Rapport officiel de notre camarade Désiré Guyot, sur la catastrophe du 7 d'Avion (2 février 1965) qui fit 21 victimes

Le rapport commence par l'énumération des noms, âge et situation de famille des malheureuses victimes. Puis il poursuit:

« C'est le mardi 2 février 1965, vers 3 h. 45 du matin, que je fus informé par la direction du siège 7 qu'un accident collectif était survenu dans les travaux du fond.

Je me rendis immédiatement au siège 7 où j'appris que, vers 0 h. 30, une explosion avait eu lieu, dans le quartier MARTHE 706 où 21 ouvriers étaient occupés à des travaux divers, et que l'alerte avait été donnée à partir du puits 4. Depuis 2 heures, une équipe de sauveteurs du poste Central de secours était descendue sur les lieux. Aucune information n'avait encore été donnée et il fallut attendre la remontée d'ouvriers du siège 4 pour avoir quelques renseignements.

J'ai interrogé les ouvriers d'about du puits 4, lors de leur remonte, ceux-ci me déclarèrent:

L'explosion nous a paru très forte, nous nous sommes un moment imaginé que l'on avait miné le secteur du 7. Pourtant le fait nous parut étrange puisque nous étions en jour de repos. Nous avons essayé en vain de téléphoner à la lampisterie de la fosse 7 pour savoir si un boutefeu était descendu. Ce n'est que par le moulinage du puits 7 que nous avons appris qu'il n'en était rien.

C'est alors que, devant l'ampleur du souffle ressenti et fumées qui se dégageaient que l'alerte fut donnée par le porion DELPORTE. « Nous avons constaté que 30 secondes après l'explosion, la teneur en grisou atteignait 2 % ».

D'autre part, un accompagnateur gazier du 4 LEQUEUX remonté au 7 se trouvant au moment de l'explosion dans la bowette qui relie le puits 4 à la bowette 714 ressentit des ma-

laises dès son arrivée aux lavabos et dût être hospitalisé du 2 février au 11 février 1965. Il n'a pas encore repris le travail, à cette date.

Un peu plus tard, l'équipe des sauveteurs informait la direction que 6 corps venaient d'être retrouvés dans la V.C. 31 de MARTHE et que les recherches continuaient.

Comme j'avais manifesté mon intention de descendre, l'autorisation me fut refusée et je dûs attendre jusqu'à 10 h. 30 pour faire une visite et effectuer mes premières constatations sur les lieux de la catastrophe.

RESULTATS D'ENQUETE

Les lieux de la catastrophe. — Le quartier MARTHE 706 se trouve situé dans la zone NORD, du siège 7, du groupe LENS-LIEVIN, sur le territoire d'AVION.

Le siège 7 est classé dans la catégorie franchement grisouteux et poussièreux.

L'exploitation du quartier MARTHE débutait au mois d'octobre 1962.

Ce quartier très grisouteux, comportait:

En octobre 1962: la taille 1,

En novembre 1962: la taille 3,

En décembre 1962: la taille 2.

Ces trois tailles rabattant de l'ouest vers la bowette 711 bis.

En juillet 1963, la taille 4 est mise en exploitation. En décembre 1963, la taille 5; puis en janvier 1964, la taille 6.

Toutes les 3 rabattant de l'est vers la bowette 711 bis.

L'exploitation de ces tailles étant terminée, l'exploitation de la taille 7 débuta, en octobre 1964.

En novembre 1964, la taille 9/9 bis.

Ces deux tailles rabattant de l'ouest, vers la bowette 706 bis.

En décembre 1964 se terminait la préparation de la taille 10 et la mise en exploitation, en janvier 1965.

Cette dernière rabattant de l'est vers la bowette 706 bis.

Caractéristiques des tailles en exploitation. —

Taille 7. — Longueur 147 m. — 0 m. 95 de charbon pour 1,03 d'ouverture.

Taille 9. — Longueur 46 m., — 1 m. 10 de charbon pour 1,15 d'ouverture.

Taille 10. — Longueur 97 m. — 1 m. 20 de charbon pour 1,30 d'ouverture.

Toutes ces tailles entièrement mécanisées sont exploitées par rabots et foudroyées.

En plus de ces tailles, dans le secteur de MARTHE 706, 3 voies étaient en percement, ainsi qu'un montage de taille, ces quatre chantiers en aérage secondaire électrifié, sauf pour le V. M. 10 bis, qui était à air comprimé.

RAISONS DES CHANTIERS EN PERCEMENT

V.C. 60. — Cette voie a pour but une amélioration de l'arrivée du matériel pour la taille 10, en venant en percement au pied de la bowette 7570.

V.C. 36. — Préparation de nouveaux chantiers d'exploitation.

V.C. 10 bis. — Préparation d'une nouvelle taille devant aboutir dans le V.C. 50 en creusement et qui est lui, le prolongement du V.C. 42.

L'ensemble de cette exploitation de MARTHE est délimité par plusieurs failles.

AU SUD. — Taille VIALA, délimitant les zones du siège 7. L'exploitation au Nord de cette zone est très régulière et très irrégulière, au Sud.

Au NORD. — Taille DESAILLY. —
En plus traversant le secteur MARTHE, nous trouvons la faille d'AVION plus une petite faille dans le prolongement du V.C. 50.

AÉRAGE. — L'aérage principal du secteur MARTHE s'effectue par la bowette 706 et le retour par la bowette 757 vers le puits 4 et par la bowette 711 bis vers le puits 3 bis. Un apport d'air se fait également par la bowette 703 bis.

GRISOU. — Au début de mon rapport, je signale que le siège 7 est classé, comme particulièrement grisouteux et poussiéreux. La situation géologique du secteur de MARTHE, situé en zone failleuse font que ce secteur est un des points les plus dangereux du puits, depuis sa mise en exploitation.

Une station de télégrisoumétrie fut installée au siège 7, avec pour but, la détection rapide des émanations de grisou. 12 têtes chercheuses furent installées dans l'ensemble des chantiers souterrains du siège 7, dont 3 pour le secteur MARTHE.

Une importante station de dégazage fonctionnait également au siège 7.

Dans le quartier très grisouteux de MARTHE 12 points de dégazage fonctionnaient, tirant 800.000 m3 brut, pour le mois de janvier 1965.

Ce secteur de MARTHE, dès le début de son exploitation se trouvait sur le secteur 3 bis du groupe de LIEVIN. En novembre 1962, c'est-à-dire dès la mise en exploitation de ce quartier, mon collègue JOLY Henri, délégué mineur de cette circonscription, signalait dans son rapport N° 5591:

« Taille rabot N° 1 de MARTHE: A l'arrivée de la voie N° 10, une nappe de grisou de 40 cm. d'épaisseur subsiste toujours ».

En Janvier 1963, rapport 5625. — Au cours de ma visite, j'ai décelé les teneurs en grisou suivantes:

— Voie 2 MARTHE 1,20 %.

— Voie « collecteur » 14 MARTHE 1,20 %, à front.

Toujours en Janvier 1963: Rapport 5636. —

Lors de mon passage, Voie 2 MARTHE, j'ai décelé une teneur en grisou de 1,20 %.

Ces trois extraits de rapports démontrent que, dès la mise en exploitation du secteur MARTHE, l'exploitant fut alerté au sujet des émanations de grisou, par mon collègue JOLY Henri.

Ayant eu ce secteur à contrôler, dans ma circonscription, j'ai à mon tour alerté à maintes reprises, l'exploitant sur les mêmes faits par mes rapports et discussions verbales.

En Décembre 1964: Rapport 189.

V.C. 33 MARTHE: Lors de mon passage dans cette voie, j'ai décelé des teneurs en grisou variant entre 1,50 et 1,80 %.

Le même mois, rapport N° 190.

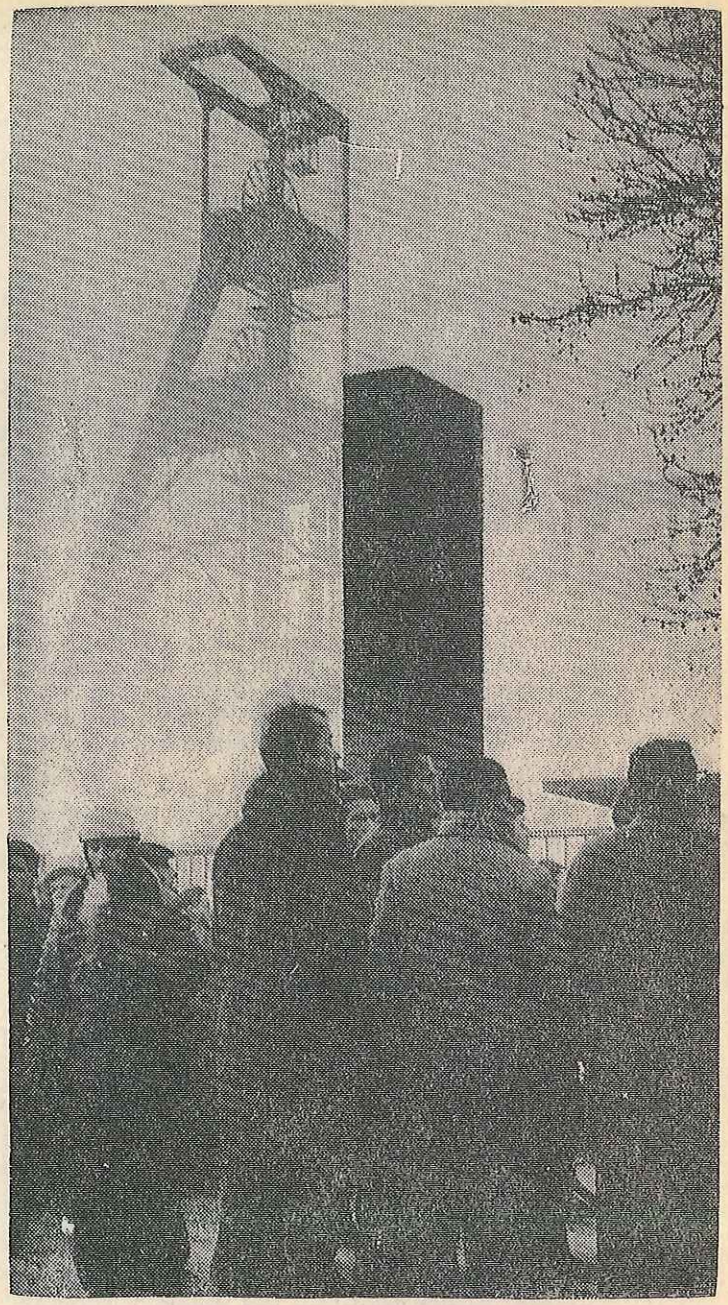
V.C. 33 MARTHE. — Lors de mon passage, j'ai décelé au-dessus du moteur au cul de taille 7, une teneur de grisou de 2 %. Les installations ont été arrêtées immédiatement.

J'ai pu constater que la teneur variait constamment entre 1,30 et 2,50 % jusqu'au moment où des toiles furent installées le long des staples. Alors, elle stationne à 0,80 %.

En Janvier 1965: Rapport N° 210.

Taille 9 MARTHE. — J'ai constaté que l'aérage est défectueux il y fait très chaud et lors de mon passage, j'ai décelé des teneurs en grisou variant entre 2 et 2,50 %, au cul de taille, alors que la taille tournait.

Voici quelques extraits de rapports qui prouvent que l'exploitant était alerté sur le danger permanent couru dans ce secteur de MARTHE.



Le puits tragique

En plus, de ces rapports, mon journal syndical: « LA TRIBUNE DES MINEURS » dénonça les dangers très graves encourus dans ce quartier par le personnel, à cause du grisou et de la poussière qui s'y trouvaient en abondance. Les restrictions apportées aux pouvoirs des délégués mineurs m'obligeaient à rendre publics ces faits, en vue de voir apporter une amélioration pour la sécurité et l'hygiène du personnel.

VISITE DES LIEUX DE LA CATASTROPHE

Lors de ma première visite, après la catastrophe, dans le secteur MARTHE, j'ai constaté des dégâts considérables démontrant qu'une formidable explosion s'y était produite.

Bowette 706. — Déjà, dans cette bowette aussitôt sortis de l'accrochage du 7, les cadres, la tuyauterie et le sol étaient recouverts de suie et de poudre de carbonate de calcium provenant des arrêts barrages, et ceci, en s'accentuant en approchant de la zone sinistrée.

Bowette 706 bis. — A l'entrée de cette bowette, j'ai rencontré un groupe de sauveteurs ramenant 3 des 6 corps des victimes retrouvés, dans le V.C. 31.

Bowette 7062. — A l'entrée de cette bowette, j'ai constaté que la tête motrice de la bande de 1.000 avait été projetée d'environ 5 mètres et arrêtée sur les parois de la bowette 7063. Toutes les instalations étaient disloquées et tout le matériel enchevêtré.

L'arrêt barrage qui se trouvait à cet endroit était volatilisé et une épaisse couche de suie était placée sur les cadres et parois.

V.C. 31. — Toujours le même chaos, en plus le soutènement par cadres T.H. était culbuté, par endroits plusieurs éboulements s'y étaient produits.

Un barrage provisoire avait été fait à l'entrée du V.C. 36 à première vue à l'intérieur tout était également bouleversé. A l'entrée du V.C. 39, j'ai constaté que de nombreux cadres, dans cette voie, étaient culbutés et que le coffret électrique et un truc qui servait au transport du matériel dans cette voie, avaient été projetés dans l'ancien V.C. 34 qui se trouve en face. La motrice du convoyeur à bande était également culbutée. L'accès de ce collecteur était interdit devant l'ampleur des dégâts.

Poursuivant ma route, dans le collecteur principal, V.C. 31, j'ai rencontré une équipe de sauveteurs ramenant un nouveau corps. Ils effectuaient ce travail avec d'extrêmes difficultés, tant le matériel de toutes sortes encombrait le passage.

A l'entrée du V.C. 47, toujours les mêmes constatations.

V.C. 30 et 30 bis. — Dans ces deux voies, j'ai constaté que les effets de l'explosion avaient été particulièrement violents. Tout le boisage avait été culbuté.

A l'intersection des V.C. 31 — 30 — 30 bis et 32 ont été retrouvés les corps des 6 victimes, dont les noms suivant:

MIATEK Joseph

LELONG Georges

BAES Oscar

LANGLET André

HOURDEQUIN Alfred

MACKOWIAK François.

Les 6 installateurs étaient occupés, au moment de l'explosion à la mise au point d'un convoyeur blindé qui fut déplacé de plus de 6 mètres, sous la violence de l'explosion.

J'ai retrouvé des débris d'effets dans tous les coins ainsi que des débris de lampes avec N° dont celles de BAES Oscar et LANGLET André.

A cet endroit, j'ai rencontré le Docteur LETOUX avec du personnel du service médical qui avait participé au dégagement des 6 victimes.

Je poursuivis ma route par le V.C. 32, en direction du V.C. 33 retour de la taille 7 et seul passage praticable.

V.C. 32. — Deux portes régulatrices d'aérage en fer avaient été arrachées, broyées et projetées ainsi qu'un ventilateur et son coffret servant à l'amélioration de l'aérage dans le V. C. 33.

V.C. 33. — A l'entrée de cette voie, un élément de la tuyauterie avait été complètement aplati et la nacelle du monorail déplacée.

Le boisage de cette voie n'avait pas particulièrement souffert sauf à la sortie de la taille 7 où un très gros éboulement obstruait la voie en amont de la taille.

Des débris de ventubes et de vêtements étaient dispersés.

DANS LA TAILLE 7

Dans cette taille, sauf au pied de taille où il y avait un éboulement, le boisage était resté en ordre.

Les sauveteurs, lors de mon arrivée avaient retrouvé les corps de 7 nouvelles victimes, dont les noms suivent:

La cruelle attente des familles

VOISIN André, Contrôleur de passage

LELONG André, Injecteur de taille

CZERNIAK Boleslas, Injecteur de taille

PIERRU Fernand, Injecteur de taille

KOWAKI Simon, Injecteur de taille

WIDUK Jean, Injecteur de taille

MAYEUR Adolphe, Injecteur de taille.

Tous les corps de ces ouvriers avaient été retrouvés tournés vers le pied de taille et essayant de cacher leur visage avec les mains et les bras.

Avec son accompagnateur, BRASSEUR Victor, je participais au transport et à la sortie de la taille de ces victimes. Ayant été informé par des ouvriers venant relever l'équipe de sauveteurs qui se trouvait sur les lieux, de l'arrivée de Monsieur CELIS, Ingénieur T.P.E. du Service des Mines, je l'ai rejoint et accompagné dans la visite des lieux.

Nous nous sommes rendus au cours de cette visite, dans le V.C. 38 où j'ai constaté que des effets mécaniques violents avaient également été ressentis.

La tuyauterie de dégazage était aplatie comme aspirée de l'intérieur en de très nombreux points, montrant que l'onde de choc avait une forme ondulatrice très sensible, ce fait a également été très visible dans toutes les voies visitées, sur les convoyeurs à bandes, autres installations et soutènement.

Dans l'ensemble des chantiers, les câbles électriques étaient détériorés et semblaient cuits.

Une grande partie du V.C. 38 était également déboisée avec plusieurs éboulements. Ayant visité l'ensemble des lieux accessibles, nous sommes remontés.

A ce moment, 13 corps avaient été retrouvés et les recherches continuaient pour dégager les 8 autres qui, selon toutes possibilités, se trouvaient dans la taille 10 et le V.C. 39.

Dans le courant de l'après-midi, en effet, les 8 corps des victimes dont les noms suivent étaient retrouvés et remontés.

DANS LA TAILLE 10

DELPORTE Cyrille et BOURDREZ Roger, tous deux injecteurs de taille.

THIELE Emile, électro-mécanicien et son aide LENGLET Daniel, tous deux, auprès du coffret électrique tranche P. R. CHEVEAU, ouvert.

Ce coffret se trouvait entre deux portes de régularisation d'aérage.

Plus loin, aux environs de l'entrée du V.C. 42/50, les corps de:

TOMZICK Marian, Agent de maîtrise

POUMERT Eugène, Gazier

BELKASSAN Mohamed, Aide-gazier

BOUCHENDHOMME Fernand, Injecteur de taille.

Après la mise en bière des 21 victimes, je suis redescendu afin de continuer mon enquête.

Je me suis rendu dans la V.C. 39 où là, également je constatais que les effets de l'explosion étaient très importants. Le soutènement par cadres T.H. était culbuté en direction du V.C. 31 par où se faisait l'arrivée d'air.

Tout le matériel du convoyeur à bande, les cadres, les câbles électriques ainsi que divers matériels étaient enchevêtrés tout au long de cette voie. Les ventubes servant à l'aérage secondaire des V.C. 42/50 et V.N. 10 bis étaient entièrement déchiquetés.

Le ventilateur électrique du V.C. 42 avait été projeté en direction du V.C. 31 et endommagé, la grille et le volet de réglage cassés. Le coffret de ventilateur était en marche.

Face au V.C. 42, à 150 mètres du V.C. 31, un coffret électrique était culbuté. A côté de ce dernier fut retrouvée l'armature de la lampe à flamme du surveillant TOMCICK ainsi que le grisoumètre du gazier. Enfouis sous les décombres, plusieurs barreaux de lampes à flamme furent également retrouvés sur une longueur de 10 mètres.

Des débris de vêtements, de ventubes étaient collés aux cadres et dans les parois. A 385 mètres, la motrice du répartiteur blindé était culbutée ainsi que le coffret électrique.

Les portes régulatrices d'aérage étaient volatilisées ainsi que l'encadrement. Des débris ont été retrouvés dans tous les sens.

A partir de cet endroit, en allant en direction de la taille 10 et V.C. 60, les dégâts étaient moins importants. Le boisage à l'entrée de la taille 10 semblait avoir été poussé (non culbuté), vers la tête de la taille V.C. 30 bis, c'est-à-dire, dans le sens de l'aérage.

Quelques légères traces de cokéification ont été constatées entre le V.C. 42 et l'entrée de la taille 10.

Les ventubes du V.C. 60 n'étaient pas déchiquetés comme partout ailleurs.

Dans le V.M. 10 bis, tout le soutènement était culbuté vers les fronts avec éboulement.

Le V.C. 42 était obstrué par les débris de toutes sortes. Le souffle de l'explosion semblait avoir projeté le boisage et convoyeur vers les fronts de cette voie. Il y avait également un éboulement. Il semble d'après les constatations faites dans le V.C. 39 et l'entrée de la taille 10 que l'explosion du coup de grisou peut être situé entre le V.C. 32 et la taille 10.

Continuant ma visite, dans la taille 10, j'ai constaté que, sauf un très gros éboulement en tête de taille et le V.C. 30 bis, le boisage n'avait pas bougé (mis à part les quelques R.A. du pied de taille signalés plus haut).

Dans mes visites suivantes, j'ai eu la possibilité de visiter les V.C. 15 — 30 — 30 bis, la taille 9 bis V.C. 47 — V.C. 36 — V.C. 42 — bowette 703 bis 757. Partout, c'est le même visage, sauf dans les bowettes 757 et 703 bis où les effets de l'explosion étaient moins importants.

Les causes de la catastrophe

● ACCUMULATION DE GRISOU

Aux résultats de mes différentes enquêtes, j'apporte les conclusions suivantes:

1° — La cause première, fondamentale de la catastrophe réside dans l'accumulation de grisou qui s'est réalisée dans les voies « collecteurs 36 — 42 bis/50 — 60 du fait de l'arrêt de la ventilation secondaire.

La catastrophe est arrivée dans la nuit de lundi 1er au mardi 2 février 1965, au cours du poste de nuit qui précédait la remise en route normale de l'exploitation, après deux jours de repos.

Or, le dimanche 31 janvier, au poste du matin, 19 ouvriers et un employé sont descendus au siège 7, quartier MARTHE, où s'est produit la catastrophe, pour réaliser les travaux de déplacement du transformateur électrique alimentant les installations du quartier. Pour effectuer ce travail, le courant fut coupé le dimanche matin ce qui entraînait notamment l'arrêt de tous les ventilateurs électriques d'aérage secondaire.