

Mort annoncée des anciens ascenseurs ?



L'avant-après de la mise en conformité d'un ascenseur datant des années 1960. Le grillage d'origine a été doublé par un treillis plus élevé aux mailles plus fines. La porte coulissante en fer forgé a, par contre, dû être remplacée.

La survie de la gaine de cet ascenseur d'un immeuble de l'avenue de Tervueren est entre les mains des contrôleurs.

Ce que dit la loi

2022 en ligne de mire

À l'origine, une recommandation européenne datant de 1995 que la Belgique a transposée en un arrêté royal entré en vigueur en mai 2003. Il se disait alors que le pays comptait 75 000 ascenseurs dont plus de la moitié ne répondait pas aux normes de sécurité moderne. Notamment en termes de protection des usagers dans le cas de portes palières battantes (pose d'une porte cabine ou d'un rideau de cellules infrarouge) ou de précision d'arrêt (nécessité de placer une nouvelle armoire de commande à variation de fréquence). Cet AR exigeait une analyse de risque opérée par des organismes accrédités, suivie de travaux pour une mise en conformité. Dès l'abord un phasage a été prévu, mais aux délais trop serrés. En 2003, le législateur pensait que tous les ascenseurs seraient aux normes en 2013. Après deux reports, en 2005 et en 2012, il a été décidé que les ascenseurs mis en service après 1984 devaient être conformes avant fin 2014. Ceux mis en service entre 1958 et 1984, devaient l'être fin 2016. Quant à ceux datant d'avant 1958, ils ont jusqu'au 31 décembre 2022.

La sécurisation des ascenseurs belges et leur mise aux normes ont été décidées par arrêté royal en 2003. Certes, il y a eu un certain cafouillage au début et deux reports (voir ci-contre). Il n'empêche, entamées en trois phases, elles devraient aboutir, officiellement du moins, fin 2022. Selon bon nombre d'ascensoristes, d'organismes de contrôle et de syndicats d'immeuble, il ne sera toutefois pas possible de respecter ce délai pour une bonne partie des ascenseurs concernés.

Jean du Bus de Warnaffe, directeur fondateur de Liftinc, société de mise en conformité, d'entretien et d'installation d'ascenseurs et monte-charges, est très dubitatif. "Les ascenseurs installés après 1999 sont à peu de choses près conformes aux prescrits européens. Pour ceux mis en service après 1958, il reste un travail conséquent à faire. Alors qu'ils devaient être mis en conformité fin 2014 pour certains, fin 2016 pour d'autres, ils ne le seraient, selon les professionnels du secteur, qu'à concurrence de 60%! Ne parlons donc pas de ceux qui datent d'avant 1958 et qui devraient être conformes au 31 décembre 2022."

Par manque de temps et de compétences, les retards se sont accumulés à tous les étages: propriétaires, syndicats, ascensoristes et contrôleurs. "Si les ascensoristes ont des difficultés à trouver du personnel compétent, c'est également

le cas des SECT (Services externes de contrôles techniques) qui doivent contrôler leur travail", poursuit Jean du Bus de Warnaffe. Il faut dire qu'il n'y a que 12 SECT accrédités en Belgique, "qui, de surcroît, n'ont pas que des ascenseurs à contrôler... Avec ceci qu'ils doivent continuer à effectuer des rapports préventifs semestriels ou trimestriels pour chaque ascenseur, vérifier le suivi des remarques, gérer les analyses de risque..." La centaine d'ascensoristes fait donc la file, aussi bien les quatre majors que sont Otis, Schindler, Koné et Thyssen-Krupp, qui gèrent chacun entre 15 000 et 35 000 ascenseurs, que la dizaine de sociétés de moyenne importance comme Liftinc, qui en compte 2 000 ou 3 000, et la flopée de petites sociétés qui en gèrent entre 50 et 100.

Check-list ou méthode Kinney

"Ce manque de compétences a fait grincer des dents pour les ascenseurs datant d'après 1958, mais va être funeste pour les ascenseurs plus anciens", ajoute Paul Marien, dont la société Ascensobel fait partie des petites structures, mais qui peut, par contre, se prévaloir d'une longue expérience dans le métier (près de 60 ans). La législation les protège en effet en partie, mais à condition que les contrôleurs acceptent – et donc soient capables – d'effectuer un contrôle non des différentes composantes, mais sur base d'une analyse

de risque spécifique à l'ascenseur.

Pour faire simple, la loi autorise deux types de vérification. D'une part, une sorte de check-list, où il suffit au contrôleur de vérifier la situation réelle par rapport aux exigences de l'arrêté royal, sans se soucier de l'esthétique, du trafic, de l'environnement ou de la fiabilité de l'ascenseur en place. D'autre part, il y a ce qu'on appelle la méthode Kinney qui s'assure que les solutions proposées par les ascensoristes répondent bien aux normes de sécurité édictées, et donc préviennent les accidents (un enfant qui tend un bras dans la gaine, par exemple), garantissent des niveaux d'arrêt précis (pour ne pas trébucher), veillent à ce que les utilisateurs puissent téléphoner en cas de pépins, etc. Soit une méthode qui permet de mettre en conformité des ascenseurs d'époque tout en conservant leur aspect esthétique.

Des devis quatre fois moins chers

"Si les contrôleurs se contentent de la check-list, on pourra dire adieu à tous les vieux ascenseurs, même les plus magnifiques, poursuit Jean du Bus de Warnaffe. Car toutes les exigences de cette liste dénatureront totalement et durablement le style des ascenseurs. Ceci alors qu'il y a des solutions alternatives qui ont fait leurs preuves. Notamment les rideaux cellules, ces faisceaux invisibles

Immobilier

■ La modernisation des ascenseurs devrait être finalisée d'ici fin 2022. Mais il y a pas mal de retard.

■ Et le risque que les ascenseurs d'avant 1958 soient dénaturés est énorme tant les compétences manquent dans le chef des contrôleurs.



Cet ascenseur de l'avenue Molière est classé. Les propriétaires se demandent ce qu'il deviendra entre exigences bruxelloise (le classement) et fédérale (la sécurité des ascenseurs).

qui dès qu'ils sont coupés (par un pied, une main, un doigt, une poubelle de rue...) stoppent la cabine. Ainsi, pour respecter l'esthétique et, par exemple, ne pas devoir obturer la gaine, il suffit de mettre ces fusibles en périphérie tant au niveau du toit que du dessous de la cabine." Et d'évoquer quantité d'autres solutions liées à l'éclairage, au téléphone, aux vitres, etc. "On a en magasin de quoi protéger l'esthétique de quasiment tous les ascenseurs d'avant 1958", sourit-il.

À des tarifs nettement moins onéreux. Pour une mise en conformité d'un vieil ascenseur d'une copropriété de 7 niveaux selon le diktat de la check-list, il faut compter de 80 000 à 100 000 euros, dont 40 000 rien que pour obturer la gaine. Pour le sécuriser avec un peu d'imagination, beaucoup de savoir-faire et l'aval de la méthode Kinney, 20 à 25 000 euros pourraient suffire.

Encore faut-il que les contrôleurs prennent leurs responsabilités et analysent la situation au cas par cas. "Jusqu'à il y a deux ans, un seul des 12 SECT accrédités, SCG, acceptait d'utiliser la méthode Kinney, mais il a abandonné depuis, faute de recrues aptes à faire de tels contrôles, ajoute Maxime Jonckheere, directeur opérationnel de Liftinc. Vinçotte en refait aujourd'hui."

"Ils sont juge et partie, poursuit Paul Marien. Ils chicanent sur des documents administratifs, sont excessivement regar-

dants sur des détails qui n'ont rien à voir avec la sécurité, ont des exigences hors normes... Et toute remarque sur un rapport exige un nouveau passage de l'organisme de contrôle, ce qui engendre des frais complémentaires pour le client."

Mise en conformité ou mise à l'arrêt

"La dernière 'histoire belge' concerne les rideaux cellulés, renchérit Maxime Jonckheere. Le SPF Économie exige depuis le 1^{er} janvier 2018 qu'ils aient le marquage CE en tant que composants de sécurité. Or, aucun fabricant au monde – pas même les Allemands et Suisses avec lesquels nous travaillons – ne l'a. Cela veut donc dire qu'on ne peut plus utiliser de rideaux cellulés. Et qu'on va devoir remplacer tous ceux qu'on a placés depuis 15 ans par des portes cabine!"

"Ce que les propriétaires oublient, c'est qu'un ascenseur qui n'est pas conforme risque d'être purement et simplement mis à l'arrêt par les fonctionnaires du SPF Économie qui, depuis 2016, mettent les bouchées doubles, voire triples en termes de contrôles, ajoute Jean du Bus de Warnaffe. Et si ce n'est pas par eux, ce sera par les syndicats, car ceux-ci sont pénalement responsables si un accident devait survenir. Et des ascenseurs non conformes, j'en vois des dizaines par mois. Statistiquement pourtant, l'ascenseur est le transport le plus fiable au monde, bien loin devant l'avion. Il y a des accidents, oui, mais très rarement mortels."

Dossier réalisé par Charlotte Mikolajczak

Quelque 120 000 ascenseurs

Très étonnamment, alors qu'ils sont suivis régulièrement dans le cadre de contrats de gestion, personne ne sait exactement quel est le nombre d'ascenseurs en Belgique. Ni les ascensoristes, ni les architectes, ni les organismes de contrôle, ni... le SPF Économie. En 2003, lors de l'entrée en vigueur de l'arrêté royal imposant leur modernisation, il se disait qu'il y en avait entre 75 000 et 80 000, dont environ 10 000 dateraient d'avant 1958. Depuis, il y a eu pas mal de constructions d'immeubles et le chiffre total serait monté à quelque 120 000.



Les cabines sont également visées par la loi. Comme celle-ci dont le plafond risque de devoir passer au plexiglas et se voir affubler d'un second point lumineux de secours.

3 QUESTIONS À

Françoise Debard

Membre de l'ASBL "Save our elevators", fondée début 2017 en prenant appui sur l'ex-Comité contre la transformation obligatoire des ascenseurs.

1 L'ASBL dont vous êtes membre est issue d'un mouvement formé presque au lendemain de l'entrée en vigueur de l'arrêté royal. Pourquoi et par qui ? Elle s'est constituée à la suite de l'initiative d'une poignée de copropriétaires qui, dès 2004, s'étonnaient de ce que leur bon vieil ascenseur puisse tout à coup être mis hors service. En 2005, leur pétition réclamant une révision de l'AR a récolté non moins de 10 000 signatures. Il n'y avait pas que les délais qui étaient contestés, mais également la check-list utilisée par les organismes de contrôle. Les propriétaires demandaient qu'elle soit abandonnée au profit d'une véritable analyse de risque qui tiendrait compte des spécificités de l'ascenseur et de l'immeuble. J'ai rejoint l'association en 2011 quand je me suis rendu compte que le style de "mon" ascenseur risquait d'être dénaturé et sa cage obturée. Or, j'ai acheté mon appartement en partie pour la beauté de l'ascenseur et des communs. Avec ceci – et on l'oublie souvent – qu'une cage qui accueille air et lumière est accessible aux personnes claustrophobes.

2 Les propriétaires ont-ils eu leur mot à dire ? Pas vraiment. Ils n'ont pas été invités – pas plus que les représentants des copropriétaires, des consommateurs ou des syndicats – à faire partie du groupe de travail qui a élaboré l'arrêté royal. Ils ont agi dans les négociations qui ont suivi, organisées au SPF Économie, mais sans être vraiment écoutés. Au bout de deux ans de discussion, il y a eu un accord pour répartir la modernisation en 3 phases, en terminant par les ascenseurs historiques. Très clairement, il a été dit que ces délais étaient fixés pour que les ascensoristes aient le temps de trouver des solutions. Aujourd'hui, l'administration dit que c'était pour que les copropriétaires mettent de l'argent de côté... Ce revirement est un scandale.

3 Considérez-vous que les copropriétaires sont aujourd'hui préparés ? Pas du tout. Ni sur les délais (certains ne sont pas informés, ou croient, à tort, qu'il y aura une nouvelle prolongation des délais), ni sur les solutions (ils se retrouvent confrontés à des données techniques qui les dépassent). Je juge que les syndicats devraient faire un plus gros travail de conscientisation.