'aval, le chariot à bois dérailla, entraînant les trois suivants. Le conducteur, aidé de deux ouvriers, remit les wagonnets sur les rails puis retourna à son cheval tandis que ses compagnons restaient dans l'évitement, sur la voie des pleins. Quelques instants après le démarrage, l'avant dernier chariot dérailla encore, heurta les montants de la voie qui se renversèrent et provoqua ainsi un éboulement du toit de la galerie, sur 3 mètres de longueur et 8 mètres du talon de l'aiguille. L'un des ouvriers fut tué par l'éboulement. La galerie était boisée par cadres distants de 0<sup>m</sup>,70 à 1 mètre, dont trois se renversèrent sans se briser.

Les rails, généralement éclissés, sont fixés sur des traversines métalliques comme le montre la figure 23. Pour placer un rail, on introduit d'abord le patin sous la pièce extérieure B, qui est rivée sur la traversine, puis l'on ferme la clef C qui tourne à frottement dur autour d'un pivot. Après l'accident, on constata le déplacement, vers l'intérieur de la voie, de l'extrémité, non éclissée et située à l'origine de l'éboulement, d'un rail de 4 mètres de longueur qui n'était pas fixé aux quatre traversines sur lesquelles il reposait : les clefs étaient ouvertes de ce côté. On n'a rien remarqué d'anormal aux chariots. La galerie était spacieuse et la voie paraissait en bon état avant l'accident.

Le Comité croit que le détachement du rail doit être une conséquence du déraillement des deux derniers chariots, plutôt que la

cause de celui-ci, les clefs ayant été déplacées par le choc des roues déraillées. Il estime que les voies ferrées doivent être entretenues soigneusement, les attaches aux traversines établies d'une façon rigide et sûre, ainsi que les rails éclissés les uns aux autres.

L'attention des surveillants doit se porter tout particulièrement sur les aiguilles qui sont l'une des causes principales des déraillements.

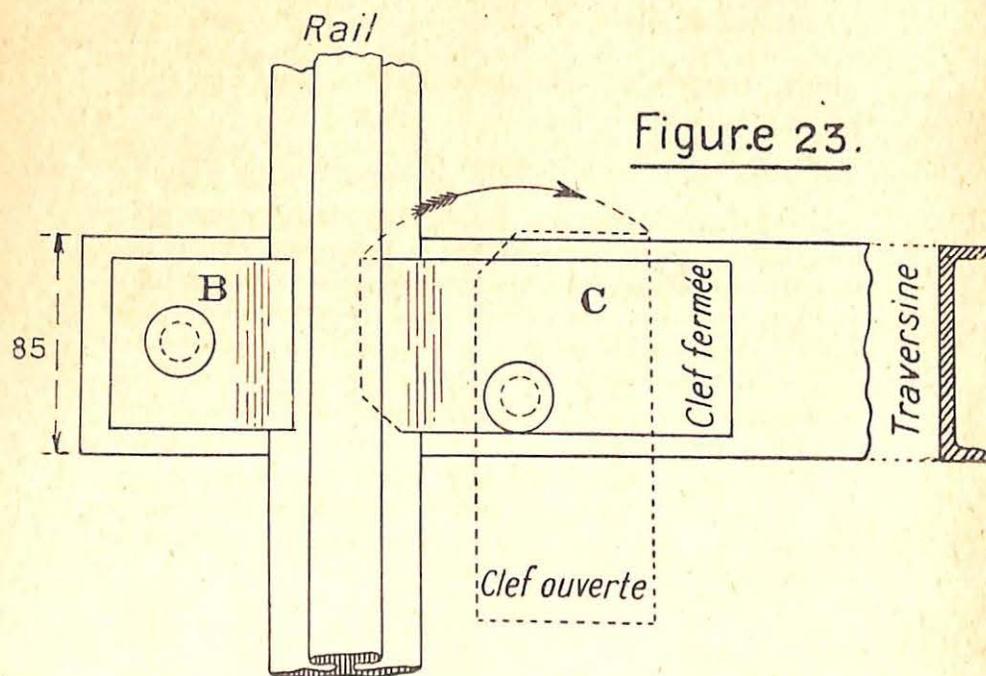


Figure 23.

N° 7. — Liège. — Charbonnage des Kessales. — Puits du Xhorée à Flémalle-Grande. — Etage de 480 mètres. — 2 août 1906, à 10 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. H. Viatour.

Déraillement d'un chariot d'une rame pleine.

Résumé.

Une rame de huit berlines pleines arrivait à un évitement séparé d'une courbe, de 2<sup>m</sup>,50 de rayon, par une partie droite de 3 mètres de longueur. La première se trouvait à l'aiguille lorsque la qua-

trième dérailla en sortant de la courbe et se renversa en atteignant, à la jambe, un surveillant garé sur le côté de la voie. Celle-ci était en bon état et la galerie était très large.

N° 8. — Charleroi. — Charbonnage de Masse-Diarbois. — Puits n° 4 à Ransart. — Etage de 146 mètres. — 29 septembre 1907, vers 2 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. L. Hardy.

Renversement du premier chariot d'une rame pleine sur le conducteur.

Résumé.

Un conducteur avait amené, dans un évitement en forte courbe, une rame de trois chariots pleins qui s'arrêtèrent contre d'autres wagonnets et dont le dernier resta sur l'aiguillage.

Pour faire avancer tous ces chariots, il fit tirer obliquement le cheval qui s'était placé sur la voie des vides, vers l'intérieur de la courbe, et qui était attelé au premier chariot de la rame par une chaîne de 2<sup>m</sup>,25 de longueur. Ce wagonnet se renversa sur le conducteur qui eut une jambe fracturée.

La ligne médiane de l'évitement formait un arc de cercle de 2<sup>m</sup>,50 de rayon, en cet endroit.

Des membres du Comité ont été d'avis que les stations de garage ne devraient pas être établies dans les courbes.

N° 9. — Centre. — Charbonnage de Ressaix. — Puits de Ressaix. — Etage de 318 mètres. — 22 novembre 1907, vers 7 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. M. Hallet.

Déraillement du premier chariot d'une rame vide.

Résumé.

Un boteur âgé de 14 ans, allant à sa besogne, trouva, dans un bouveau, un tonnelet tombé de la dernière rame pleine et essaya de le mettre sur le côté de la voie. A ce moment, arriva une rame vide dont le conducteur, placé dans le premier chariot, ne put retenir les deux chevaux qui trottaient et qui n'avaient pas d'affilet.

Le premier chariot heurta le tonnelet et dérailla en entraînant le gamin qui s'y était cramponné des deux mains et qui fut blessé à la main gauche.

La galerie était spacieuse et la voie presque horizontale.

Dans ce bouveau, les chevaux vont généralement au trot et ne sont pas munis d'affillet.

Le Comité a estimé que la circulation, au trot, des transports dans les voies de roulage est dangereuse et que les conducteurs devraient toujours disposer de guides pour conduire leur attelage, surtout lorsque celui-ci comporte deux chevaux.

**N° 10.** — *Charleroi.* — *Charbonnage d'Appaumée Ransart.* — *Puits Saint-Auguste à Fleurus.* — *Etage de 220 mètres.* — *3 mars 1908, vers 14 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. A. Hardy.*

Déraillement du dernier chariot d'une rame vide sur la taque à cœur d'un chargeage.

**Résumé.**

Le cheval d'une rame vide, ayant démarré brusquement, le dernier chariot, qui se trouvait encore sur les taques de l'envoyage, déraila sur le cœur situé à l'origine de la voie et buta contre le premier chariot plein, placé à côté, sur lequel un accrocheur avait déjà posé une main afin de le diriger vers le puits après le départ des vides.

Cet ouvrier eut le pouce gauche écrasé.

Le cœur était muni de contre-guides.

**N° 11.** — *Liège.* — *Charbonnage de la Grande Bacnure.* — *Puits Gérard Cloes à Liège.* — *Etage de 254 mètres.* — *9 novembre 1908, vers 3 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. G. Raven.*

Conducteur atteint par une berline de sa rame dont le cheval s'était emporté.

**Résumé.**

Un conducteur ramenait vers le puits une rame de deux berlaines vides dont la première était enrayée et il tenait le cheval par la bride. Tout à coup celui-ci s'emporta : l'ouvrier se mit à courir, puis, à bout de forces, se jeta sur le sol le long d'une des parois de la voie, dans une rigole large de 45 centimètres, mais il fut atteint par les wagonnets dont l'un avait déraillé, probablement, en passant sur des aiguilles.

Le cheval était généralement tranquille.

**N° 12.** — *Liège.* — *Charbonnage de Gosson-Lagasse.* — *Puits n° 1 à Montegnée.* — *Etage de 390 mètres.* — *18 janvier 1911, vers 13 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. P. Fourmarier.*

Déraillement du troisième chariot d'une rame pleine sur le cœur d'un aiguillage.

**Résumé.**

Le conducteur A avait dépassé, d'une dizaine de mètres, un évitement avec une rame pleine lorsqu'il rencontra une rame vide conduite par B. Il arrêta sa rame, la scinda en deux parties et attela un cheval à l'arrière pour ramener ces parties une à une dans l'évitement. B prit la tête du cheval tandis que A se plaça au cœur de l'aiguillage pour guider les berlaines. La troisième y déraila et renversa A dont la main droite fut écrasée par une roue.

**N° 13.** — *Liège.* — *Charbonnage de Bonnefin.* — *Puits Baneux à Liège.* — *Etage de 315 mètres.* — *7 juillet 1911.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. A. Delrée.*

Un conducteur se gare pour laisser passer sa rame pleine et est atteint par la première berline qui déraille.

**Résumé.**

Un conducteur marchait devant son cheval dans une bacnure en ligne droite et de faible pente. Ne parvenant pas à rallumer sa lampe à benzine qui s'était éteinte, il se gara contre la paroi Nord afin de se laisser dépasser par sa rame mais la première berline déraila, se renversa et l'écrasa contre le boisage de la galerie.

Entre la voie et la paroi Sud étaient déposés différents objets provenant de la réfection de la voie. L'un d'eux a probablement causé le déraillement.

La galerie était spacieuse et la voie en bon état. La lampe n'était pas défectueuse.

**N° 14.** — *Namur.* — *Charbonnage de Ham-sur-Sambre.* — *Puits n° 2 à Arsimont.* — *Etage de 390 mètres.* — *14 juin 1912, vers 14 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ch. Jadoul.*

Déraillement d'un wagonnet d'une rame pleine.

**Résumé.**

Un hiercheur, âgé de 15 ans, se tenait derrière une rame vide, dans un évitement, pendant le passage d'une rame de dix chariots

pleins. Le huitième wagonnet plein dérailla et buta contre le dernier wagonnet vide qui sauta des rails et écrasa le gamin contre la paroi voisine.

A l'endroit de l'accident, les voies de l'évitement se rapprochaient déjà mais la rame pleine passait à plus de 8 centimètres du bord antérieur du dernier chariot vide.

La longueur de l'évitement était suffisante; les voies étaient faiblement inclinées.

**N° 15.** — *Charleroi. — Charbonnage du Nord de Gilly. — Puits n° 1 à Fleurus. — Étage de 257 mètres. — 20 novembre 1912, vers 15 heures. — Un tué. — P.-V. Ing. Ch. Gillet.*

Gamin, garé au passage d'une rame pleine, atteint par celle-ci.

Résumé.

Un porteur de lampe âgé de 13 ans s'était garé, à 1 mètre en aval de la pointe de l'aiguille d'aval d'un évitement, pour laisser passer une rame de 8 wagonnets pleins. Le conducteur, ayant entendu des cris, arrêta son cheval et trouva le gamin étendu sur le sol à côté de la voie et partiellement engagé entre les deux derniers chariots. La victime mourut sans avoir repris connaissance.

Le quatrième chariot avait, seul, déraillé du côté où se trouvait le porteur; les traces, laissées sur le sol par ses roues, commençaient à 0<sup>m</sup>,50 environ en aval de l'aiguille.

L'espace entre le rail et la paroi près de laquelle se tenait la victime, était de 1 mètre.

La voie, neuve et horizontale, se composait de rails de 14<sup>k</sup> par mètre.

**N° 16.** — *Liège. — Charbonnage des Kessales. — Puits Ahorré à Flémalle-Grande. — Étage de 600 mètres. — 30 novembre 1912, à 10 heures. — Un tué. — P.-V. Ing. Ed. Van Herkenrode.*

Conducteur trouvé sous la première berlaine, déraillée, d'une rame pleine.

Résumé.

La traction animale remplaçait la traction mécanique à la suite d'une avarie de la locomotive à benzine.

Le porteur de feu, précédant une rame pleine, ayant entendu un bruit insolite, revint sur ses pas et constata que le cheval avait fait « tête à queue ». Le conducteur, qui, était l'aide conducteur de la locomotive, se trouvait sous la première berlaine renversée, vers l'entrevoie. La deuxième berlaine était déraillée. Le conducteur suivait habituellement la rame.

La rame se trouvait entièrement dans un évitement; le premier chariot s'était renversé à 4<sup>m</sup>,50 de la bifurcation d'aval.

La voie ne présentait rien d'anormal.

**N° 17.** — *Couchant de Mons. — Charbonnage de l'Escouffiaux. — Puits n° 7 à Wasmes. — Étage de 920 mètres. — 31 mai 1913, à 17 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. A. Dupret.*

Conducteur blessé en poussant un chariot d'une rame vide.

Résumé.

Le conducteur d'une rame vide poussait le second chariot de la main gauche, quand le premier dérailla sur une aiguille. Les wagonnets se heurtèrent et l'ouvrier eut le pouce écrasé entre le deuxième et le troisième.

Au Comité, l'auteur du procès-verbal a fait remarquer que la victime aurait pu saisir le chariot latéralement et a préconisé l'emploi de butoirs de dimensions suffisantes.

Le Comité a constaté que les butoirs tendent à disparaître. Leur suppression a permis d'augmenter la capacité des wagonnets dont la longueur est limitée par les dimensions des cages.

**N° 18.** — *Liège. — Charbonnages de Bonne-Fin. — Siège Bâneux à Liège. — Étage de 208 mètres. — 26 septembre 1913, vers 9 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. A. Delrée.*

Déraillement des dernières berlines d'une rame pleine.

Résumé

Un conducteur avait amené une rame vide dans un évitement et partait avec une rame pleine dont les deux dernières berlines

étaient enrayées. Ces deux wagonnets déraillèrent à proximité de l'aiguille d'aval et firent sauter des rails la dernière berline vide qui atteignit le conducteur de la rame pleine.

Celui aurait dû marcher devant son cheval. Il déclare qu'il s'était placé derrière la rame vide pour enrayer encore une roue de l'arrière de son train, ce qui n'était nullement nécessaire. Cette enrayure supplémentaire n'a, d'ailleurs, pas été retrouvée.

La voie ne présentait rien d'anormal.

## SÉRIE XVII

## Moteur animal. — Remise sur rails.

—

## PRÉAMBULE

Les accidents de cette série sont au nombre de dix-sept. Ils ont fait chacun une victime, dont douze blessés et cinq tués ou blessés mortellement.

Neuf de ces accidents sont dûs à la nature même du moteur, ce sont les accidents 2, 5, 6, 8, 12, 13, 14 et 16.

Dans six de ces cas, l'accident est résulté de ce que l'on avait omis de dételer l'animal avant de procéder aux manœuvres de remise à rails. A la vérité, dans le cas du n° 12, les dimensions restreintes de la galerie ont empêché l'ouvrier, qui suivait les rames, d'aller, en tête, procéder au détèlement.

Dans quatre cas (n°s 1, 5, 6 et 15) on s'était servi du cheval lui-même pour faciliter la remise sur rails. Il y a eu alors, dans trois cas, renversement de chariots.

## RÉSUMÉS

N° 1. — *Charleroi. — Charbonnage d'Appaumée-Ransart. — Puits du Marquis à Fleurus. — Etage de 282 mètres. — 17 juin 1904, vers 17 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. A. Hardy.*

Mise sur rails du dernier wagonnet d'une rame pleine.

## Résumé.

Le dernier chariot d'une rame ayant déraillé des quatre roues dans un bouveau spacieux, le conducteur attela son cheval à l'anneau d'avant et son aide se mit à l'arrière pour guider le véhicule.

Deux ouvriers, retournant au puits, voulurent passer entre le chariot et la paroi vers laquelle on le dirigeait ; le premier passa

sans encombre, car le cheval ne tirait pas à ce moment, mais le second fut atteint par le chariot qui se renversa sur lui en lui écrasant la jambe droite.

Le conducteur et son aide n'ont remarqué la présence des ouvriers qu'au moment de leur passage.

**N° 2.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnages Réunis de l'Agrappe.* — *Puits n° 3 à Frameries.* — *Étage de 850 mètres.* — *31 août 1904, vers 15 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ing. Q. Nibelle.*

Mise sur rails du dernier chariot d'une rame pleine.

**Résumé.**

Le second chariot d'une rame de deux wagonnets ayant déraillé dans une costresse, le conducteur s'attela, à l'aide de sa bretelle, à l'anneau d'avant pour le remettre sur rails. A ce moment, le cheval avança et l'ouvrier fut entraîné sur 2 à 3 mètres de longueur. Il n'avait pas pensé, a-t-il dit, à décrocher le chariot déraillé ou à dételé le cheval.

A la séance du Comité, M. l'Ingénieur en chef a fait connaître que le règlement d'atelier de certains charbonnages du Centre porte la mention : « Il est défendu aux ouvriers de se placer entre les wagonnets nets d'un train, soit pour les remettre sur rails, soit pour les attacher l'un à l'autre, soit pour tout autre motif, sans faire décrocher le cheval qui traîne ce train. »

Ailleurs, on défend au personnel de s'introduire entre les chariots d'une rame sans avoir dételé le cheval qui doit, alors, être tenu en laisse ou attaché par les guides à une pièce du boisage.

**N° 3.** — *Centre.* — *Charbonnages du Bois du Luc.* — *Puits Saint-Emmanuel à Houdeng-Aimeries.* — *Étage de 420 mètres.* — *10 décembre 1904, vers 10 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. G. Lemaire.*

Mise sur rails d'un chariot plein déraillé.

**Résumé.**

Un meneur contracta une hernie en aidant à remettre sur rails le premier chariot d'une rame pleine qui avait déraillé sur un aiguillage. Il soulevait le véhicule par la chaînette d'attelage d'arrière. L'aiguillage était en bon état.

**N° 4.** — *Liège. Charbonnages de Marihaye.* — *Siège Fanny à Seraing.* — *Étage de 566 mètres.* — *30 janvier 1905, vers 22 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. A. Delmer.*

Mise sur rails du second chariot d'une rame pleine.

**Résumé.**

La seconde d'une rame de deux berlines de pierres ayant déraillé au démarrage, le conducteur la détacha et fit avancer la première de 1 mètre environ. Il s'attela alors, à l'aide de sa bretelle, à l'avant de la seconde berline et la souleva en s'appuyant, des mains, à l'arrière de la première. Son bras droit fut serré entre les deux véhicules.

La victime a prétendu que la voie, couverte d'eau, était en mauvais état.

**N° 5.** — *Charleroi.* — *Charbonnage de Courcelles.* — *Puits n° 8 à Courcelles.* — *Étage de 176 mètres.* — *2 mars 1905, vers 11 h.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. P. Defalque.*

Mise sur rails d'un chariot du milieu d'une rame pleine.

**Résumé.**

Une rame de dix chariots de terre descendait un bouveau spacieux lorsque le sixième dérailla sans qu'on sache pourquoi. Le conducteur fit reculer le cheval et accrocha, à l'avant du deuxième chariot, le cordon, servant à mener l'animal, qui était pourvu d'un crochet à cet effet. En présence d'un surveillant, le conducteur détacha ensuite les quatre derniers chariots et souleva le chariot déraillé de l'avant. A ce moment, le cheval démarra intempestivement et l'ouvrier fut blessé grièvement à l'aîne droite.

Le cordon a été trouvé cassé, après l'accident.

**N° 6.** — *Charleroi.* — *Charbonnage du Centre de Gilly.* — *Puits des Ardinoises à Gilly.* — *Étage de 161 mètres.* — *27 avril 1905, vers 10 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. A. Bertiaux.*

Mise sur rails d'un chariot plein.

**Résumé.**

Le premier chariot d'une rame pleine ayant déraillé des quatre roues, sans qu'on sache pourquoi, sur l'une des voies de garage de

la station d'un chargeage, le conducteur appela à son aide un autre conducteur et un gamin de 12 ans chargé de la manœuvre des aiguilles et des portes d'aérage.

Leurs premiers efforts ayant été vains, l'un des conducteurs attela son cheval à l'un des angles du bord supérieur du chariot et s'y plaça pour maintenir le crochet d'attelage tandis que l'autre conducteur se mit à l'arrière et le gamin sur le côté du véhicule pour le guider.

Le cheval, en tirant, provoqua le soulèvement de l'arrière ainsi qu'on s'y attendait, mais aussi le renversement du chariot sur le gamin qui eut une jambe fracturée.

Le premier conducteur avait jugé inutile d'employer la cordelle pour guider le cheval au cours de cette manœuvre.

Le Comité a estimé que le procédé employé n'est pas condamnable si l'on prend la précaution de maintenir le cheval et de ne pas se placer sur le côté du chariot; mais il a été d'avis qu'il est préférable de faire usage de leviers pour la mise sur rails.

On aurait pu, aussi, attacher le cheval à l'anneau du wagonnet et faire tirer vers la voie à condition que les ouvriers ne se placent pas latéralement.

**N° 7.** — *Couchant de Mons.* — *Charbonnages de Hornu-Wasmes.* — *Puits n° 6 à Wasmes.* — *Étage de 545 mètres.* — *1<sup>er</sup> février 1906, vers 10 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ed. Liagre.*

Mise sur rails d'un chariot d'une rame pleine.

Résumé.

Les trois premiers d'une rame de cinq chariots déraillèrent, sans qu'on sache pourquoi, alors que le dernier se trouvait encore dans le « grippé », de 4 mètres de longueur et de 4° de pente, raccordant le nouveau recarré à la partie ancienne. Le conducteur remit sur rails les deux premiers chariots qu'il fit avancer de 30 centimètres après avoir détaché le deuxième du troisième, puis il s'attela à l'arrière du troisième. A ce moment, les deux derniers avancèrent et l'ouvrier eut la main gauche prise entre les maniques des troisième et quatrième wagonnets.

La victime déclare que les trois premiers chariots étaient enrayés et qu'elle avait mis un morceau de bois sous l'une des roues du quatrième. D'après les témoins, aucun véhicule n'était enrayé.

Les chariots sont munis, à chaque extrémité, d'un anneau d'attache placée sous la caisse, d'un butoir en bois, de 50 millimètres d'épaisseur fixé à la partie supérieure et d'une manique destinée à atteler le cheval et à manœuvrer le véhicule. La manique, faite d'un fer de 12 millimètres de diamètre, a 150<sup>m/m</sup> de largeur, forme saillie de 48 millimètres et se trouve à 3 mètres au dessus des rails.

Au Comité, l'auteur du procès-verbal fait remarquer que le conducteur aurait dû enrayer le dernier chariot. Des membres estiment que, lorsque le grippé ne peut être évité, il faut lui donner une longueur plus grande de manière à réduire la pente. M. l'Ingénieur principal L. Demaret pense que le dispositif des maniques venant en contact en même temps que les butoirs, expose les hiercheurs à une foule d'accidents analogues. Les butoirs devraient être plus épais.

**N° 8.** — *Centre.* — *Charbonnage de La Louvière et Sars-Longchamps.* — *Puits n° 6 à La Louvière.* — *Étage de 430 mètres.* — *23 juillet 1906, vers 14 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. P. Defalque.*

Mise sur rails d'un chariot plein.

Résumé.

Le premier chariot d'une rame pleine ayant déraillé, le conducteur saisit l'anneau dans lequel passait la chaîne d'attelage du cheval, longue de 4 mètres, et essaya de soulever le véhicule. A cet instant le cheval fit un pas en avant et l'ouvrier eut un doigt écrasé entre l'anneau et la chaîne mise en tension.

**N° 9.** — *Charleroi.* — *Charbonnage du Trieu-Kaisin.* — *Puits n° 8 à Châtelineau.* — *Étage de 836 mètres.* — *22 décembre 1906, vers 14 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. Ed. Molinghen.*

Conducteur blessé à l'œil en mettant un chariot sur rails.

Résumé.

Un conducteur déclare qu'il remettait sur les rails le premier chariot d'une rame pleine, en s'adossant à l'avant du véhicule et en tenant l'anneau en mains, lorsque le cheval fit un effort pour se mettre en marche. Ses sabots d'arrière projetèrent un caillou dans l'œil gauche de l'ouvrier qui fut grièvement blessé.

Le cheval était attelé à la rame par une chaîne de 3<sup>m,50</sup> de longueur.

**N° 10.** — Liège. — Charbonnage d'Ougrée. — Puits n° 1 à Ougrée. — Étage de 200 mètres. — 10 février 1907, vers 2 heures. — Un tué. — P.-V. Ing. A. Hallet.

Mise sur rails du premier chariot d'une rame pleine.

Résumé.

Deux remblayeurs menaient vers les tailles une rame de berlines chargées de laitier et pesant, chacune, 1,590 kilogrammes. A la sortie d'un plateau de fonte portant un aiguillage, la première dérailla des quatre roues, mais ne s'arrêta qu'après avoir parcouru 8 mètres environ. Les ouvriers dételèrent le cheval et remirent sur rails les roues d'avant puis l'un d'eux voulut passer à l'arrière du véhicule. Comme la galerie était étroite, il aurait provoqué un nouveau déraillement des roues d'avant et il aurait été écrasé, ainsi, contre le paroi. Le blessé mourut le lendemain.

La voie était en bon état.

Le Comité a estimé que les causes de l'accident ne sont pas suffisamment établies pour pouvoir présenter des observations.

**N° 11.** — Centre. — Charbonnage de Strépy-Thieu. — Puits Saint-Alexandre à Strépy. — 9 septembre 1907, à 7 heures. — Un blessé. — P.-V. Ing. G. Lemaire.

Mise sur rails du premier chariot d'une rame pleine.

Résumé.

Un ouvrier à veine, qui relevait de maladie, avait demandé à être employé temporairement comme conducteur de chevaux. Le premier chariot d'une rame pleine, qu'il conduisait, ayant déraillé, cet ouvrier eut le pouce droit écrasé, entre les deux premiers wagonnets, en travaillant à le remettre sur rails.

**N° 12.** — Centre. — Charbonnage d'Havrè. — Puits n° 1 à Havrè. — Étage de 540 mètres. — 14 septembre 1908, à 23 heures. — Un tué. — P.-V. Ing. G. Lemaire.

Départ de la rame pendant la mise sur rails du dernier chariot.

Résumé.

Le conducteur d'une rame de trois chariots de terre, tirée par un âne, a été trouvé sur le sol d'un bouveau à 10 mètres derrière sa rame qui était arrêtée, sur rails. Cet ouvrier, qui ne portait aucune

blessure apparente, a succombé le lendemain après avoir déclaré que l'âne avait avancé pendant qu'il mettait le dernier chariot sur rails ; il avait été comprimé entre ce véhicule et un bois de la galerie.

Le conducteur n'avait pas dételé l'âne parce qu'il ne pouvait pas passer le long de la rame à cause de l'étroitesse de la galerie. Il suivait généralement la rame car il était impossible de prendre place sur le premier chariot dans ce bouveau, aussi l'âne n'avait-il pas d'affilet.

Au Comité, l'auteur du procès-verbal a déclaré que, dans les galeries étroites de ce charbonnage, on forme des rames de deux à quatre wagonnets, traînées par de petits ânes que précède ou que suit le conducteur.

A première vue, il paraît moins dangereux que le conducteur suive, bien que l'âne doive être commandé à la voix car l'emploi d'un affilet allant jusqu'à l'arrière de la rame n'est pas pratique, mais, en cas de déraillement, le conducteur ne pourra peut être aller dételer. (Cas de l'accident en question.)

La marche en tête est préférable car elle permet de maîtriser toujours la bête. Cependant elle n'est pas sans danger lorsque la galerie, en recarrage, présente des grippés où qu'il est nécessaire d'enrayer des chariots ou de les remettre sur rails.

Le Comité a été d'avis que la circulation de rames, dans des galeries aussi étroites, est à condamner.

**N° 13.** — Liège. — Charbonnages de La Haye. — Puits Piron à Saint-Nicolas. — Étage de 600 mètres. — 28 juin 1911, à 14 heures. — Un tué. — P.-V. Ing. A. Hallet.

Départ du cheval pendant la mise sur rails d'un chariot déraillé.

Résumé.

Une rame pleine passait dans la bacnure de communication entre les puits lorsqu'une berline du milieu dérailla. Le conducteur, qui ouvrait les portes, et le suiveur, qui les fermait, s'occupèrent à remettre le wagonnet sur la voie. Soudain le cheval, qui n'avait pas été dételé, se mit en marche : le suiveur put s'effacer mais le conducteur, encore accroché par sa bretelle au chariot déraillé, fut entraîné et écrasé contre le montant d'une porte ouverte. Il fut blessé mortellement.

Le Comité a rappelé que le projet du nouveau règlement comprend la prescription suivante :

« Les conducteurs de chevaux sont obligés de dételer pendant la formation des trains et la remise sur rails de wagonnets déraillés. »

**N° 14.** — *Charleroi.* — *Charbonnages du Centre de Jumet.* — *Puits Saint-Quentin à Jumet.* — *Étage de 552 mètres.* — *5 juillet 1911, vers 17 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. L. Hardy.*

Départ du cheval pendant la mise sur rails d'un chariot plein.

Résumé.

Le premier chariot d'une rame pleine ayant déraillé, deux chargeurs, qui retournaient au puits, aidèrent le conducteur à le remettre sur rails. Le conducteur ayant crié « hop » pour coordonner les efforts de ses compagnons, le cheval avança et le premier chariot écrasa, contre un montant de la galerie, l'un des chargeurs qui agissait sur l'avant pour soulever le véhicule. Cet ouvrier eut la colonne vertébrale fracturée.

Le conducteur avait négligé de décrocher le cheval, dont la cor-delle était attachée au premier wagonnet, parce que ce chariot était peu déraillé.

**N° 15.** — *Charleroi.* — *Charbonnage de Bayemont.* — *Puits Saint-Auguste à Marchienne.* — *Étage de 857 mètres.* — *8 juillet 1912, vers 14 heures.* — *Un tué.* — *P.-V. Ing. L. Legrand.*

Conducteur tué en mettant sur rails un chariot plein auquel il avait attelé son cheval.

Résumé.

Un chariot de terre avait déraillé sur la pointe d'une aiguille et s'était incliné fortement vers l'Est, car les roues d'avant étaient tombées dans un creux, de 6 à 7 centimètres de profondeur, existant entre les travernes.

Un conducteur accrocha son cheval à l'anneau Ouest du chariot. Il se plaça devant la face Ouest du véhicule, avec les mains sur le bord supérieur tandis qu'un recarreur saisit l'anneau d'arrière. Le suiveur de rame fit donner au cheval un coup de collier, sur l'ordre du conducteur qui fut renversé par le chariot et tué sans avoir poussé un cri.

**N° 16.** — *Centre.* — *Charbonnages de Ressaix.* — *Puits Sainte-Aldegonde à Mont Sainte-Aldegonde.* — *Étage de 212 mètres.* — *10 juin 1913, vers 9 heures.* — *Un blessé.* — *P.-V. Ing. P. Defalque.*

Conducteur blessé après avoir remis sur rails le premier chariot de sa rame.

Résumé.

Le conducteur d'une rame pleine avait remis sur rails le premier chariot en se plaçant à l'avant et sans décrocher le cheval qui était conduit sans affilet. L'animal se remit aussitôt en marche. Un coup de la chaîne d'attelage, longue de 2<sup>m</sup>,40, éteignit la lampe du conducteur qui ne put se garer et fut renversé par le wagonnet d'avant.

**N° 17.** — *Charleroi.* — *Charbonnages Réunis de Charleroi.* — *Puits n° 2 à Lodelinsart.* — *Étage de 712 mètres.* — *14 juin 1913, vers 10 heures.* — *Un Blessé.* — *P.-V. Ing. H. Dandois.*

Le premier chariot d'une rame retombe sur les rails après s'être soulevé.

Résumé

Un conducteur précédait et un surveillant suivait une rame pleine dont le premier wagonnet buta contre une banquette latérale et se souleva de l'arrière; le deuxième chariot le maintint dans cette position.

Le surveillant passa sur la rame et arriva ainsi sur le premier chariot qui tomba sur les rails au moment où il s'apprêtait à sauter sur la voie. Il eut le pouce droit écrasé entre les deux wagonnets d'avant.

Le conducteur maintenait le cheval qui n'a pas bougé.

La banquette, de 60 centimètres de longueur et de 15 centimètres de hauteur, se trouvait à 10 centimètres, du rail voisin et n'avait jamais donné lieu à aucun inconvénient.

(A suivre).