

d'exploitation y sont les mêmes, les couches se présentant à peu près dans les mêmes conditions. A Bellevue, par exemple, les couches ont, par rapport au profil de la vallée, le pendage qu'indique le croquis n° 2. Un tunnel de 160 m. de long atteint les couches 2 et 4, les seules travaillées actuellement. Un niveau est tracé à droite et à gauche qui sert de galerie de roulage pour tout l'amont pendage de la couche. L'aval pendage n'est pas défilé dans cette première période de l'exploitation. Entre cette galerie de roulage et l'affleurement, les couches s'étendent sur 100 à 150 mètres. On pratique, à partir de la galerie de base, des remontes de 6 m. de largeur espacées de 40 m.; le charbon descend par la gravité sur le mur de la couche. Entre les remontes l'abatage est fait par tailles chassantes; dans une première période, on attaque le massif par des chambres de 6 m. de large, en laissant des piliers de 9 m. On abat ensuite les piliers. Le chargement sur berlines se fait par des trappes retenant le charbon qui a glissé dans le couloir formé par la moitié de la remonte primitive.

Les dépenses de boisage sont insignifiantes; le toit est excellent et se soutient dans l'exécution de la remonte avec une seule série de chandeliers médianes. Après le défilage des piliers on abandonne le toit à lui-même. Il n'y a pas d'équipes de boiseurs; dans les galeries faites au contrat, le boisage est posé par les ouvriers entrepreneurs; les bois de 15 à 20 cm. de diamètre reviennent à 25 centimes le mètre et, au delà de 20 cm., à 30 et 40 centimes.

Les dépenses de roulage sont réduites, grâce à l'emploi de galeries à grande section et de berlines à gros tonnage. Les galeries ont 3 m,60 à la base, 3 m. au chapeau, 2 m,10 de hauteur; les berlines contiennent 3 tonnes de charbon. Les trains sont formés de