

Sécurité des ascen

Dans la foulée d'une pétition, **Véronique del Marmol, Francisco Guillan, Laurent van Roy et Pierre Fix** du «Comité contre la transformation obligatoire des ascenseurs» (*) dénoncent l'intox des marchands de cabines neuves.

L'ARRÊTÉ ROYAL du 9 mars 2003 relatif à la sécurité des ascenseurs n'est pas le fruit de préoccupations relatives à la sécurité, cette réglementation a été imaginée, élaborée et portée au sommet de l'Etat par un puissant et efficace lobby industriel.

Il n'y a pas de statistiques objectives en la matière. Les seules données diffusées sont celles produites par le secteur des ascenseurs même. Le fonds des ac-

Les études de ELA n'ont qu'un seul objet: servir les intérêts du secteur en le déguisant sous forme de préoccupations socio-sécuritaires (personnes âgées, handicapées...). L'information est tronquée, partielle, manipulée afin d'atteindre leur unique objectif: VENDRE. A noter: ELA est ouvertement soutenu par Agoria qui, au niveau belge, se montre tout aussi efficace dans la défense des intérêts de ses

1983 et qui le regrettent aujourd'hui. Si certains appareils sont dangereux par négligence dans l'entretien, il ne faut pas pénaliser les propriétaires dont les ascenseurs sont convenablement et régulièrement entretenus.

Les SECT (Services externe de contrôle technique) tels que AIB Vinçotte, CIB, ou BTV, chargés de réaliser les analyses de risques fixant l'ampleur des travaux, deviennent ainsi les agents commerciaux des ascensoristes. La plupart de ces entreprises sont d'ailleurs membres d'Agoria Mécanique et Mécatronique. En application de cette réglementation insensée, nos équipements ont été examinés sur la base d'une check-list (série de points se référant à des normes actuelles pour les nouveaux ascenseurs: EN 80-81) qui est le fruit d'une concertation menée par le secteur des ascenseurs au sein d'Agoria avec l'assistance des SECT membres et non membres. Il faut savoir qu'une réelle analyse de risques doit tenir compte des conditions d'utilisation de l'ascenseur (par exemple: le lieu) ainsi que de son historique afin d'identifier les risques éventuels et les solutions pour y remédier. L'utilisation de la check-list est en contradiction totale avec l'esprit d'une analyse de risques. La première se borne à vérifier des caractéristiques techniques et la seconde est une approche plus souple et plus actuelle visant à une obligation de résultats.

Le nouvel AR impose un contrôle deux ou quatre fois par an suivant que l'entreprise est certifiée ISO. Les automobiles qui génèrent bien plus d'accidents ne sont soumises qu'à un seul contrôle par an!

Mais le «crime» profite principalement aux ascensoristes: si nous prenons une moyenne de

L'arrêté royal du 9 mars 2003 relatif à la sécurité des ascenseurs n'est pas le fruit de préoccupations relatives à la sécurité...

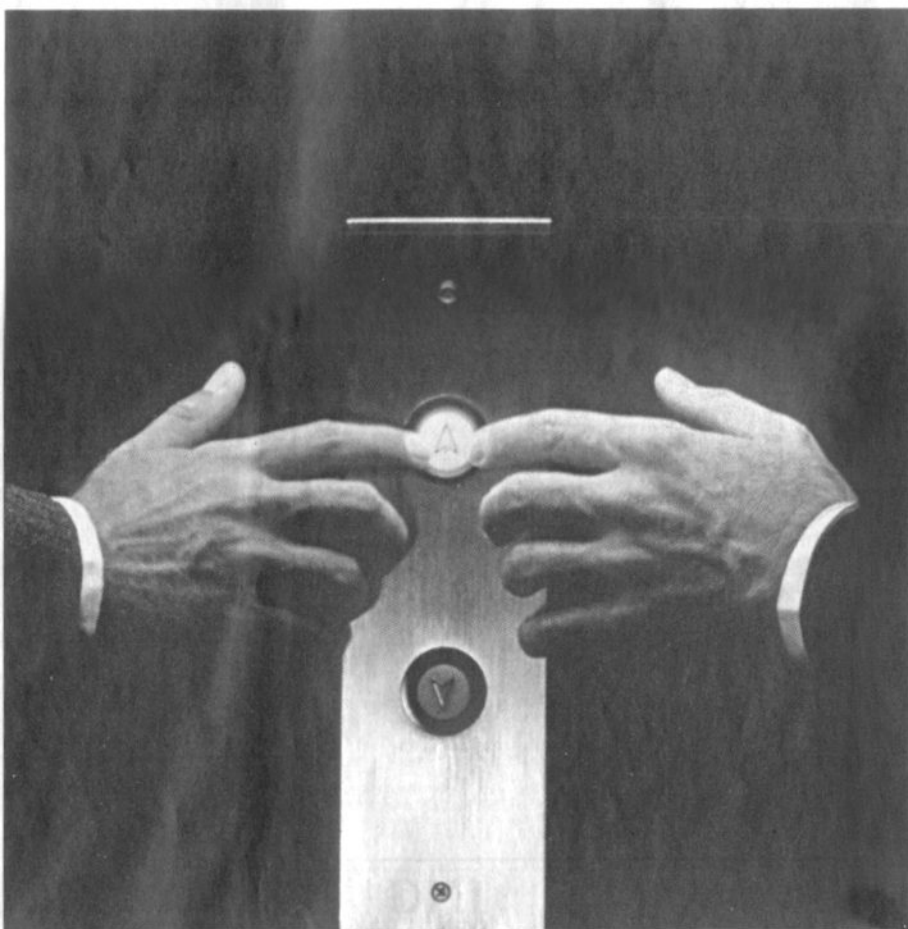
cidents de travail, qui dispose de données statistiques fournies, reconnaît que le nombre d'accidents impliquant des engins de levage de tout type est restreint. L'Institut national de statistiques ne donne aucun chiffre en la matière tant cette cause d'accident est marginale.

Le rôle de la European Lift Association (ELA), qui tient son siège à Bruxelles, est d'assurer le soutien qui s'impose à diverses organisations et sociétés membres dans le cadre de leurs activités de lobbying, entre autres le contact avec les personnes clés dans les administrations et organisations susceptibles de soutenir les initiatives de l'industrie des ascenseurs. Afin de motiver les pays qui n'ont pas encore opté pour la nouvelle norme SNEL (Safety Norm for Existing Lifts) dans leur législation, ELA conseille d'impliquer la presse. Cela s'est avéré concluant en Belgique (Déclaration du Comité de Communication, p. 8, ELA News, décembre 2003).

membres (AIB V; Schindler; Kone; Otis; Thyssen...).

Les citoyens subissent alors une campagne de désinformation qui commence par la brochure éditée par le service public fédéral (SFP Economie, SFP Emploi) *La sécurité à tous les étages*; elle parle notamment de directive européenne alors qu'il n'existe qu'une «recommandation» (95/216/CE). Dans la hiérarchie des textes émanant des institutions européennes une recommandation est ce qu'il y a de plus faible. La presse relaie les désinformations diffusées par le secteur; c'est ainsi que l'homme de la rue tout comme les mandataires politiques sont convaincus qu'il s'agit d'une «directive» à laquelle nous devons nous plier. Les anciens ascenseurs ne sont pas dangereux contrairement à la désinformation. Beaucoup de professionnels nous certifient qu'il y a moins de problèmes avec ce type d'ascenseurs. Nombreux sont ceux qui les ont transformés lors du RGPT en

Ascenseurs: bon dos et gros sous



(Photo: Isopexy)

Face au charme rétro des vieilles machines, ceux qui fabriquent les nouvelles, qui les entretiennent ou les contrôlent... auraient aussi leur lobby. Et on tomberait certainement de haut... à prendre la mesure de la désinformation.

30.000 euros (nos devis sont bien supérieurs!), cela fait 75.000 x 30.000 euros, soit plus de 2 milliards d'euros, soit 90 milliards de nos anciens francs. On comprend pourquoi les ascensoristes se sont assurés que l'Etat belge s'intéresse à notre sécurité!

Il faut ajouter à cela:

- Le revenu récurrent généré par les installations «modernisées» dans les dizaines d'années à venir. Alors qu'une installation du type mécanique nécessite des réparations lorsqu'un composant est cassé ou usé, les installations du type «électronique» entraînent des frais récurrents car tout composant électronique a, à l'instar d'une télévision, une

durée de vie «limitée» et doit être remplacée toutes les x années. Le variateur de fréquence en est un bon exemple;

- Le revenu «garanti» par l'installation de matériel «propriétaire». Les ascensoristes installent leur propre matériel et cela sans fournir les informations et outils nécessaires pour que d'autres techniciens puissent l'entretenir. La conséquence est que le client est obligé de faire faire l'entretien de ce matériel par la firme qui l'a installé. Par ailleurs, quatre multinationales (Kone, Otis, Schindler, Thyssen) se partagent 80% du marché. La demande trop forte permet dans un marché déjà peu transparent aux entreprises con-

cernées d'avoir des pratiques abusives.

Actuellement les devis liés à l'analyse de risques ne respectent pas les termes de l'AR. Mais cela n'est pas tout. Les abus des ascensoristes vont bien au-delà: des devis excessifs, aucun prix par poste, garanties limitées, conditions contractuelles inacceptables, prix astronomiques...

Pour être sûr d'obtenir un accord sur des devis hors de prix, certains n'hésitent pas — au nom bien sûr de la sécurité — à mettre à l'arrêt des ascenseurs en prétextant la vétusté de certains organes de sécurité. La «vétusté»..., c'est le mot passe-partout des ascensoristes. Ancien ne veut pas dire vétuste. Cer-

tains contrats excluent des prestations prises en charge par l'ascensoriste, le remplacement des pièces dites «vétustes». Autrement dit, si l'appareil concerné a plus de x années, l'ascensoriste se réserve le droit de faire supporter à la copropriété les coûts de toutes les pièces à remplacer. Un argument souvent avancé pour justifier l'existence de cet AR est la création d'emploi qu'il va générer, tant au niveau des ascensoristes que des SECT. Qu'en est-il vraiment? A ce jour, les SECT n'ont pas engagé de personnel supplémentaire et n'ont envoyé aucun membre de leur personnel vers le seul lieu de formation en Belgique spécialisé en ascenseurs, à savoir Iristech situé à Forest (Bruxelles). Quant aux ascensoristes, il ne faut pas espérer les voir engager beaucoup de personnel. La solution qu'ils préconisent systématiquement dans le cadre de l'AR est, tout simplement, le remplacement des ascenseurs par de nouvelles cabines fabriquées à la chaîne dans leurs usines qui ne sont clairement pas situées en Belgique. Le gain pour l'emploi en Belgique est donc quasi nul. En plus, il y a fort à parier que s'il y a un surplus de travail, des équipes viendront de l'étranger pour effectuer ce travail à moindre coût. Les nouveaux ascenseurs sont équipés d'une ligne téléphonique pour contrôler et dépanner à distance. Ce sont des contrats préventifs qui n'imposent pas, comme par le passé, de nombreuses visites et qui vont donc à long terme supprimer des heures de travail.

La solution que nous proposons (la conservation du parc actuel et sa maintenance régulière) sera, elle, à même d'avoir un impact positif sur l'emploi, puisqu'elle requiert de vrais spécialistes, basés en Belgique, pour un entretien régulier tout aussi sécurisant mais moins onéreux que le remplacement pur et simple de la cabine.

Grâce à la pétition et aux plus de 10.000 signatures, notre voix a été entendue et un arrêté royal modificatif a été publié le 5 avril 2005 avec comme principales

conséquences un prolongement des délais de 5 ans pour les travaux de modernisation et de 2 ans pour effectuer l'analyse de risques.

Le report des délais prévus par l'AR modificatif n'exclut pas les décisions des assemblées générales au sein des copropriétés qui voteront les charges supplémentaires. Augmenter les charges de façon drastique — tout cela pour contenter un secteur — risque de déstabiliser beaucoup de gens financièrement, notamment les pensionnés, les jeunes et ceux qui risquent de perdre leur emploi. Et augmenter ainsi la nouvelle pauvreté qui sévit à Bruxelles.

Dans une lettre adressée aux propriétaires en juin 2005 (voir en annexe), la ministre de l'Emploi, Freya van den Bossche, explique les modifications de l'arrêté royal et l'élaboration d'une procédure pour l'analyse des risques «qui doit tenir compte des conditions d'utilisation qui font que toutes les adaptations ne sont pas nécessaires dans toutes les circonstances».

Elle souligne aussi qu'un ascenseur sûr «doit être à la portée de tous les ménages». Malheureusement, à la lecture du projet de la nouvelle analyse de risques mis au point par AIB Vinçotte (d'Agoria), nous voyons que nous sommes loin du compte.

Deux approches seraient possibles: encore une check-list faisant référence à des normes inadéquates ou une véritable analyse des risques à l'issue incertaine vu le manque de fondements scientifiques de cette réglementation... Il apparaît que de nombreuses dispositions envisagées dans ce projet sont étrangères à la sécurité des usagers et n'auront comme seules conséquences que d'entraîner des travaux coûteux et souvent inutiles (toujours au regard de la sécurité).

Avec 20% d'investissement, nous pouvons augmenter la sécurité de nos ascenseurs d'au moins 80%. Mais cela n'arrange pas bien sûr les firmes d'ascenseur et les sociétés de contrôle. ■

(*) <http://www.comite-liften-ascenseurs.be>