

"Plus de sécurité pour les ascenseurs"

Colloque de l'European Lift Association".

Bruxelles, le 27 mars 2003 (hôtel JOLLY).

Intervention du Ministre Belge de l'Economie

Mesdames, Messieurs,

1. Introduction

Je suis très heureux de me retrouver parmi vous aujourd'hui sur un sujet aussi important qu'intéressant.

La sécurité des ascenseurs est une préoccupation tant de votre secteur que des consommateurs.

Les mesures prises, notamment en Belgique, depuis une dizaine d'années montrent combien cette préoccupation est rencontrée par les Pouvoirs publics.

L'ascenseur est intrinsèquement lié à la ville et à son développement. En tant Ministre chargé de la politique des grandes villes, l'ascenseur est pour moi un élément clé d'un développement harmonieux des villes.

2. Améliorer la sécurité

La société de consommation a généré de nombreux risques.

C'est seulement dans les années septante, suite à différents scandales (comme les huiles frelatées) que la sécurité des produits est devenue une préoccupation essentielle des pouvoirs publics, particulièrement au niveau de l'Union européenne.

Ce mouvement s'est étendu également aux ascenseurs.

2.1. Trop de dangers, trop d'accidents

La conception des ascenseurs, dans les années 50 et 60, n'était pas sécurisante.

L'examen des accidents dans la sphère privée montre que la plupart des accidents survenant dans la sphère privée sont dus à des éléments du bâtiment: sols, escaliers, portes, fenêtres, ascenseurs, balcons. Selon une étude, publiée en 2001, cela représente un quart de tous les accidents dans la sphère privée et le plus souvent les victimes en sont des petits enfants.

En premier lieu viennent les chutes. Le sol joue un rôle dans près de la moitié de tous ces accidents. Dans 28% des cas, c'est l'escalier le coupable.

Les conséquences sont souvent sérieuses. Une victime sur quatre souffre d'une fracture et 12% des cas nécessitent une hospitalisation.

Cette étude a encore une fois mis en évidence le problème de sécurité des ascenseurs dans les maisons privées, notamment l'absence de portes à la cabine, et le manque d'une réglementation adéquate en la matière.

Il est vrai que l'ascenseur blesse, rend invalide et tue. Chez nous, en Belgique, cinq morts en 2000...

2.2. Les mesures prises

L'ascenseur n'est pas par essence plus dangereux qu'un autre moyen de locomotion. Au contraire, c'est le plus sûr de tous; mais le simple nombre élevé d'ascenseurs installés implique malgré tout des accidents.

Une suite d'accidents dramatiques impliquant des enfants dans des quartiers sensibles (banlieue de Strasbourg, Clichy) chez nos voisins français ont fait du thème de la sécurité des ascenseurs un des thèmes forts de la législature. Ils nous l'expliqueront sans doute dans un instant. En tant que Ministre chargé de la protection des consommateurs et en tant que Ministre belge de la Ville, je suis particulièrement attentif à cet indicateur – parmi d'autres - de la qualité de la vie qu'est l'ascenseur dans les immeubles des quartiers à problèmes.

Il est temps de faire quelque chose

2.3. Les ascenseurs neufs

Les ascenseurs neufs sont couverts et bien couverts par une directive européenne de 1995, mais le parc des ascenseurs installés, lui, a beaucoup vieilli. La règle de subsidiarité a voulu que l'Europe ne s'en préoccupe pas. C'est à chaque pays de s'occuper des ascenseurs existants. Les ascenseurs des années 50 ou 60 et qui fonctionnent toujours valeureusement sont très nombreux. Malheureusement ils ne répondent toujours qu'aux normes de sécurité des années 50 ou 60, et c'est souvent là le gros problème.

2.4. Les ascenseurs existants

De là l'idée d'appliquer – quasiment anticipativement – les nouvelles normes CEN de sécurité pour ascenseurs existants, qui doivent voir le

jour en juin de cette année après une longue procédure d'approbation dans tous les pays participant au CEN. Ce ne sont pas des normes obligatoires, mais en les intégrant dans la législation nationale, chaque pays a le loisir de les faire appliquer d'autorité.

2.5. Les nouvelles règles

C'est donc l'objet de la nouvelle réglementation, portée par mon collègue de la Santé publique, Jef Tavernier : veiller à la sécurité de tous les ascenseurs, dans l'intérêt de tous.

Son collaborateur vous exposera, tout à l'heure, les différents aspects techniques de cette nouvelle réglementation.

L'objectif est simple :

- Assurer un niveau de sécurité minimum de tous les ascenseurs en 10 ans.
- Une seule réglementation pour tous les ascenseurs en Belgique
- Harmoniser et implémenter les normes européennes en vigueur;

Les grandes innovations sont :

- Introduction de la notion de qualité : les ascenseuristes certifiés ISO 9001 sont reconnus, leurs ascenseurs seront dès lors moins souvent inspectés;
- Récurrence de l'analyse de risque : tous les 10 ans, une nouvelle analyse de risque aura lieu sur tous les ascenseurs. Le maintien de la sécurité et le suivi technologique est ainsi assuré;
- Obligation de faire entretenir son ascenseur et de le faire moderniser par une société d'ascenseur;
- Responsabilisation des parties : on parle d'entretien préventif, d'inspection préventive, avec un regard sur le futur

2.6. Ascenseur et prévention de l'incendie

J'ajouterai que nous sommes très vigilants en ce qui concerne la prévention des incendies.

Des drames récents sont survenus en Belgique. Ils ont démontré que la politique de logement social nécessitait, plus encore que par le passé, une intervention massive des pouvoirs publics. Ils ont fait réapparaître la question de la pertinence de la construction verticale de l'habitat. Sans me prononcer d'emblée sur ce point, je pense qu'il faut qu'il faut prendre des mesures préventives lors de la conception et de la construction des immeubles. Un projet d'arrêté royal fixant des normes de base en matière

de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire, et s'appliquant aux ascenseurs, est d'ailleurs sur la table du Conseil des Ministres de ce vendredi.

3. L'ascenseur dans la ville

3.1. Deux histoires liées

L'ascenseur est intrinsèquement lié à la ville.

L'histoire de l'ascenseur au 20^{ème} siècle, comme l'histoire de l'escalator, d'ailleurs étudiée par l'architecte Rem Koolhaas, est indéfectiblement liée à l'histoire de la ville.

Au cours de ce siècle, les villes et l'industrie s'étaient saisies de toute une série de techniques nouvelles pour repousser les limites auxquelles elles avaient été jusqu'alors soumises. Le tramway électrique, le moteur à explosion, le téléphone, l'ascenseur, l'éclairage électrique, furent quelques-uns des principaux instruments qui permirent aux villes de changer d'échelle. Ces techniques accompagnèrent les changements sociaux, politiques et culturels et induisirent des formes urbanistiques et architecturales radicalement nouvelles. C'est ainsi qu'apparurent, simultanément en Europe et en Amérique, les premiers gratte-ciel.

De nos jours, à nouveau, la société se saisit des progrès des moyens de transport et de communication pour repousser les limites qui pèsent sur l'évolution des villes.

Les changements dans ce domaine sont particulièrement rapides : en moins de trente ans, le taux d'équipement des ménages en automobiles a plus que doublé; celui de l'équipement téléphonique a été multiplié par trois. En moins de quinze ans, la vitesse moyenne et la longueur des déplacements urbains ont augmenté de plus d'un tiers.

Le développement de ces moyens de transport de personnes, des biens et des informations est rendu nécessaire par le développement des villes. En retour, il modifie en profondeur sa géographie. Aujourd'hui, on parle de plus en plus souvent de la ville en réseaux. Certaines études prospectives envisagent d'ailleurs l'avenir de la ville sous la forme d'un maillage d'entités urbaines de taille plus réduite, mais organisées en réseau.

En toute état de cause, aujourd'hui encore la majorité des habitants des villes travaillent dans une commune autre que celle où ils habitent. Ainsi en est-il de la zone centrale de Bruxelles, où se localise 17 % de l'emploi

national, bien que la région représente seulement 10 % de la population belge. De plus en plus souvent, les détenteurs de ces emplois urbains s'approvisionnent et se divertissent dans des communes encore différentes. La vie de quartier ne disparaît pas pour autant, mais elle revêt une importance et des fonctions différentes : intégration, espaces de dialogues,

3.2. Le syndrome du non-lien social

Dans ce contexte, l'ascenseur représente tant le vice que la vertu de ce développement.

Je voyais récemment un reportage sur des anciennes barres d'HLM, en France, qui vont bientôt être démolies.

Quand je voyais l'état de l'ascenseur - sa saleté, son caractère sordide-, toujours en fonctionnement, en fait un jour sur dix : même si l'on m'avait payé je l'aurais pas pris.

Comme il y a des situations de non-droit, il existe des situations de non-lien social dont l'ascenseur est le révélateur. C'est en effet parfois le symbole de la fracture de la cohésion sociale. Combien de mouvements de protestations dans les Cités sociales n'ont-ils pas commencé parce que les ascenseurs étaient en panne prolongée ?

Je le dis souvent, il n'y a pas de hiérarchie dans la qualité de l'habitat : les habitants des grandes ensembles doivent bénéficier de droits qualitatifs parmi lesquels figure le bon fonctionnement de l'ensemble des infrastructures mises à leur disposition.

En d'autres termes, s'il faut changer les ascenseurs, il faut, c'est l'évidence, modifier les structures d'habitat et privilégier les ensembles à dimension humaine. Divers exemples et faits sont venus montrer à quel point le modèle concentrationnaire des logements sociaux à la périphérie des villes, en particulier les barres, devait être abandonné. Il faut au contraire, privilégier la construction d'ensembles à dimension plus réduite, mais mieux répartis dans l'ensemble du tissu urbain.

3.2. Ascenseurs et hauts immeubles : un totem dans la ville

Mais les hauts immeubles ou les tours, dont l'ascenseur en a été, depuis le début du 20ème siècle, le promoteur ne doivent pas pour autant être mis à l'écart.

L'histoire nous montre que les architectures à haute dimension ont toujours existé dans les villes, que ce soient les beffrois, les clochers ou

les tours. Symboles de puissance certes mais aussi de liberté, ces immeubles sont un signe de la ville, un totem dans la ville. Il est assez logique qu'il ait été décidé de reconstruire les deux tours-jumelles à N.-Y., comme expression symbolique tant de la ville que de l'événement du 11 septembre.

La densité, que ces immeubles représentent, peut être un élément de développement durable de la ville par la libération de territoire qu'ils impliquent, par la libération de la circulation en permettant de mieux de se déplacer au sein de ces ensembles.

Je dois d'ailleurs convenir que je suis avec attention le débat relatif à l'avenir des tours bruxelloises. Quelle est la bonne solution : démolition, nouvel habillage, maintien en l'état ? ces tours ont pris leur place dans notre patrimoine. Comme d'autres éléments, elle témoignent aujourd'hui de l'histoire chaotique de l'architecture à Bruxelles. Je dois vous l'avouer, je préfère de loin une tour intégrée dans le paysage urbain, à l'apparition de nouveaux bâtiments « simili – moyenâgeux ». On ne reconstruira pas une ville de type médiéval.

La ville est par essence un espace de vie en évolution permanente, aux limites floues. Il faut encadrer son développement, la puissance publique doit rester la détentrice des arbitrages ultimes, mais il convient de rester très prudent dans la définition du « bon goût ».

3.3. Ascenseur et convivialité

Je disais que l'ascenseur pouvait être le réceptacle d'une situation de non-lien social.

Un des enjeux futurs de la conception des ascenseurs sera d'en faire un lieu de convivialité, ou plus exactement la question est de savoir comme l'ascenseur peut participer à la mise en place d'une convivialité urbaine, à une sécurisation du lien social.

Même si la question est loin d'être résolue, plusieurs exemples montrent que cet enjeu est déjà en chantier.

L'ascenseur intelligent par exemple.

En 2001, la Commission européenne décernait le prix « Brisons les barrières » destiné à récompenser des entreprises ou des organisations qui améliorent la mobilité des personnes handicapées ou des entreprises qui ont obtenu des résultats dans le domaine de la « conception pour tous ».

C'est la société Schindler Belgique qui remportait ce prix avec la présentation d'un système ultra intelligent.

Lift Loc, c'est son nom, permet aux personnes handicapées de ne pas répéter des gestes qui lui sont pénibles. En effet, une fois la mémoire de l'ascenseur programmée, pratiquement aucun effort n'est encore nécessaire pour l'utiliser. Ainsi, lorsque la personne introduit son code d'accès, l'ascenseur réagit en fonction de la personne et de ses besoins spécifiques. Le système sait de quel type de handicap souffre la personne et s'adapte à celui-ci. Il sait s'il doit parler ou envoyer une cabine plus spacieuse pour un accès en fauteuil roulant quand il y a plusieurs ascenseurs. De plus, le boîtier de commande est non plus situé à côté de la cage mais bien sur le trajet de l'utilisateur. Cela évite les déplacements inutiles et les encombrements puisque, selon le code de la personne et de ses besoins, s'affiche automatiquement la cabine à emprunter.

Les ascenseurs vitrés en sont également un exemple, si l'on ne souffre pas trop de vertiges... Ils invitent à porter un regard différent sur la ville. Ils permettent de découvrir le tissu urbain dans toute sa perspective. Ils offrent une meilleure compréhension des développements de la ville, qui n'apparaissent pas toujours de façon évidente « au sol ». En d'autres termes, ils permettent de relire la ville, de quitter, un instant, le regard que portent le marcheur ou l'automobiliste. Je pense qu'ils peuvent concourir à offrir une meilleure perception de la réalité urbaine.

En ce sens je me réjouis de l'installation de l'ascenseur situé face au palais de Justice. Lui aussi est devenu une forme de totem urbain, point de ralliement et de visite.

Ce type d'ascenseur, comme il en existe à LISBONNE depuis le 19^{ème} créé par G. Eiffel ou à BAHIA au Brésil relie des parties très différentes de la ville, le port et la ville haute dans les exemples portugais et brésilien; ils constituent un exemple intéressant de l'affranchissement de la fracture sociale, par un élément de mobilité.

4. Conclusion

Il est rare qu'un dispositif, par essence fonctionnel, contribue à modifier la vision que nous avons des choses, et comme Ministre de la Ville, je plaide pour utiliser davantage l'imagination de tous les acteurs urbains, de tous les « faiseurs de ville », dont vous êtes.

Penser l'ascenseur c'est penser la ville, à savoir la sentir, la prévoir, la vouloir.

C'est une façon de vous dire mon plaisir d'être ici.

C.P.