

Note à

**Mesdames et Messieurs les Fonctionnaires  
généraux(ales).**

Votre lettre du

Vos références

Nos références

Annexes

PC/PC/SIPPT/994312R0.999

**Objet** Sécurité: Ascenseurs non munis de portes intérieures.  
Mesures à prendre dans les bâtiments du Ministère relevant du Comité de  
Secteur XVII.

Je souhaite attirer votre attention sur les risques présentés par les ascenseurs **qui ne sont pas munis de portes intérieures**.

Les anciens ascenseurs sont très souvent dépourvus de porte fixée à la cabine. A l'intérieur de celle-ci, on voit donc défiler les parois de la cage. Cette situation présente des risques importants non seulement pour les enfants qui laissent traîner leurs mains le long des parois, mais aussi pour les adultes qui peuvent se faire accrocher par la paroi.

Depuis le début des années 80, le risque lié à l'absence de porte intérieure de cabine s'est toutefois considérablement réduit avec l'installation de cellules photoélectriques (œil électronique) et / ou d'un seuil mobile devant la porte. **Cette précaution n'est toutefois pas suffisante, comme l'attestent de nombreux accidents.**

Le Fonds des accidents de travail recense une moyenne de **300 accidents de travail** par an sur les ascenseurs. Pour 1999, 296 accidents ont été recensés dont 1 mortel, 26 accidents avec une incapacité de travail permanente et 166 avec une incapacité de travail temporaire. Ce recensement ne concerne que le personnel soumis à la réglementation des accidents de travail et ne comprend donc pas le public en tant qu'utilisateur d'ascenseurs.

Outre les accidents graves liés au contact de la paroi lorsque que l'ascenseur se déplace, la littérature spécialisée dénombre plusieurs cas d'accidents mortels de personnes écrasées par une charge qu'elles transportaient dans l'ascenseur.

Dans ce dernier cas, le scénario de l'accident est souvent le suivant :

1. À un niveau, une personne tire une charge (poubelle sur roues, conteneur, diable avec une charge) dans une petite cabine d'ascenseur. Elle s'adosse à la paroi arrière de la cabine et tient la charge près d'elle.
2. La personne envoie ensuite l'ascenseur vers un niveau inférieur. Même si l'ascenseur est protégé par un œil électronique réglementaire dans le bas du seuil de la cabine, ce système risque d'être inopérant. En effet, lorsque que la charge est tirée vers l'intérieur par la personne et qu'elle la laisse reposer sur ses seules roues, la charge est généralement en position oblique. De ce fait, la partie inférieure de cette charge n'est pas devant l'œil électronique.
3. Si la charge heurte la paroi de la gaine et qu'il n'y a que très peu d'espace vide entre la personne et la paroi arrière de la cabine, la charge pivote et est prise en étau entre la paroi de la cage et la victime qui est écrasée entre la charge et la paroi arrière.

Il existe une recommandation de la Commission européenne à l'égard des États membres, afin d'améliorer la sécurité des ascenseurs existants. On y insiste notamment sur l'installation de portes **dans** les cabines d'ascenseurs.

D'autre part, loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs dans l'exécution de leur travail et de ses arrêtés d'application instaure les principes généraux de prévention suivants et le système dynamique de gestion des risques qui peuvent se résumer succinctement:

1. Éviter les risques.
2. Évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités.
3. Combattre les risques à la source.
4. Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux.

Il convient donc de prendre en compte les risques présentés par les ascenseurs sans porte intérieure et d'intégrer l'amélioration de ces installations dans les plans annuels et quinquennaux dont question dans la circulaire PC/PC/SIPPT/990120R0.999 du 16/02/1999 relative à l'application de l'arrêté royal du 27 mars 1998 relatif à la politique du bien-être des travailleurs relevant du Comité XVII du Ministère de la Communauté française lors de l'exécution de leur travail.

Outre la gestion de l'important risque précité, qui doit être prioritaire, la programmation de l'amélioration de la sécurité des anciens ascenseurs doit également tenir compte des principes suivants <sup>1</sup> :

1. Modifier les systèmes d'alarme pour obtenir une liaison permanente avec un service d'intervention rapide (système de liaison **bidirectionnelle** – téléphone ou similaire).
2. Installer dans les cabines un éclairage de secours fonctionnant en cas de défaillance de l'alimentation principale en énergie. Son temps de fonctionnement doit être suffisant pour permettre l'intervention normale des secours. Cette installation doit également permettre le fonctionnement du système d'alarme prévu au point 1.
3. Rechercher l'amiante notamment dans les mécanismes de freinage et l'éliminer.
4. Modifier les dispositifs de commande d'arrêt pour obtenir une bonne précision du niveau d'arrêt de la cabine ainsi qu'une décélération progressive.

<sup>1</sup> Les normes européennes EN 81-1 et EN 81-2 peuvent être utilisées, chaque fois que possible, pour obtenir des valeurs chiffrées notamment de dimensions, de tolérances, de vitesses ou d'accélération.

5. Installer des détecteurs de présence humaine sur les portes à fermeture commandée.
6. Installer sur les ascenseurs à vitesse supérieure à 0,6 m/s un système de parachute à décélération progressive avant l'arrêt.
7. Installer un dispositif empêchant les mouvements incontrôlés vers le haut de la cabine.
8. Rendre les organes de commande, aussi bien dans les cabines que sur les paliers, intelligibles et utilisables par les personnes handicapées se déplaçant seules.

Pour effectuer l'analyse de ces risques, il est recommandé de faire appel à un organisme agréé accrédité suivant EN 45004 pouvant prouver son expérience dans le domaine de l'analyse des risques des ascenseurs.

Dans la pratique, je vous demande de prendre les dispositions suivantes :

## 1. MESURES A CHARGE DE L'ADMINISTRATION GENERALE DE L'INFRASTRUCTURE OU DE L'ECONOMAT<sup>2</sup> :

1. Effectuer un recensement des ascenseurs et monte-charges existants, vérifier l'existence de portes intérieures dans la cabine et faire procéder à une analyse de risques sur base des principes évoqués dans la présente note et des connaissances actuelles en la matière.
2. Communiquer le contenu de l'analyse de risques, aux membres du Comité de Concertation de Base compétent ou du Comité intermédiaire compétent pour les bâtiments occupant du personnel relevant de plusieurs Comités de Concertation de Base et à la Direction du SIPPT du Secrétariat général.
3. Programmer le plus vite possible :
  - L'installation de portes intérieures dans les cabines d'ascenseurs qui n'en sont pas équipées. Lors de cette modification on prévoira, à l'intérieur de la cabine, un système indiquant le niveau où se trouve l'ascenseur.
  - Modifier les systèmes d'alarme pour obtenir une liaison permanente avec un service d'intervention rapide (système de liaison **bidirectionnelle** – téléphone ou similaire).
  - Installer dans les cabines un éclairage de secours fonctionnant en cas de défaillance de l'alimentation principale en énergie. Son temps de fonctionnement doit être suffisant pour permettre l'intervention normale des secours. Cette installation doit également permettre le fonctionnement du système d'alarme.
  - Remplacer les mâchoires de frein et systèmes de friction contenant de l'amiante.
  - Remplacement des autres éléments en amiante dont la dégradation risquerait d'entraîner une dissémination de fibres (par exemple, les anciennes protections résistant au feu contenant de l'amiante).
4. Prendre en compte les autres risques identifiés par l'analyse de risques, et communiquer, le cas échéant, aux occupants, les consignes de sécurité liées à ces risques. Programmer les travaux permettant de supprimer ces risques.

---

<sup>2</sup> Pour les bâtiments gérés par l'Économat.

5. Soumettre systématiquement les analyses de risque et le programme des travaux précités à l'avis des membres du Comité de Concertation compétent<sup>3</sup> et de la Direction du SIPPT du Secrétariat général.
6. Attirer l'attention du service SIPPT des sociétés **extérieures** mandatées pour effectuer des travaux dans les bâtiments du Ministère équipés d'ascenseurs sans porte intérieure (sociétés d'entretien des installations, chargées de travaux divers, chargées du nettoyage et de l'évacuation des poubelles, sociétés de déménagement ...), sur l'interdiction d'utilisation de ces ascenseurs pour le transport de charrettes, poubelles, meubles et autres **grands** objets.
7. Ne plus louer de bâtiment dont les ascenseurs n'auraient pas fait l'objet d'une analyse de risque comme demandé plus haut et tout particulièrement les bâtiments dont les ascenseurs ne sont pas munis de portes intérieures.

## **2. MESURES A CHARGE DES DIRECTIONS FONCTIONNELLES OCCUPANT LES LOCAUX EQUIPES D'ASCENSEURS SANS PORTE INTERIEURE:**

1. Interdire l'utilisation des ascenseurs non munis d'une porte intérieure **pour le transport**. Pour le transport de plus petits objets, la consigne devra être donnée au personnel de se tenir à côté de l'objet et de veiller à maintenir une distance de sécurité entre l'objet et la porte d'accès. Ces consignes seront affichées dans les cabines d'ascenseurs concernées.
2. Interdire l'utilisation de ces ascenseurs aux stagiaires de l'ADEPS et aux élèves fréquentant les IPPJ.
3. Attirer l'attention du service SIPPT des sociétés extérieures mandatées pour effectuer des travaux dans les bâtiments du Ministère équipés d'ascenseurs de ce type (sociétés d'entretien des installations, chargées de travaux divers, chargées du nettoyage et de l'évacuation des poubelles, sociétés de déménagement ...), sur l'interdiction d'utilisation de ces ascenseurs pour le transport de charrettes, poubelles, meubles et autres **grands** objets.

Je vous remercie de votre collaboration.

Le Secrétaire général,

Henry INGBERG.

---

<sup>3</sup> Comité de concertation de Base compétent ou Comité intermédiaire compétent pour les bâtiments occupant du personnel relevant de plusieurs Comités de Concertation de Base.

