

LES GUEULES NOIRES DANS LES CEVENNES

la **Culturothèque** – 12 février 2019 – *Michèle*.

Une mine est un gisement exploité. Elle peut être de plusieurs matériaux : or, cuivre diamants, fer, sel uranium, etc, et... charbon.

Cette exploitation peut se faire à ciel ouvert ou dans des galeries souterraines construites par des hommes.

Des mines existent depuis la préhistoire où des hommes creusaient des puits dans la craie pour extraire du silex, dans l'antiquité on exploitait surtout des mines de fer et de cuivre.

Aujourd'hui nous allons nous intéresser aux mines de charbon et plus particulièrement aux mines de charbon dans les Cévennes.

En France lorsqu'on pense « mines de charbon » on pense au Nord (*qui présente le plus grand réseau de galeries souterraines au monde*), à la Lorraine, en Provence, le Sud Ouest, autour de Saint Etienne. On évoque le Massif Central mais très peu souvent les Cévennes.

Avant de vous parler des Mines, je vais répondre à une question.

Qu'est ce que le charbon ?

C'est un combustible, solide, fossile issu de la minéralisation anaérobie des végétaux. On estime à environ 15 m l'épaisseur de végétaux nécessaires à la formation d'une couche de charbon d'un mètre. Sa qualité dépend de sa teneur en eau et en gaz divers mais aussi de son âge : plus un charbon est vieux, plus il est riche en carbone.

Les anthracites contiennent jusqu'à 95 % de carbone pur. Le reste consiste essentiellement en hydrogène et oxygène. On classe le charbon par rapport au pourcentage de matière volatile qui le compose :

Les anthracites : moins de 8 % de Matières Volatiles – les anthraciteux et maigres : 8 à 12 % - les quart-gras : 12 à 16 % - les demi-gras : 18 à 22 % - les gras à courte flamme : 18 à 27 % - les gras proprement dit : 27 à 40 % - les flambants secs : de 34 % et plus. Dans les Cévennes on a exploité pratiquement toutes les catégories de charbon.

(Les tourbes, que nous avons connues en Irlande, sont une catégorie de charbon mais de formation beaucoup plus récentes. Elles sont issues uniquement de décomposition des mousses. Elles sont de piètres combustibles chauffant et dégageant énormément de fumée et laissant beaucoup de résidus...).

L'usage du charbon se répand au 9^{ème} siècle, surtout en Grande-Bretagne (853) puis en Allemagne (an 1000). Dans ses récits de voyages Marco Polo nous dit que les Chinois (1280) utilisaient couramment le charbon comme combustible car meilleur marché que le bois.

En France un document officiel des années 1200 fait état d'une exploitation de charbon à Lunas et à Cendras, à côté d'Alès. A Cendras des moines bénédictins dirigés par Bernard de Soucanton, afferment contre redevance, l'exploitation des terrains du monastère (*Montagne de Montaud, là ou de 1945 à 1968 les apprentis mineurs ont creusés les 650 m de galeries qui donneront naissance à la fameuse Mine Témoin d'Alès*).

Les mines de charbon des Cévennes ont été donc parmi les premières de France puisqu'on n'a pas trouvé de trace « officielle » plus ancienne d'extraction de charbon.

Les premières exploitations concernaient surtout des affleurements car, bien sûr, il faut tout un tas de moyens techniques pour exploiter le fond... C'était donc à « flanc de coteau » et par petites excavations ou « baumes » que l'on sortait le charbon. Cette technique avait beaucoup d'inconvénients : la montagne était criblée de trous que la pluie remplissait d'eau les transformant en véritables fondrières qui entraînaient des affaissements subits et, bien sûr ensevelissaient les personnes qui travaillaient dans ses lieux.

Le charbon à cette époque servait surtout à alimenter des forges et à la fabrication de la chaux. Pendant la guerre de 100 ans par exemple on a beaucoup extrait de charbon car on avait besoin de beaucoup de chaux pour construire et réparer les fortifications.

C'étaient les propriétaires terriens qui extrayaient le charbon, où louaient leur terrain contre une redevance. Cette pratique a été encouragée par un édit de Louis XIV (13.05.1698) qui confirmait la liberté de chaque propriétaire du sol à extraire à sa guise le charbon qu'il recelait.

En 1744 un nouvel édit royal (*Louis XV*) stipule qu'à l'avenir nul ne peut exploiter une mine de houille sans avoir obtenu au préalable une autorisation du contrôleur des finances. Mais cet édit ne sera pas appliqué car il n'y avait pas les moyens de le faire appliquer.

En 1760, dans les Cévennes il y avait 80 exploitations.

En 1770 arrive Pierre-François de Tubeuf qui avait déjà exploité du charbon en Bretagne et en Aveyron. Il découvre plusieurs gisements et obtient une concession de 30 ans. Pierre-François de Tubeuf va révolutionner les techniques archaïques d'extraction en introduisant l'usage du coin, du treuil et des wagonnets (*chiens de mines*). C'est lui qui va percer le premier puits de Rochebelle.

Pierre-François de Tubeuf va toutefois susciter des haines : les habitants le rejettent car il fait aussi boucher les ouvertures qui servent à leur consommation personnelle. Il va aussi se heurter au Maréchal de Castries, coseigneur d'Alais à l'époque, futur ministre mais aussi au frère du Roi qui était le vicomte de Portes.

Toute sa vie passée dans les Cévennes ne sera que procès, affrontements physiques (*il aurait perdu un œil et plusieurs dents dans des bagarres violentes*) pour en fin de compte être obligé de s'exiler aux Amériques où il connaîtra une fin affreuse car il sera tué et scalpé par les Indiens Comanches...

En 1820, la femme de Pierre-François Tubeuf et son fils récupèrent la mine de Rochebelle, puis font construire une verrerie et le château de Traquette. À la même époque, le duc de Castries revend les mines à un marchand de Nîmes. Pierre-François Tubeuf est un personnage en avance de 50 ans sur la révolution industrielle, dans une société française encore figée dans son corset d'Ancien Régime, qui n'a pas encore choisi le charbon comme principale source d'énergie. Se heurtant à un système quasi féodal, fait de centaines de petits charbonniers paysans proposant leur maigre butin à dos d'homme, cet industriel d'un type nouveau ne pouvait que mécontenter un prolétariat qui luttait arpent après arpent pour sa survie.

Les besoins en charbon augmentent en France et l'amélioration des routes permet de le transporter plus loin. En plus de servir à alimenter les besoins domestiques il est utilisé dans les verreries, les clouteries et d'autres industries d'autant que la déforestation massive avait entraîné une pénurie de bois.

À la fin du XVIIIe siècle le charbon devient la source d'énergie idéale.

En 1810 Napoléon met en place le Code Minier qui définit les conditions d'attributions des concessions minières. Le bénéficiaire d'une concession ne peut plus faire ce qu'il veut, il est soumis à des règles strictes d'exploitation. Par contre, la concession devient perpétuelle et aussi transmissible ce qui entraîne la constitution des sociétés minières de grandes envergures et l'assurance à l'actionnaire de récolter le fruit de leur apport.

Au début du XIXe siècle on voit aussi le remplacement de la force animale (*cheval*) par la force motrice (*machine à vapeur*). Le puits Tubeuf par exemple peut atteindre 20 000 t par an. Les mines deviennent de grandes entreprises.

On commence à s'intéresser à améliorer les conditions de travail des mineurs... enfin !

Par exemple, les mineurs qui s'éclairaient avec des lampes à flamme nue (*la mèche baignait dans l'huile*) entraînaient des explosions en présence de grisou. En 1818 on utilise la lampe d'Humphrey Davy puis c'est la lampe de Jean-Baptiste Marsault, directeur de la Compagnie des mines de Bessèges, qui est à l'origine d'un confort d'éclairage du fond.

L'exploitation des mines cévenoles est toutefois confrontée à des problèmes d'investisseurs frileux car le transport du charbon coûte cher. C'était dans des paniers, ou à dos de mulet que le charbon était acheminé vers des chemins carrossables...

Ce sont les frères **Talabot** qui vont relancer l'exploitation en créant la ligne de chemin de fer de la Grand-Combe à Beaucaire où le charbon sera ensuite transporté par péniche sur le Rhône pour rejoindre Marseille, et par le canal du Midi pour rejoindre Toulouse.

Paulin Talabot est un ingénieur polytechnicien français, né le 18 août 1799 à Limoges et mort le 21 mars 1885 à Paris. Il a contribué à l'essor du chemin de fer en France et à l'étranger. C'était également un banquier important qui participa à la fondation du Crédit Lyonnais et de la Société générale. Enfin c'était un homme politique : il a été député et président du conseil général du Gard.

La compagnie minière de Rochebelle et des forges de Tamaris (Alès) dirigée par le maréchal Soult l'ayant appelé pour améliorer le transport du charbon entre Alès et le canal du Midi Beaucaire-Aigues-Mortes (1829-1834) dans le Gard, près de Nîmes, Talabot opte finalement pour le chemin de fer, en raison de l'étiage du Gardon d'Alès en été.

Ce dernier participe à la création en 1836 de la « **Compagnie des Mines de la Grand-Combe et des chemins de fer du Gard** ». Au cours de voyages en Angleterre, il est allé se former auprès de Robert et George Stephenson qui l'initient et l'aident pour installer son propre chemin de fer entre Beaucaire et La Grand-Combe où l'attendent d'importants gisements en charbon. La gare de Ners entre Nîmes et Alès est d'ailleurs d'architecture anglaise, évocation sans doute de Paulin Talabot à ses maîtres britanniques.

« *On prétendait à l'époque que le chemin de fer empêcherait les vaches de paître et les poules de pondre, que la fumée empoisonnée des locomotives ferait naître des maladies contagieuses; que les maisons voisines de la ligne seraient incendiées, les voyageurs pulvérisés par l'explosion des chaudières ; que dans les contrées envahies par les chemins de*

fer, les terres perdraient toute leur valeur. Cette invention diabolique allait supprimer les chevaux, et par conséquent les métiers de cocher, de jockey, de vétérinaire, de carrossier, de sellier, etc. Le foin et l'avoine deviendraient invendables ! »

Paulin Talabot : « *Le chemin de fer d'Alais à Beaucaire est destiné à faire arriver à bon marché à Beaucaire tous les produits du bassin d'Alais. A partir de là, les transports se font aisément, d'une part sur Marseille et Toulon, par le Rhône et la Méditerranée, et d'autre part sur Montpellier, Toulouse et tout le Midi, par les canaux de Beaucaire et du Languedoc. Le bassin d'Alais, riche en mines de toute espèce, est surtout très bien pourvu de houille et de minerai de fer; la houille est de la meilleure qualité, mais les frais de roulage sont trop élevés pour que sa consommation puisse s'étendre en dehors du département, et on n'en tire actuellement que 30 000 tonnes. La consommation de Marseille et de tout le Midi est alimentée par la houille de Saint-Étienne, qui descend le Rhône. Mais du jour où les houilles d'Alais arriveront à bon marché au port de Beaucaire, elles s'empareront de tout le marché du Midi, qui, aujourd'hui, consomme au moins 60 000 tonnes, et qui en consommera d'autant plus que les prix baisseront davantage. Le transport, qui coûte aujourd'hui 34 francs des mines à Beaucaire, ne coûtera plus que 12 francs par le chemin de fer. »*

La ligne d'Alais à Beaucaire offre le premier exemple français d'un chemin de fer établi sur un type qui, depuis, n'a plus varié. L'exécution si parfaite et si rapide de ce chemin, où viaducs et tunnels se succèdent incessamment dans une partie notable du parcours, fait d'autant plus d'honneur à Talabot et à son collaborateur, qu'au début surtout ils étaient à peine secondés.

La compagnie des mines de la Grand'Combe a été créée en 1836 / 1837.

La Grand'Combe est une ville qui a compté jusqu'à 17 000 habitants en 1960, elle était alors, en terme démographique, la troisième du département.

C'est Louis-Philippe, roi des Français, qui fait construire La Grand'Combe en commune sur les terres de Portes, de Sainte Cécile d'Andorge, des Salles du Gardon et de Laval. Nous sommes alors en 1846.

Les gérants des mines de **La Grand'Combe et des Chemins de Fer du Gard** doivent s'engager à construire la mairie et tout ce qui fait l'administration d'une ville. Le rêve d'une exploitation de l'antracite du puits Ricard avait été caressé depuis longtemps mais ce n'est qu'au début des années 30 que le projet a été repris, en raison des progrès techniques. Le puits Ricard a été donc édifié en 1935 par la compagnie des mines de La Grand'Combe pour extraire de l'antracite, un charbon de haute qualité et dont la briquelette permettra aux plus grands bateaux de voguer sur les océans mais le chantier est rendu difficile par une température moyenne de 45° et par la présence redoutable de gaz, le grisou.

Joseph Ricard qui lui a donné son nom était en 1836 l'un des principaux actionnaires de la **Société des Chemins de fer du Gard et des Mines de la Grand'Combe**.

La vallée avait toutefois été exploitée depuis le début de l'ère industrielle.

Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, le niveau des rendements des mines de charbon va stagner. La nationalisation intervenue en 1946 regroupe les compagnies. Les Houillères du bassin des Cévennes ainsi créées embauchent et modernisent l'activité. Un record de production est atteint en 1958 avec 3 300 000 tonnes et un effectif de 20 000 ouvriers sur l'ensemble du bassin houiller d'Alès – La Grand'Combe.

Ce moyen de transport va révolutionner l'exploitation minière par un regroupement des petites exploitations et enclencher le développement de l'investissement :

- Les Houillères de Trélys et Palmesalade de la compagnie des mines fonderies et forges d'Alais sont créées en 1829.
- La Compagnie des mines de la Grand-Combe et des chemins de fer du Gard en 1837.
- La Compagnie des mines de Portes et de Sénéchas en 1849.
- La Compagnie Houillère de Bessèges en 1855
- La SA des Houillères de Rochebelle en 1878
- La Société Houillère du Nord d'Alais en 1900
- La Société Anonyme des mines de Cessous en 1922.

La production du charbon des Cévennes sera de 46 000 T en 1836 et de 415 000 T en 1945. On estime alors que le bassin houiller des Cévennes pourrait alimenter les besoins industriels pendant 513 ans. C'est dire si l'exploitation minière des Cévennes avait un avenir glorieux. D'ailleurs les prévisions vont être dépassées : 1862 on dépasse le million de tonnes et en 1872 un million et demi puis à 2 million jusqu'en 1945.

Le XIXème siècle, comme vous le savez, est le siècle de la « révolution industrielle ».

C'est aussi le début de la mécanisation.

La maîtrise de l'air comprimé et son introduction dans les chantiers souterrains va permettre une meilleure ventilation des galeries et la mécanisation de l'abatage avec notamment des marteaux-piqueurs, des perforatrices... mais aussi du roulage actionnés par des treuils.

Auparavant ces travaux étaient assurés par des chevaux (*là ou la section de la galerie le permettait, autrement c'était bien sûr des hommes*).

Il faut attendre le début du XXe siècle pour alimenter des machines et des engins de plus en plus puissants par l'électricité (*qui était d'ailleurs produite directement sur le carreau de la mine*).

Si vous avez lu « Germinal » de Zola, vous avez constaté que les conditions de travail des mineurs au XIXe siècle étaient pénibles : certes les lampes à flammes exposaient les ouvriers mais plus encore les explosifs qui avaient été introduits à cette époque. Les chantiers étaient mal aérés et la chaleur était insupportable.

C'est sans doute à cause de ces dangers qu'une fraternité et une solidarité entre les mineurs va se créer.

Les compagnies vont prendre en charge le logement des mineurs, l'école et vont aussi construire des églises et des temples.

Elles vont organiser aussi des magasins d'approvisionnement et surtout des sociétés de secours en cas de maladies ou de blessures.

Elles vont engendrer ce qu'on appelle « le paternalisme social » qui était dans l'ensemble bien accepté par les mineurs (*ce n'est qu'à la fin du XIXe siècle, avec la naissance du syndicalisme ouvrier que ce fonctionnement sera remis en cause*).

Il ne faut pas oublier que l'insécurité était permanente. En Cévennes l'exploitation du gisement était constamment aggravée par des éboulements, des inondations (*Pluies diluviennes : phénomènes Cévenols. Ex : 1861 inondation du puits de Lalle, près de Bessèges, 139 hommes au fond, 105 seront morts*) et des explosions de gaz.

A la fin du XIXe siècle les grèves sont nombreuses et elles sont durement réprimées par l'Etat qui n'hésite pas à envoyer des troupes de soldats. Les meneurs de grèves sont licenciés et ne peuvent pas être réembauchés dans d'autres compagnies minières.

Pendant le progrès social va faire son chemin...

En 1875 l'âge minimum pour travailler dans les mines passe de 10 ans à 12 ans.

En 1876 une loi interdit le travail des femmes au fond des mines.

Les femmes descendaient au fond aux débuts de la mine. Après l'interdiction législative du fond pour les femmes, elles furent occupées au jour pour divers travaux dont celui de trieuses. On les appelait cafus ou mahus. Elles doivent ce nom à l'étoffe qui entoure leur coiffe. Cette étoffe est destinée à protéger des poussières et à maintenir la coiffure ; [*à La Grand-Combe, on dit placières, parce que, des heures durant, elles plaçaient et déplaçaient le charbon et les pierres dans leurs bennes respectives.*] Le triage est l'action de séparation des charbons des terres stériles. C'était un métier éprouvant sans cesse debout avec la cadence infernale du convoyeur à bande. Le bruit, les poussières, les mains abîmées sont les effets de ce travail. En plein été, la chaleur les faisait suffoquer et en hiver leurs mains étaient gelées par le froid. Il ne faut pas oublier tout ce que les trieuses retrouvaient au milieu des charbons notamment les déjections fécales des mineurs ayant fait leurs besoins dans les berlines au fond. Le travail était tellement poussiéreux que les trieuses ressortaient aussi noires que les mineurs de fond. Les mineurs les surnommaient « les culs à gaillettes », leur derrière étant tout noir à force de s'essuyer les mains dessus. Elles étaient sous la responsabilité d'un porion au jour qui ne les ménageait pas... Les trieuses disparurent des carreaux miniers avec la création des criblages-lavoirs automatisés. Ils permettaient de récupérer la moindre particule de charbon, ce qui n'était pas le cas des trieuses qui laissaient passer beaucoup de « fines ». Certains terrils ont d'ailleurs été relavés dans les dernières années pour récupérer le précieux minerai.

Vont suivre de grandes dates, importantes, pour la vie ouvrière en général :

- 8 juillet 1890 : loi sur la création des délégués mineurs à la sécurité.
- 29 juin 1894 : loi sur les caisses de prévoyance et de retraite. Les représentants ouvriers participent à leur gestion.
- 15 avril 1898 : loi sur les accidents du travail.
- 29 juin 1905 : loi sur le temps de travail au fond (*8 h pour les abatteurs*).
- 23 juillet 1907 : texte sur les conditions d'hygiène au fond.
- 13 juillet 1910 : loi sur les maladies professionnelles.
- 25 mars 1919 : loi sur l'allocation aux retraités et aux veuves.

- 09 septembre 1919 : loi limitant la durée des concessions à 99 ans et réduisant ainsi les prérogatives des compagnies.
- 21 juin 1936 : la durée du travail est fixée à 39 h pour les mineurs de fond.
- 15 septembre 1946 : loi sur la reconnaissance de la silicose comme maladie professionnelle.

On ne peut pas relater l'histoire des mines des Cévennes sans parler de l'immigration.

En effet le recrutement a été la préoccupation majeure des exploitants miniers. Le recrutement local posait un problème car les mineurs paysans s'absentaient régulièrement aux périodes qui réclamaient leur présence sur leur terre, notamment lors des récoltes.

Pour pallier à cela on a fait appel à la main-d'œuvre étrangère d'abord au département : les ouvriers venaient de Lozère ou d'Ardèche mais il a fallu faire des recrutements plus importants et on a fait appel aux hommes venant d'Afrique du Nord où à l'étranger.

Un état de 1952 comptait sur 16.758 ouvriers, 12.708 français de toute la métropole, 1.802 algériens, tunisiens et marocains, 867 espagnols et portugais, 606 polonais, 534 italiens, 82 tchèques, 62 allemands, 49 yougoslaves, et 48 de nationalités diverses. Ce qui fait que 25 % des ouvriers étaient immigrés (*ou descendants*). Pour le fond, les immigrés y étaient à 31 %.

Il faut noter qu'à la fin de la 2^{ème} guerre mondiale, le niveau de prospérité des Cévennes a été rarement égalé.

C'est en 1946 que toutes ces compagnies seront nationalisées par Charles de Gaulle et sera créé les fameuses HBC (=Houillères du Bassin des Cévennes).

A cette époque les demandes en charbon étaient très fortes. La France ruinée par les années de guerre va entraîner un effort productif très important pour les mineurs. Il faut alimenter les locomotives à vapeur, les navires, il faut du charbon pour les industries chimiques, pour les chauffages collectifs et individuels et la seule source d'énergie pour produire de l'électricité est le charbon !

Il faut donc encourager les ouvriers à travailler dans les mines. En 1946 l'ouvrier mineur est le plus payé en France. Sur le plan social il a la gratuité du logement, du combustible pour se chauffer, des soins médicaux, des médicaments et il a une retraite à 50 ans. Sont créés des comités d'entreprise avec la gestion de colonies de vacances pour les enfants, des bourses pour les écoles et quantités d'œuvres sociales...

En 1948 les « décrets Lacostes », vont remettre en cause ces avantages et une grève nationale, très dure, lancée par les « Gueules noires » des Cévennes sera engagée du 04 octobre au 29 novembre. Les soldats lutteront contre les grévistes, il y aura des morts et les mineurs vont gagner la lutte car plus aucun gouvernement par la suite ne voudra toucher à leur statut.

De 1946 à 1961 seront extrait dans le bassin minier gardois 2 450 000 T/an. Avec les mines de l'Hérault, c'est 2 750 000 T par an que produiront les HBC.

Dans la même période l'effectif ouvrier passe de 22 000 à 9600 montre combien le rendement est amélioré.

On construit aussi, en 1950/1951 une centrale thermique à la Grand Combe de 105 mégawatts qui cessera de fonctionner en 1981 (*rasée en 2003*) mais... déjà les nouvelles sources d'énergie comme le pétrole, le gaz et le nucléaire vont entrer en concurrence directe avec le charbon.

En 1950 on voit les premières mines fermer en Ardèche, Rochessadoule ferme en 1954, le Martinet en 1959, La Vernarède en 1960, Saint-Martin-de-Valgagues en 1961, le Pontil en 1963, Champclauson en 1964, Rochebelle en 1965, Molières sur Cèze en 1966, Laval en 1971, Saint Florent sur Auzonnet en 1973....

L'émergence de nouvelles sources d'énergie et aussi de nouveaux pays producteurs de charbon aura pour conséquence une succession de plans de restructurations et de fermeture de sites. En 1966 on tombe à moins de 2 million de tonnes de production, 1 million en 1974.

En 1974 il ne reste en Cévennes que 3 exploitations : Ricard, les Oules à la Grand Combe et Destival à Saint Martin de Valgagues.

L'arrêt des exploitations est programmé pour 1975 mais la crise du pétrole et les crises sociales reporteront l'échéance en 1978 mais.. il ne restait plus que 1150 employés et un puits ne produisait pas plus de 30 000 T.

Les exploitations à Découvertes vont continuer... débutées en 1895 ces exploitations seront d'importances modérées et prendront un nouvel essor avec les moyens mécaniques de terrassement performants (*bull-craper, pelle mécanique, niveleuse*). En février 1979 une étude d'impact permet d'ouvrir la Découverte de Grande-Baume qui fonctionnera jusqu'en mars 1993. Celle de Mercoirol sera arrêtée en 1993 pour raison économique. La Découverte de Serre des

Andats sera la dernière à être exploitée dans le Gard. Elle a fermé en janvier 2001. Cette fermeture a marqué la fin de l'histoire charbonnière commencée au XIII^e siècle... Une tonne de charbon produite en Cévennes coûtait trois fois plus cher qu'une tonne de charbon importée... La mondialisation était déjà en place.

Une autre page est tournée dans le Gard, tout le personnel de l'exploitation du Gard a quitté les sites des Découvertes depuis fin 2005, après la remise en état de 445 hectares de sites.

Le pacte charbonnier de 1994 a permis à chaque agent de se voir proposer une solution raisonnable pour la cessation d'activité. Ils ont donc travaillé pour traiter les puits, les galeries et les installations de surface de manière à ne plus présenter de risque pour l'avenir...

Petit lexique minier :

Abattage : Opération consistant à détacher un bloc de charbon de la veine.

Accrochage : Niveau où les cages s'arrêtent pour recevoir les berlines.

Aérage : Système de renouvellement d'air des galeries.

Balle : Berline pleine.

Barrette : Casque plat en cuir bouilli.

Barrou : Berline vide.

Béguin : Coiffe en tissu portée sous la barrette.

Berline : Wagonnet, sur des rails, tiré par un cheval ou poussé par les herscheurs.

Boutefeu : Spécialiste tireur de mines (boute le feu).

Bout'lot : Bidon métallique contenant la boisson du mineur.

Bowette ou travers-banc : Galerie de roulage.

Briquet : Casse-croûte du mineur.

Buquer : Faire exploser les mines.

Cafu : Femme employée au triage (Mahut à Lièvin).

Cage : Ascenseur permettant aux mineurs de descendre dans les galeries.

Carreau de fosse : Ensemble des installations situées en surface.

Chevalement : Structure placée au-dessus du puits et supportant les molettes.

Coke : Combustible utilisé en sidérurgie, obtenu par distillation de la houille.

Convoyeur, couloir oscillant : Engins de desserte servant à l'évacuation des produits.

Coron : Alignement de maisons semblables édifiées par les compagnies pour loger les mineurs.

Criblage : 1. Classement des différents produits suivant leur granulométrie. 2. Lieu où s'effectue cette opération.

Cuffat : Tonneau ou panier employé pour la descente du personnel ou pour la remontée du charbon.

Cuvelage : Soutènement en bois, pour éviter les fuites d'eau d'un puits.

Daine : Mot patois signifiant le sol dans les galeries de mine.

Etançon : Pièce métallique qui soutient le toit de la taille.

Foudroyage : Opération consistant à laisser s'affaisser les matériaux du toit, lors de l'enlèvement du soutènement.

Gaillette : Bloc de charbon de belle taille.

Galibot : Jeune garçon employé dans les mines.

Garde des mines : Agent de la police spéciale des mines.

Gayole : Cage.

Grisou : Gaz contenu dans certaines couches de houille et se dégageant lors de l'abattage.

Haveur : Ouvrier mineur chargé de conduire la haveuse (*machine avec chaînes à pics*) pour provoquer l'abattage.

Herscheur : Ouvrier mineur chargé de l'évacuation du charbon.

Louquer : Frapper très fort à l'aide d'une masse.

Manoqueux : Mauvais ouvrier.

Manicraque : N'importe quel objet mécanique.

Méneux d'bidet : Conducteur du cheval au fond.

Molette : Poulie de grand diamètre placée au sommet du chevalement sur laquelle passe le câble d'extraction.

Moulinage : A la surface, où l'on décharge les berlines pleines et l'on engage les berlines vides.

Porion : Contremaître au fond.

Rabistoquer : Réparer de manière rudimentaire.

Raccomodeur : Ouvrier chargé de l'entretien, notamment du boisage.

Raccourche : Morceau d'un bois raccourci.

Recette : Intersection du puits avec une galerie.

Roulage : Ensemble des installations ferroviaires à voies étroites utilisées pour les transports au fond et complémentaire au jour.

Rouleur : Ouvrier qui poussait les berlines.

Salle des pendus : Vestiaire où les mineurs suspendent leurs vêtements, également salle de douche.

Taïette : Jeton que le mineur utilisait pour avoir sa lampe et qu'il récupérait en la ramenant à la lampisterie.

Taille : Chantier où est abattu le charbon.

Terril, terri, crassier : Mont constitué avec les matériaux extraits de la mine après avoir enlevé le charbon.

Trémie : Trappe au pied d'une taille qui permet l'évacuation du charbon.

Triage : Salle dans laquelle on effectue la séparation entre le charbon et les déchets.

Veine : Epaisseur de charbon exploitable entre la daïne et le toit.

Voé : Voie, galerie.