



N° 704

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 décembre 2024.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES SUR LA PROPOSITION DE LOI
visant à lutter contre les pannes d'ascenseurs non prises en charge (n° 518)

PAR M. PHILIPPE BRUN

Député

SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS.....	5
COMMENTAIRE DES ARTICLES.....	9
<i>Article 1^{er} (articles L. 134-3, 134-3-1 [nouveau] 134-3-2 [nouveau] du code de la construction et de l'habitation) : Obligation du propriétaire d'informer l'ascensoriste en cas de panne, intervention en cas de panne et constitution d'un stock de pièces de rechange pour l'ascensoriste, mesure de portage en cas de panne prolongée et action de la commune en cas de carence de l'ascensoriste</i>	9
<i>Article 1 bis (nouveau) (article L. 134-4 du code de la construction et de l'habitation) : Précision du contenu du contrôle technique</i>	17
<i>Article 1 ter (nouveau) (article L. 134-6-1 [nouveau] du code de la construction et de l'habitation) : Création d'un numéro d'immatriculation</i>	18
<i>Article 1 quater (nouveau) (titre, intitulé du chapitre I^{er} et articles 2, 6, 12 et 28 de la loi n° 85 677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, article L. 211-1-2 [nouveau] du code des assurances) : Régime de responsabilité sans faute du propriétaire d'ascenseur en cas d'accidents</i>	19
<i>Article 1 quinques (nouveau) : Demande de rapport</i>	20
<i>Article 2 : Calendrier d'entrée en vigueur</i>	21
<i>Article 3 : Gage financier</i>	22
EXAMEN EN COMMISSION	23
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES.....	47

AVANT-PROPOS

Alors que l'ascenseur est le premier moyen de transport des Français – cent millions de trajets sont réalisés chaque jour en France –, la mobilité verticale ne constitue plus une priorité de nos politiques publiques⁽¹⁾ depuis de nombreuses années. Après la grande loi dite « SAE » (sécurité des ascenseurs existants) de juillet 2003⁽²⁾, les incidents graves, entraînant parfois la mort des usagers, ont diminué mais n'ont pas disparu. Plus encore, la qualité de fonctionnement des ascenseurs demeure très inégale et s'est même parfois aggravée.

Dans de nombreux immeubles de France, les pannes répétées et durables d'ascenseurs ne constituent plus seulement un désagrément du quotidien, mais une atteinte profonde à la dignité des personnes : lorsque pendant des mois, il faut porter des courses ou une poussette sur plus de dix étages, et pour des personnes en situation de handicap et de perte d'autonomie, **un ascenseur en panne constitue une véritable assignation à résidence, qui entrave l'exercice de la liberté fondamentale d'aller et venir**. Or, si la Fédération des ascenseurs (FAS) indique que 99 % des ascenseurs sont disponibles, de nombreux exemples, dont la presse se fait parfois l'écho, témoignent d'une indisponibilité durable des ascenseurs dans certains immeubles. **Encore dernièrement, le vendredi 29 novembre dans le Dauphiné libéré⁽³⁾, les habitants d'une tour de 11 étages à Monclar exprimaient leur exaspération face une énième panne qui durait depuis près de trois semaines, obligeant un locataire tétraplégique à monter et descendre les escaliers sur les fesses**. Dans la cité Félix Pyat à Marseille, il n'y avait plus d'ascenseur en fonctionnement dans une tour de 20 étages, en raison de la résiliation du contrat de maintenance par l'ascensoriste à la fin octobre 2024⁽⁴⁾.

Il ne s'agit de jeter la pierre ni sur les propriétaires privés, ni sur les bailleurs sociaux, ni même sur les ascensoristes, dont le tissu de petites et moyennes entreprises propose le plus souvent un service de qualité. Il s'agit tout simplement de se donner les moyens d'assurer, partout sur le territoire et pour toutes les catégories sociales, le bon fonctionnement des ascenseurs.

(1) On notera dernièrement le lancement du « Plan ascenseur pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville » en juillet 2024 par la ministre en charge de la ville.

(2) Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat.

(3) <https://www.ledauphine.com/societe/2024/11/29/tour-lopofa-ascenseur-en-panne-locataires-en-colere>

(4) https://www.bfmtv.com/societe/logement/marseille-a-cause-d-ascenseurs-en-panne-ramoulati-doit-monter-16-etages-a-pied-tous-les-jours_VN-202410300553.html

Le principe de la proposition de loi est simple : **il vise à imposer une intervention et un dépannage rapides**. Ce principe de réparation rapide est garanti par l'obligation de disposer de **pièces de rechange en stock**. À défaut, il en va de la dignité des personnes qu'un système de portage soit mis en place. **L'obligation de conserver un stock de pièces de rechange existe, en réalité déjà, dans les contrats de maintenance dits « étendus », qui vont au-delà des clauses légales prévues par le code de la construction et de l'habitation (CCH).**

Exemple d'une clause imposant la mise en stock de pièces de rechange dans un contrat de maintenance « étendu »

« *La Société constituera ou fera constituer à ses sous-traitants un stock de pièces de rechange des matériels pour chaque catégorie et type de matériel, que ce matériel soit compris dans le présent contrat ou qu'il soit hors contrat, de façon à ne pouvoir en aucun cas, faire valoir la cause de non fonctionnement des installations, dû à un délai d'approvisionnement quelconque.* »

Source : Contrat de maintenance transmis par l'ANCG

Un tel renforcement qualitatif des obligations contractuelles aura un coût pour les propriétaires (copropriétaires privés et bailleurs sociaux) qui pourrait être partiellement reporté sur les locataires⁽¹⁾. Mais il ne faut pas en exagérer la portée :

– la concurrence entre, d'un côté, les sociétés de maintenance petites et moyennes, qui proposent déjà pour la plupart un service de qualité et, de l'autre, les quelques grandes multinationales qui gèrent une partie importante du parc, aura un rôle à jouer ;

– **un contrat de maintenance pour un ascenseur représente en moyenne, pour les propriétaires, entre 1 500 et 2 500 euros par an** (entre 1 000 et 2 000 euros pour un bailleur social). Selon les informations transmises par les professionnels de l'immobilier auditionnés, **le passage d'un contrat simple à un contrat étendu augmente d'environ 10 % le coût du contrat annuel de maintenance pour la propriété**. Cette hausse réelle n'est pas telle qu'elle rende irréalistes les dispositions de la proposition de loi.

Par ailleurs, il est évident que des mesures complémentaires à cette proposition de loi doivent être prises pour en garantir l'efficacité : il est crucial de **renforcer le financement public**, notamment pour les **copropriétés dégradées**, dont les propriétaires ne sont pas toujours en mesure de payer une facture liée à une réparation importante de l'ascenseur. Plus largement, il faut remettre à niveau un

(1) *Les charges liées aux consommations d'énergie, à l'exploitation de l'appareil (visite périodique, nettoyage, examen semestriel des câbles, tenue d'un dossier par l'entreprise d'entretien mentionnant les visites techniques, incidents), à la fourniture de produits ou petits matériel d'entretien (chiffons, graisses et huiles nécessaires, lampes d'éclairage de la cabine) et aux menues réparations de la cabine (boutons d'envoi, paumelles de portes), des paliers (ferme-portes mécaniques, électriques ou pneumatiques) et des fusibles relèvent des « charges récupérables ». L'Union sociale pour l'habitat (USH) estime que 70 % du montant des charges afférentes aux ascenseurs sont récupérables auprès des locataires.*

parc d'ascenseurs vieillissant – 25 % des ascenseurs auraient plus de 40 ans selon la FAS – en accélérant le remplacement des plus vieux équipements. La FAS souligne d'ailleurs les écarts de consommation très significatifs entre les ascenseurs neufs et les ascenseurs anciens (les premiers pouvant consommer jusqu'à cinq fois moins d'énergie que les seconds), étant rappelé que la consommation énergétique liée au fonctionnement de l'ascenseur représente entre 5 % et 8 % de la totalité de la consommation du bâtiment (lots privatifs et espaces communs compris). **L'Agence nationale de l'habitat** (Anah), qui porte les deux politiques d'adaptation des logements à la perte d'autonomie et de rénovation énergétique, **a un rôle crucial à jouer en la matière.**

En outre, le rapporteur souligne que les obligations de bon usage des ascenseurs, déjà inscrites dans le code de la construction et de l'habitation (CCH), sont maintenues : la proposition de loi ne prévoit pas **que l'ascensoriste prenne à sa charge la réparation, lorsqu'elle est liée à une dégradation volontaire ou dans les autres cas déjà prévus** dans les textes réglementaires (corrosion en ambiances spécifiques, incidents indépendants de l'action d'entretien). **Il s'agit juste de s'assurer que l'absence de pièces de remplacement ne constitue plus jamais un motif suffisant pour repousser une intervention.** La variété des modèles de pièces (plus de 230 000 pièces de référence selon la FAS) ne peut conduire à justifier l'impossibilité de constituer un stock de pièces de rechange : les ascensoristes remarquent eux-mêmes qu'il est possible, dans la plupart des cas, de remplacer une pièce par une pièce équivalente, même si elle ne correspond pas au modèle initial. Un décret aura vocation à préciser tout cela.

Le rapporteur a entendu, au cours des auditions, plusieurs pistes d'amélioration de la proposition de loi :

– le secteur HLM a exprimé ses craintes quant à la renégociation de l'ensemble des contrats en cours et à la possible infructuosité des marchés publics si la proposition de loi, dont l'article 2 prévoit qu'il s'applique aux contrats en cours, était adoptée en l'état. Les travaux en commission ont permis de prendre en compte cette crainte ;

– le montant des pénalités et astreintes prévu initialement dans la proposition de loi paraît élevé par rapport aux montants des contrats de maintenance. Le montant de la pénalité journalière prévue lorsque les délais d'intervention ne sont pas respectés a ainsi été abaissé par la commission sur la proposition de votre rapporteur ;

– de nouveaux outils devraient permettre d'améliorer la connaissance du parc d'ascenseurs. Si un observatoire pourrait être prochainement créé dans le secteur HLM pour mieux connaître l'état du parc, l'ensemble des acteurs auditionnés ont souligné la nécessité de créer un numéro d'immatriculation pour chaque ascenseur. Sur la proposition de votre rapporteur, la commission a pris en compte cette aspiration des professionnels comme des propriétaires ;

– pour renforcer les démarches de prévention des pannes, le contrôle technique quinquennal devrait inclure une analyse précise de la vétusté de l'appareil et de ses différentes composantes.

Quoi qu'il en soit, les pannes d'ascenseurs, répétées et durables, ne sont plus acceptables : elles rendent la vie impossible aux personnes qui la subissent, notamment dans les quartiers populaires. Il est urgent d'agir !

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

(articles L. 134-3, 134-3-1 [nouveau] 134-3-2 [nouveau] du code de la construction et de l'habitation)

Obligation du propriétaire d'informer l'ascensoriste en cas de panne, intervention en cas de panne et constitution d'un stock de pièces de rechange pour l'ascensoriste, mesure de portage en cas de panne prolongée et action de la commune en cas de carence de l'ascensoriste

Article adopté par la commission avec modifications

Cet article oblige le propriétaire de l'ascenseur, le syndic ou le conseil syndical dans les copropriétés, à informer la société chargée de l'entretien et de la maintenance d'un ascenseur, en cas de panne.

Il impose aux ascensoristes un délai d'intervention en cas de panne et une astreinte en l'absence de respect de cette obligation. Si la panne n'est pas résolue, la société d'entretien et de maintenance doit proposer des dispositifs de portage.

Il leur impose également de constituer un stock de pièces pour intervenir rapidement en cas de panne.

Il prévoit enfin la possibilité pour la commune de se substituer à l'ascensoriste en cas de carence de ce dernier.

La commission a complété et modifié l'article par plusieurs amendements. Le non-respect de l'obligation de transmettre l'information, en cas de panne, à l'ascensoriste fait l'objet d'une astreinte journalière. Le montant de la pénalité appliquée à l'ascensoriste est abaissé de 1 000 à 300 euros par jour de retard. L'obligation de mettre en place un système de portage, en cas de panne prolongée, est reportée sur le propriétaire. Enfin, l'article précise que le propriétaire de l'ascenseur est tenu de faire réaliser un contrôle technique de l'installation tous les deux ans, au lieu de cinq ans actuellement.

I. LE DROIT EN VIGUEUR : UN CADRE RÉGLEMENTAIRE QUI PERMET ESSENTIELLEMENT DE S'ASSURER DE LA SÉCURITÉ DES USAGERS SANS GARANTIR LE FONCTIONNEMENT DE L'ASCENSEUR

A. LE CADRE GÉNÉRAL

La loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat, dite loi « SAE » (sécurité des ascenseurs existants) ou loi « de Robien », a joué un rôle important de renforcement de la sécurité au regard du vieillissement du parc. Le rapport législatif de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale notait alors

que 126 000 personnes restaient bloquées chaque année dans une cabine d'ascenseur.

Aujourd'hui, trois articles du code de la construction et de l'habitation (CCH) encadrent l'installation et la maintenance des ascenseurs d'habitation :

– l'article L. 134-2 prévoit un plan de rattrapage des travaux de mise en sécurité des ascenseurs mis en service avant le 27 août 2000 et non soumis au marquage « CE » en application de la législation d'harmonisation de l'Union européenne. Ce plan de mise en sécurité des ascenseurs existants est aujourd'hui théoriquement achevé.

La réglementation européenne encadre l'installation d'ascenseurs neufs

Le cadre réglementaire relatif à l'installation de nouveaux ascenseurs est fixé au niveau européen.

La directive 1995/16/CE du 29 juin 1995 et la directive 2014/33/UE du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant les ascenseurs et les composants de sécurité pour ascenseurs visent à renforcer les normes de sécurité nationale, tout en permettant la libre concurrence et l'innovation technologique au sein de l'Union européenne.

Ces directives déterminent les exigences de sécurité pour la mise sur le marché et l'installation d'ascenseurs neufs. Pour attester de la conformité de l'ascenseur aux dispositions de la directive, l'installateur d'un nouvel appareil doit apposer, sous sa responsabilité, un marquage « CE » qui doit être visible dans la cabine.

– l'article L. 134-3 oblige les propriétaires à entretenir les ascenseurs afin de les maintenir en état de bon fonctionnement et à assurer la sécurité des personnes. Cette obligation peut être déléguée à l'ascensoriste, l'entreprise en charge de l'entretien de l'ascenseur ;

– l'article L. 134-4 prévoit un contrôle technique périodique pour les ascenseurs, réalisé par une personne qualifiée.

Les dispositions législatives, essentiellement principales, sont plus amplement développées dans la partie réglementaire du CCH (articles R. 134-1 à R. 134-48) grâce aux décrets n° 2004-964 du 9 septembre 2004 relatif à la sécurité des ascenseurs et n° 2012-674 du 7 mai 2012 relatif à l'entretien et au contrôle technique des ascenseurs.

En dehors des règles de sécurité et d'entretien, d'autres normes relatives aux ascenseurs existent notamment en matière d'accessibilité : à la suite de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, ces normes ont été

déclinées par plusieurs textes réglementaires (décret du 24 décembre 2015⁽¹⁾, arrêtés du 1^{er} août 2006⁽²⁾ et du 8 décembre 2014⁽³⁾). Ont ainsi été prévues diverses règles d'adaptation des ascenseurs (accessibilité de l'ascenseur à toute personne, notamment en termes de dimensions, de commandes à hauteur adaptée et de signalisation sonore et visuelle).

B. LES CLAUSES OBLIGATOIRES DANS LE CONTRAT DE MAINTENANCE DE L'APPAREIL SONT INSUFFISANTES

Le code de la construction et de l'habitation oblige le propriétaire d'une installation d'ascenseur à réaliser ou à faire réaliser des opérations et vérifications périodiques et occasionnelles. Lorsque des pièces de l'installation sont usées, le propriétaire doit procéder ou faire procéder à leur réparation ou à leur remplacement si elles ne peuvent être réparées.

La plupart des propriétaires recourent ainsi à des sociétés d'entretien et de maintenance pour remplir ces obligations. Les « ascensoristes » sont entre 150 et 200 en France. Le marché est dominé par les filiales de quatre grandes sociétés multinationales. Pour réaliser les prestations d'entretien et de maintenance, le personnel d'intervention doit avoir reçu une formation appropriée.

1. Les clauses obligatoires relatives à l'information, au contrôle et à l'entretien de l'ascenseur

Le contrat de maintenance, nécessairement écrit et dont les références doivent être indiquées dans le carnet d'entretien, est partiellement encadré. Le CCH, précisé par l'arrêté du 18 novembre 2004 relatif à l'entretien des installations d'ascenseurs, prévoit un certain nombre de **clauses obligatoires**, dont notamment :

– les modalités d'information et de communication permettant la présence du propriétaire (ou de son représentant) lors des visites d'entretien, et la mise à disposition du personnel compétent pour accompagner le contrôleur technique pendant la réalisation du contrôle technique obligatoire ;

(1) Décret n° 2015-1770 du 24 décembre 2015 modifiant les dispositions du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des bâtiments d'habitation collectifs et des maisons individuelles neuves.

(2) Arrêté du 1^{er} août 2006 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création.

(3) Arrêté du 8 décembre 2014 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19-7 à R. 111-19-11 du code de la construction et de l'habitation et de l'article 14 du décret n° 2006-555 relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public situés dans un cadre bâti existant et des installations existantes ouvertes au public.

– la durée du contrat conclue pour la période d'un an minimum – dans les faits, les contrats sont la plupart du temps d'une durée de 5 ans dans le secteur HLM et de 1 ou 3 ans dans le secteur privé, selon les informations communiquées au rapporteur en audition ;

– la fréquence des visites d'entretien est définie dans le **carnet d'entretien des installations d'ascenseur**, étant précisé que l'intervalle entre deux visites ne peut excéder six semaines (article R. 134-6 du même code). L'arrêté du 18 novembre 2004 prévoit à son annexe les fréquences minimales de vérification par composant ;

– la clause de résiliation indique les manquements graves de l'une ou l'autre des parties donnant lieu à la résiliation de plein droit du contrat ;

– les modalités de tenue du **carnet d'entretien**, qui inclut notamment la description de l'état initial de l'installation (réitéré en cas de changement de prestataire), la notice des instructions relative à l'entretien, le plan d'entretien, sa mise à jour à chaque visite et chaque intervention de dépannage, ainsi que les informations relatives au contrat de maintenance. L'entreprise remet au propriétaire un **rapport annuel d'activité**, auquel est annexé le contenu du carnet d'entretien ;

2. Les obligations de maintenance et dépannage

L'entreprise en charge de la maintenance a plusieurs obligations pour prévenir ou corriger les pannes et incidents :

– **l'entretien, la réparation des petites pièces**⁽¹⁾ de l'installation ou leur **remplacement** si elles présentent des signes d'usure excessive et ne peuvent pas être réparées, dans un délai précisé par le contrat de maintenance ;

– le **dégagement des personnes bloquées en cabine** (24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 selon les dispositions de l'arrêté du 18 novembre 2004).

En dehors de ces obligations légales, **le contrat doit également indiquer les conditions de disponibilité et de fourniture des pièces de rechange**. Il doit également prévoir une clause relative aux délais de déblocage, de dépannage et de remise en fonctionnement normal de l'appareil en cas d'incident.

Ces clauses obligatoires que doit contenir tout contrat de base (contrat simple) peuvent être enrichies notamment par une clause de réparation et de remplacement des « pièces importantes » dans des délais d'intervention et de rémunération prévus par le contrat (contrat « étendu ») (article R. 134-6 du même code).

(1) Les petites pièces sont listées à l'article 8 de l'arrêté du 18 novembre 2004 relatif à l'entretien des installations d'ascenseurs : boutons de commande, interface usager d'appel de secours, ferme-porte automatique, serrures, paumelles de porte, balais du moteur, coulissoirs de contrepoids.

Ainsi, le rapporteur constate ainsi qu'il n'est prévu aucun délai minimum de remplacement des petites pièces dans le contrat « simple », ni aucune obligation de remplacer les pièces importantes.

3. Le contrôle technique (article R. 125-2-4 du CCH)

Le propriétaire d'un ascenseur est tenu, tous les cinq ans, de faire réaliser un contrôle technique de son installation, qui a pour objet de vérifier que les ascenseurs sont équipés de dispositifs de sécurité en bon état, ainsi que de repérer tout défaut présentant un danger pour la sécurité des personnes ou portant atteinte au fonctionnement de l'appareil. Le contrôle est réalisé par un professionnel qualifié. L'entreprise chargée de l'entretien et de la maintenance doit accompagner la personne chargée du contrôle technique de l'ascenseur lors de la réalisation de celui-ci. Un rapport est remis au propriétaire dans un délai de trente jours suivant la visite de contrôle de l'ascenseur. Il récapitule les points de contrôle présentant une anomalie, leur danger et l'éventuelle nécessité de mise à l'arrêt de l'appareil.

II. AU REGARD DE L'INSUFFISANCE DES CLAUSES LÉGALES NÉCESSAIREMENT COMPRISES DANS LE CONTRAT DE MAINTENANCE ET D'ENTRETIEN, LA NÉCESSITÉ DE MIEUX PROTÉGER LES PROPRIÉTAIRES ET USAGERS D'ASCENSEURS

Le rapporteur constate aujourd'hui que de nombreux ascenseurs, notamment dans les quartiers populaires, restent trop longtemps sans intervention des ascensoristes. **Trop souvent, les délais d'intervention s'expliquent par l'absence des pièces de rechange**, justifiée par la variété des marques et des modèles d'ascenseurs.

Si le parc d'ascenseur est vieillissant, et s'il convient de mieux accompagner les ménages pour remplacer leur ascenseur, il est aussi urgent de garantir que les « petites pièces » comme les « pièces importantes » puissent être remplacées rapidement, en imposant aux sociétés de maintenance de les conserver en stock.

A. UNE OBLIGATION D'INFORMATION DES PROPRIÉTAIRES

L'article 1^{er} de la proposition de loi prévoit, dans un premier temps, l'obligation pour le propriétaire (le conseil syndical ou, à défaut, le syndic en copropriété – le bailleur social – le monopropriétaire, etc.) d'informer l'ascensoriste dans un délai de **deux jours** ouvrables une fois la panne ou le danger constaté. Cette obligation de diligence est une protection pour l'ensemble des usagers (autres propriétaires non représentés ou non membres du conseil syndical, locataires, autres utilisateurs de l'ascenseur). Il est à noter que l'article 18 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâties prévoit déjà l'obligation pour le syndic de prendre en charge l'entretien et la réparation de

l'ascenseur, au titre du troisième alinéa du I. Mais aucun délai légal n'est aujourd'hui fixé.

B. L'OBLIGATION D'INTERVENTION

La proposition de loi propose d'intégrer aux clauses obligatoires un délai d'intervention de **deux jours ouvrés** après toute panne ou incident empêchant le fonctionnement de l'ascenseur, alors qu'aucun délai légal n'existe aujourd'hui. Ce délai paraît très raisonnable au regard des standards de marché : ainsi le site de l'entreprise multinationale « Kone » indique que le délai d'intervention est en moyenne de 4 heures en cas de panne.

Si la panne n'est pas réparée lors de cette première intervention, la proposition de loi impose **une réparation dans un délai de huit jours**, étant rappelé qu'aujourd'hui seul le délai de réparation des petites pièces doit être inscrit dans le contrat de maintenance au titre des clauses obligatoires. L'article 1^{er} précise que seul un « **motif impérieux** » peut justifier le fait que l'ascensoriste ne soit pas en mesure de résoudre la panne survenue. **Cette obligation d'intervention en huit jours n'opère donc plus de distinction entre les pièces importantes et les petites pièces.**

Enfin, l'article 1^{er} n'inclut aucune disposition relative à la facturation de cette intervention : aujourd'hui, les réparations des pièces simples sont normalement à la charge de l'ascensoriste, au titre de l'entretien courant, tandis que la réparation entraînant le remplacement d'une pièce importante peut être facturée après présentation d'un devis, notamment lorsque le caractère défectueux de la pièce est lié à une usure normale (au-delà de 30 ans pour les organes mécaniques, de 20 ans pour les organes électriques et de 10 ans pour les organes électroniques), à un acte de vandalisme, à la corrosion en ambiances spécifiques, ou à des accidents indépendants de l'action de l'entreprise d'entretien (article 9 de l'arrêté du 18 novembre 2004).

En l'absence d'intervention dans les délais impartis, l'article 1^{er} de la proposition de loi prévoit une astreinte comme les contrats de maintenance en contiennent classiquement.

C. L'OBLIGATION DE CONSTITUER UN STOCK DE PIÈCES DE RECHANGE

Les contrats de base n'imposent pas le remplacement des pièces dites « importantes » sans lesquelles un ascenseur ne peut pas fonctionner (par exemple le câblage électrique ou électronique de la cabine, l'opérateur de porte, le dispositif de protection de verrouillage des portes palières, le limiteur de vitesse et les poulies tendeuses en local des machines, les câbles, chaînes de traction, de limiteur de vitesse, de compensation et de sélecteur d'étages pour la gaine). À l'inverse, les contrats étendus prévoient le plus souvent une obligation de

stockage des « pièces importantes », permettant de réparer et de remplacer ces pièces dans des délais d'intervention restreints.

Exemple d'une clause imposant la mise en stock de pièces de rechange dans un contrat de maintenance « étendu »

« La Société constituera ou fera constituer à ses sous-traitants un stock de pièces de rechange des matériels pour chaque catégorie et type de matériel, que ce matériel soit compris dans le présent contrat ou qu'il soit hors contrat, de façon à ne pouvoir en aucun cas, faire valoir la cause de non fonctionnement des installations, dû à un délai d'approvisionnement quelconque ».

Source : Contrat de maintenance transmis par les représentants de l'ANGC (Association nationale des gestionnaires de copropriété)

Le rapporteur souhaite étendre cette obligation de stockage présent dans certains contrats à la totalité des contrats, en imposant aux sociétés de maintenance et d'entretien des ascenseurs de conserver un stock de pièces de rechange, aussi bien des pièces simples que des pièces importantes, permettant de faire face à l'usure des pièces ordinaires **pour une durée permettant de couvrir leurs besoins entre deux et six mois**. **La liste des composants et le tableau d'usure pourraient être déterminés par décret**. La loi autorise les entreprises, notamment pour les PME, à se constituer en groupement pour répondre à cette obligation. **Les obligations de stockage sont ainsi proportionnelles à la taille du parc géré par les entreprises**.

Le respect de cette obligation constitue une condition indispensable au respect de l'obligation de réparation dans un délai de huit jours. Bien souvent, l'absence de pièces de rechange constitue le motif avancé à l'origine du retard d'intervention.

L'article crée une infraction pénale lorsque l'obligation n'est pas respectée : elle peut donner lieu à une amende (d'un montant égal à 1 % du chiffre d'affaires mondial, et 3 % du chiffre d'affaires mondial en cas de récidive) ainsi qu'à une sanction administrative en l'absence de régularisation dans les six mois faisant suite à une mise en demeure (300 000 euros, ou 1,5 million d'euros en cas de récidive).

D. LES MESURES DE COMPENSATION EN L'ABSENCE DE RÉPARATION

La proposition de loi propose plusieurs mesures pour parer aux difficultés des habitants si la société de maintenance n'est pas en capacité de remettre rapidement en service l'ascenseur :

– lorsque la panne ou l'incident ne peut pas être résolu dans un délai ouvré de deux jours, l'ascensoriste doit mettre à disposition des propriétaires un appareil de portage pour assurer le ravitaillement (courses) et l'accès à des soins. Une telle prestation est prise en charge au titre du contrat de maintenance. **Cette solution de**

remplacement est indispensable tant la panne durable d'un ascenseur peut avoir des conséquences sur la vie des personnes, notamment celles qui souffrent d'une perte d'autonomie ;

– en cas de carence prolongée de l'action de l'entreprise de maintenance, la commune peut se substituer à elle en prenant à son compte l'obligation de portage et de réparation de l'appareil, tout en se retournant contre l'entreprise pour recouvrer les frais engagés.

III. LA POSITION DE LA COMMISSION

L'article 1^{er} a été adopté, modifié par plusieurs amendements :

– l'amendement CE8 de Mme Sandrine Nosbé précise qu'une astreinte est imposée au propriétaire en cas de non-transmission de l'information de panne à l'ascensoriste en 48 heures comme l'y oblige l'article 1. Le rapporteur a indiqué que l'information de l'ascensoriste ne rendait pas nécessaire une procédure formelle, un simple appel téléphonique ou un mail pouvant suffire aujourd'hui.

– l'amendement CE4 de Mme Sandrine Nosbé substitue à la notion de « motif impérieux » celle de « cas de force majeure », mieux définie en droit civil ;

– l'amendement CE17 du rapporteur transforme l'astreinte prévue en cas de retard en pénalité contractuelle, et abaisse le montant de cette pénalité de 1 000 euros à 300 euros par jour afin de l'adapter au montant des contrats de maintenance ;

– l'amendement CE10 de M. Paul Vannier transfère au propriétaire la charge du portage et de l'accompagnement en cas de panne prolongée, et précise que l'entreprise de portage ne peut entretenir aucun lien avec l'ascensoriste. Le rapporteur a souligné que, ce faisant, les dispositifs de portage et d'accompagnement ne pesaient plus financièrement sur l'ascensoriste, contrairement aux dispositions initiales de l'article 1 ;

– l'amendement CE2 de Mme Sandrine Nosbé prévoit de ramener à deux ans (contre cinq ans aujourd'hui) le délai qui sépare les contrôles techniques devant être obligatoirement effectués par le propriétaire. Le rapporteur a souligné l'intérêt de cette disposition pour les appareils les plus anciens (plus de 40 ans, par exemple), sans que sa généralisation à tous les appareils, notamment les plus récents, soit forcément pertinente.

*

* * *

Article 1 bis (nouveau)
(article L. 134-4 du code de la construction et de l'habitation)
Précision du contenu du contrôle technique

Article créé par la commission

Le nouvel article 1 *bis* précise le contenu du contrôle technique.

I. LE CONTENU ACTUEL DU CONTRÔLE TECHNIQUE OBLIGATOIRE

L'arrêté du 7 août 2012 relatif aux contrôles techniques à réaliser dans les installations d'ascenseurs précise le contenu de ce contrôle technique.

Dans le tableau de l'annexe, l'arrêté liste les différentes parties de l'ascenseur pour lesquelles le contrôle technique doit vérifier la présence (lettre P), réaliser l'examen visuel permettant de préciser les conditions de réalisation des dispositifs (lettre R), indiquer l'état de conservation afin de s'assurer qu'il n'existe pas de détériorations apparentes susceptibles de compromettre leur fonction et/ou mettre en danger l'installation (lettre E) et indiquer la capacité pour chaque partie à accomplir la fonction requise (lettre F).

II. LA PRÉCISION APPORTÉE AU CONTENU DU CONTRÔLE TECHNIQUE

Sur proposition de son rapporteur, la commission des affaires économiques a précisé dans la loi que le contrôle technique devait inclure un état descriptif de la vétusté des composants de sécurité de l'ascenseur. Celui-ci ne peut correspondre uniquement à l'état de conservation prévu aujourd'hui par l'arrêté du 7 août 2012 précité : il doit également préciser le risque de panne de la partie concernée, au-delà des seules détériorations apparentes, ce qui permettrait au propriétaire d'anticiper son éventuelle panne et son remplacement. Le risque de panne pourrait être évalué à partir de l'âge du composant et de la durée de son utilisation, du modèle de la pièce et de tout autre critère pertinent.

*

* *

Article 1 ter (nouveau)

(article L. 134-6-1 [nouveau] du code de la construction et de l'habitation)

Création d'un numéro d'immatriculation

Article créé par la commission

Le nouvel article 1 *ter* crée un répertoire national d'immatriculation afin de mieux suivre l'état et l'évolution du parc d'ascenseurs

I. UNE CONNAISSANCE TRÈS LACUNAIRE DU PARC D'ASCENSEURS

La connaissance du parc d'ascenseurs est aujourd'hui très lacunaire. Les pouvoirs publics disposent essentiellement des données remontées par la Fédération des ascensoristes (FAS), qui demeurent très générales et ne permettent pas de suivre précisément l'évolution de ce parc. L'Union sociale pour l'habitat (USH) a annoncé au rapporteur la création prochaine d'un observatoire des ascenseurs en coordination avec la FAS, mais celui-ci sera restreint au parc social. Le taux réel de réalisation des contrôles techniques quinquennaux demeure ainsi inconnu, tout comme l'avancement concret des travaux de mise en sécurité prévus par la loi dite « SAE ».

II. LA CRÉATION DU RÉPERTOIRE NATIONAL D'IMMATRICULATION

La FAS a adressé pour la première fois en juillet 2020, au ministère en charge du logement, une demande relative à la création d'un répertoire national d'immatriculation sans que cette demande n'ait pu être concrétisée.

Sur proposition de son rapporteur, la commission a donc créé un répertoire national d'immatriculation qui identifie et localise les ascenseurs en fonctionnement. Pour chaque ascenseur, ce répertoire a vocation à enregistrer la date du dernier contrôle technique et doit permettre de suivre les risques de sécurité liés à l'ascenseur, ainsi que le niveau de vétusté de ses principaux composants.

*

* *

Article 1 quater (nouveau)

(titre, intitulé du chapitre I^{er} et articles 2, 6, 12 et 28 de la loi n° 85 677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, article L. 211-1-2 [nouveau] du code des assurances)

Régime de responsabilité sans faute du propriétaire d'ascenseur en cas d'accidents

Article créé par la commission

Le nouvel article 1 *quater* étend le régime spécial et autonome d'indemnisation des victimes d'accident de circulation prévu par la loi dite « Badinter »⁽¹⁾ aux victimes d'un accident d'ascenseur.

Il crée un régime de couverture obligatoire pour les propriétaires d'ascenseurs.

I. UNE RESPONSABILITÉ AUJOURD'HUI COMPLEXE À IDENTIFIER EN CAS D'ACCIDENT

Au titre de la responsabilité du fait des choses dont il a la garde (premier alinéa de l'article 1384 du code civil), le propriétaire est responsable des dommages liés à l'utilisation de l'ascenseur, même si la victime l'a utilisé anormalement⁽²⁾. Seule la preuve d'un cas fortuit présentant les caractéristiques du « cas de force majeure » (imprévisibilité et irrésistibilité) permet de l'exonérer de sa responsabilité. Le bailleur doit également réparer le préjudice subi par son locataire à la suite d'un accident (article 1721 du code civil).

Du point de vue pénal, la responsabilité du propriétaire est également engagée s'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour assurer le bon fonctionnement de son ascenseur ou si sa négligence et son imprudence ont causé la mort ou des blessures. Le syndicat des copropriétaires peut également voir sa responsabilité pénale engagée (par exemple, s'il n'a pas signalé à l'entreprise de maintenance un incident dont il a été informé).

Le propriétaire peut se retourner contre l'ascensoriste en cas de faute contractuelle avérée de ce dernier (article 1147 du code civil). L'article 1231-1 du code civil prévoit par ailleurs qu'une personne manquant à son devoir contractuel et causant un dommage en conséquence, devra indemniser la victime sauf si elle démontre que le dommage subi résulte d'un cas de force majeure.

(1) Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

(2) Cass. Civ I : 13.11.08.

II. UN NOUVEAU RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES D'ASCENSEURS EN CAS D'ACCIDENT

Adopté par la commission des affaires économiques, l'amendement CE11 reprend plusieurs dispositions de la proposition de loi visant à reconnaître les victimes d'accidents d'ascenseurs et à leur garantir une indemnisation, déposée par M. Paul Vannier et plusieurs de ses collègues :

– il élargit aux propriétaires d'ascenseurs le dispositif de responsabilité sans faute prévu par la loi dite « Badinter » du 5 juillet 1985 au bénéfice des victimes d'accidents de la circulation. Concrètement, le cas de force majeure ne pourra plus exonérer le propriétaire de sa responsabilité vis-à-vis de la victime d'un accident d'ascenseur. Seule la faute inexcusable et exclusive de cette dernière le pourra. Le propriétaire d'un ascenseur devra ainsi présenter une offre d'indemnisation à la victime (ou à ses proches en cas de décès) dans un délai de huit mois suivant l'accident. Par ailleurs, si le propriétaire n'est pas assuré, l'indemnisation sera prise en charge par le fonds de garantie des victimes (FGAO) ;

– il impose aux propriétaires de l'ascenseur de s'assurer contre le risque d'accidents, sur le modèle de l'obligation qui s'impose aux conducteurs de véhicule.

*

* * *

Article 1 quinquies (nouveau) **Demande de rapport**

Article créé par la commission

Le nouvel article 1 *quinquies* demande un rapport au Gouvernement sur les pannes d'ascenseurs et leurs causes, notamment dans le logement social.

Il n'existe aujourd'hui aucune information précise sur les pannes d'ascenseurs et leurs causes.

L'amendement CE6 de Mme Sandrine Nosbé demande au Gouvernement la remise d'un rapport au Parlement sur les pannes d'ascenseurs ainsi que sur leurs causes dans les habitations à loyer modéré, dans un délai de six mois après la promulgation de la loi. Le rapport doit également comporter un volet visant à identifier les inégalités sociales et géographiques en matière d'accès à des ascenseurs fonctionnels et sûrs.

*
* * *

Article 2
Calendrier d'entrée en vigueur

Article adopté par la commission avec modifications

L'article 2 prévoyait d'appliquer aux contrats en cours les dispositions de l'article 1.

Sur la proposition du rapporteur, la commission a décidé de n'appliquer les dispositions de l'article 1 qu'aux nouveaux contrats et aux contrats renouvelés.

I. LE PRINCIPE DE DROIT COMMUN : LE PRINCIPE DE NON RÉTROACTIVITÉ DE LA LOI

Conformément à l'article 2 du code civil et sauf disposition contraire, la loi ne s'applique pas aux situations contractuelles légalement constituées avant son entrée en vigueur.

II. L'APPLICATION DES DISPOSITIFS DE L'ARTICLE 1^{ER} AUX CONTRATS EN COURS

L'article 2 de la proposition de loi prévoit que la nouvelle loi s'appliquera aux contrats en cours au 1^{er} janvier 2026 en ce qui concerne le devoir d'information par le propriétaire, l'obligation d'intervention, de réparation ou de mise en œuvre d'un système de portage si l'appareil n'a pas été remis en service en ce qui concerne la société d'entretien et de maintenance, et le droit, pour la commune, de se substituer à la société en cas de carence.

L'obligation de stockage des pièces de rechange s'applique aux contrats en cours à partir du 1^{er} juillet 2026, afin de laisser le temps aux entreprises de constituer ces stocks.

III. LA POSITION DE LA COMMISSION : L'AMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 1

Sur proposition du rapporteur, la commission des affaires économiques a souhaité n'appliquer les dispositions de l'article 1 qu'aux ascenseurs dont les contrats d'entretien et de maintenance ont été nouvellement conclus ou renouvelés.

La commission accède ainsi à la demande de l'USH, qui craignait une rupture simultanée de la totalité des contrats de maintenance (théorie de l'imprévision) et le risque d'être en position plus délicate pour négocier avec les ascensoristes.

L'entrée en vigueur des dispositions de l'article 1 devrait être ainsi plus rapide pour les ascenseurs des copropriétés privées (dont la durée des contrats de maintenance varie entre un et trois ans) que dans les immeubles de logements sociaux (la durée des contrats étant en moyenne de cinq ans pour les offices HLM).

*
* * *

Article 3
Gage financier

Article adopté par la commission

Cet article 3 vise à gager la proposition de loi.

L'article 3 complète le texte de la proposition de loi par un gage formel, permettant de garantir la recevabilité financière de cette proposition de loi, ce qui est une condition nécessaire à son dépôt. Le droit, pour la commune, de se substituer à l'ascensoriste, défini au 3° de l'article 1, constitue une charge au titre de l'article 40 de la Constitution, bien que la commune n'ait pas vocation à prendre en charge cette dépense à titre définitif (puisque elle pourra la recouvrer auprès de l'entreprise).

Cet article prévoit ainsi de majorer la dotation générale de fonctionnement des collectivités territoriales, en créant une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa réunion du mercredi 4 décembre 2024, la commission des affaires économiques a examiné la proposition de loi visant à lutter contre les pannes d'ascenseurs non prises en charge (n° 518) (M. Philippe Brun, rapporteur).

Mme la présidente Aurélie Trouvé. Les pannes d'ascenseur non prises en charge sont une préoccupation importante en zone urbaine, où de nombreuses personnes, qui habitent dans des immeubles de parfois plus de dix étages, ont besoin au quotidien d'ascenseurs qui fonctionnent. Lorsqu'elles sont récurrentes et durables, ces pannes peuvent poser d'énormes difficultés, en particulier aux personnes âgées, handicapées ou dont l'autonomie est réduite en raison de leur état de santé. Or, les quelques entreprises qui opèrent dans ce secteur très concentré négligent des responsabilités élémentaires, estimant que les contrats avec les bailleurs sociaux ne sont pas suffisamment attractifs.

Cette proposition de loi est placée en quatrième position de la journée réservée du groupe Socialistes et apparentés, qui est prévue le 12 décembre en séance.

M. Philippe Brun, rapporteur. Certains parmi vous se demandent sans doute si les pannes d'ascenseur relèvent vraiment de la mission du législateur, si nous ne sommes pas en train de perdre notre temps, alors que, dans l'hémicycle, d'autres de nos collègues s'apprêtent à décider de l'avenir du gouvernement de la République. Pour ma part, j'ai la conviction que la question des pannes récurrentes d'ascenseurs est un sujet orphelin de la vie politique française ; qui mérite que l'on s'y intéresse.

Un ascenseur en panne, dans une tour de dix étages, pendant plusieurs semaines, c'est un calvaire pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, pour les mères célibataires. C'est une véritable assignation à résidence, qui entrave l'exercice de la liberté fondamentale d'aller et venir et constitue une atteinte à la dignité des personnes.

Il ne se passe pas une semaine sans que l'on n'entende parler de pannes d'ascenseur dans les quartiers populaires de notre pays : ce ne sont plus des faits divers, mais des faits de société. Le *Dauphiné libéré* du vendredi 29 novembre relatait comment les habitants d'une tour de onze étages à Monclar faisaient face à une nouvelle panne, qui durait depuis près de trois semaines et qui obligeait un locataire tétraplégique à monter et descendre les escaliers sur les fesses. Personne ne peut accepter cela !

Si ces pannes sont de plus en plus nombreuses dans notre pays, c'est sans doute parce que nous n'avons pas de politique publique des ascenseurs digne de ce nom. Depuis la grande loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003, dite « Sécurité des ascenseurs existants » (SAE), les incidents graves, entraînant parfois la mort des usagers, ont diminué mais n'ont pas disparu. Le parc des ascenseurs en fonctionnement n'a cessé de vieillir : près de 25 % des appareils auraient plus de quarante ans, selon la Fédération des ascenseurs. Pourtant, il s'agit du premier moyen de transport quotidien des Français, qui assure cent millions de trajets chaque jour.

La présente proposition de loi n'a pas pour objet de relancer à elle seule une véritable politique publique des ascenseurs, ce qui nécessiterait des financements, mais elle poursuit un objectif simple : ne plus laisser ces centaines ou milliers de propriétaires et de locataires, dans des logements sociaux ou des copropriétés dégradées, sans ascenseur pendant des jours, des semaines, voire des mois.

Pour cela, il convient de renforcer considérablement les obligations fixées par le contrat d'entretien et de maintenance. Le code de la construction et de l'habitation (CCH) impose d'ores et déjà un certain nombre de clauses contractuelles, qui font obligation à l'ascensoriste de débloquer une personne coincée, d'intervenir en cas de panne dans des délais précis et de réparer et de remplacer les petites pièces de l'appareil dans des délais également définis par le contrat.

Ces obligations, largement insuffisantes, n'empêchent pas les pannes durables et répétées, en raison, notamment, de la concentration très forte du marché des ascenseurs : quatre acteurs s'en partagent l'essentiel. Ces quatre sociétés étrangères, qui détiennent des filiales en France, ont fait baisser considérablement le prix des contrats de maintenance grâce à la stratégie du « stock zéro ». Cela explique en grande partie la durée des pannes.

L'idée de la proposition de loi est d'imposer une intervention et un dépannage rapides, ce principe de réparation rapide étant garanti par l'obligation de disposer de pièces de rechange en stock. À défaut d'une réparation rapide, un système de portage devra être installé pour assurer le ravitaillement des personnes à mobilité réduite et leur dispenser les soins dont elles ont besoin : il en va de la dignité des personnes. La proposition de loi offre également la possibilité aux communes de se substituer aux sociétés d'entretien et de maintenance, quand ces dernières ne prennent pas les mesures nécessaires.

Ces dispositions ne sont pas révolutionnaires : de nombreux contrats de maintenance dits « étendus » vont plus loin que les clauses obligatoires prévues par le code de la construction et de l'habitation. Nous proposons d'élever le niveau minimal légal de qualité de la maintenance afin d'éviter des pannes trop longues dans les copropriétés dégradées et les logements sociaux. Peu de personnes pourraient s'opposer à ces mesures de bon sens.

Certains estiment que le renforcement des obligations pesant sur les sociétés de maintenance aura un coût pour les propriétaires, qui pourrait être reporté sur les locataires. C'est exact, mais il ne faut pas exagérer la portée de ce surcoût. D'abord, sur le marché, il y a une concurrence entre les petites et moyennes sociétés de maintenance, qui respectent déjà, pour la plupart, ces obligations de stock, et les grandes sociétés de maintenance, qui absorberont une partie de cette hausse.

Ensuite, le contrat de maintenance d'un ascenseur représente un coût moyen compris entre 1 500 et 2 500 euros par an. Selon les informations que nous ont transmises les professionnels de l'immobilier, la conclusion d'un contrat étendu augmente d'environ 10 % (soit de près de deux cents euros) le coût d'un contrat annuel de maintenance de base. Répartie dans une copropriété de vingt ou de trente appartements ou dans une tour de logements sociaux, on ne peut pas dire que cette somme entraînera une augmentation importante des loyers.

Enfin, il est évident qu'un soutien public massif en faveur du renouvellement du parc d'ascenseurs est nécessaire : l'Agence nationale de l'habitat (Anah) aura un rôle important à jouer en la matière.

Il n'est plus possible de laisser des milliers de nos concitoyens être confinés chez eux chaque année, faute d'ascenseur en fonctionnement. Cette proposition de loi avance des réponses concrètes. Elle peut évidemment être améliorée et je remercie les collègues qui ont déposé des amendements sur le texte. Moi-même, j'aurai plusieurs pistes d'amélioration à vous proposer pour protéger les locataires, améliorer la connaissance du parc et le suivi individuel de chaque appareil, rendre le niveau des pénalités plus réaliste et décaler légèrement l'entrée en vigueur de ces dispositions, notamment à la demande du secteur HLM. Il est urgent d'agir.

Mme la présidente Aurélie Trouvé. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Julien Gabarron (RN). Partant d'un bon sentiment – il faut améliorer la prise en charge des pannes d'ascenseur –, cette proposition de loi passe à côté de son sujet. À la lire, vous n'y croyez pas vous-même. Vous refusez de voir cette réalité que 40 % seulement des pannes d'ascenseur sont dues à la vétusté des installations ; les 60 % restants sont la conséquence de dégradations volontaires : vandalisme, urine dans les fosses et cabines, armes, drogue stockée dans les gaines, manipulation des organes de sécurité... La majorité des pannes est causée par ceux qui nuisent à leurs concitoyens.

Vous évoquez maladroitement cette problématique dans l'exposé des motifs, rédigé à l'évidence à l'issue d'auditions qui ont mis en lumière les faiblesses de votre texte, mais vous n'en faites pas mention dans les articles de la proposition de loi. Au contraire, vous faites peser toute la responsabilité sur les ascensoristes et leurs prétendues défaillances. Ces derniers sont au bout de la chaîne de l'entretien, après l'usager et le propriétaire, et sont déjà contraints par le cadre réglementaire,

notamment concernant l’obligation de stock, et par la réalité économique. Ils sont même plutôt efficaces.

La vétusté peut évidemment être pointée du doigt, mais un ascenseur bien entretenu – l’encadrement légal étant strict à cet égard – peut fonctionner longtemps.

Votre texte ne contient aucune disposition sur les obligations des propriétaires. Pourquoi ne pas les obliger à moderniser le parc en renouvelant les ascenseurs qui ont plus de dix, vingt ou trente ans ?

Même amendée, votre proposition de loi créerait de nouveaux problèmes. Les obligations proposées en matière de stocks (sans précision quant au contrôle), de délais (sans prendre en compte le temps de traitement et de validation des devis) et d’accompagnement à la charge de l’ascensoriste entraîneront une hausse considérable du coût des contrats d’entretien, qui affectera *in fine* les usagers. Elles pourraient également empêcher de trouver un prestataire capable de respecter ces exigences. Aucun ascensoriste ne signera un contrat le pointant du doigt et mettant à mal sa santé financière.

Quant au gage sur les budgets communaux, il est ubuesque compte tenu de la situation financière de nombre de nos communes. Comme toujours, vous entendez utiliser l’argent public pour financer l’irresponsabilité ; vous ne traitez que les conséquences, sans vous attaquer aux causes. Les ascensoristes n’ont pas à payer pour les irresponsables. Entreprises, bailleurs, locataires, propriétaires, tous sont vent debout contre la proposition de loi.

Nous sommes tout à fait disposés à travailler sur une proposition de loi qui tiendrait compte des réalités techniques, économiques et sociales, notamment à la lumière des auditions que vous avez effectuées et de l’analyse du plan « Ascenseur », lancé par le Gouvernement et qui est en cours d’élaboration. Le plus sage serait que vous retiriez cette proposition de loi mal pensée afin que nous puissions en rédiger ensemble une nouvelle. En l’état, nous ne voterons pas ce texte.

M. Philippe Brun, rapporteur. Si vous aviez participé aux auditions, vous auriez constaté que la plupart des associations de propriétaires soutiennent la proposition de loi, tout comme les bailleurs sociaux, les associations de locataires, les professionnels du logement social et la Fondation Abbé Pierre. Je m’inscris donc en faux contre ces propos inutilement agressifs dirigés contre un texte qui vise à réguler un secteur économique peu concurrentiel.

La plupart des obligations définies par notre proposition de loi seront modifiées et améliorées par des amendements de votre rapporteur afin de trouver un équilibre entre deux impératifs : d’un côté, une régulation économique passant par l’existence d’un stock de pièces suffisant pour effectuer les réparations ; de l’autre, un dispositif viable pour les entreprises, évitant des obligations qui rendraient les contrats trop onéreux, impossibles à réaliser ou qui en causeraient la rupture en cours d’exécution.

Mme Annaïg Le Meur (EPR). Rares sont les textes de loi qui mettent en lumière la place des objets du quotidien dans notre vie – nous-mêmes, d'ailleurs, réfléchissons peu à l'usage que nous en faisons. L'ascenseur est de ceux-là alors, pourtant, qu'il est synonyme d'autonomie, en particulier pour les personnes âgées, les enfants et les personnes à mobilité réduite. C'est aussi un symbole du vivre-ensemble puisqu'il est toujours partagé. Il participe, de surcroît, indirectement à la transition écologique : parce qu'il permet la construction en hauteur, il contribue notamment à la limitation de la consommation du foncier.

Je regrette le ton punitif de votre proposition de loi. Certes, les pannes de plusieurs mois, qui affectent des centaines de personnes dans de grands ensembles, sont intolérables, mais les sanctions que vous proposez sont tellement disproportionnées qu'elles en deviennent irréalistes. Aucune société de maintenance ne pourrait verser mille euros d'astreinte par jour au-delà de huit jours de panne, quelle qu'en soit, d'ailleurs, la cause – mais j'entends que vous avez déposé des amendements pour réduire ce montant. Ces sociétés ne peuvent pas, par exemple, résoudre les pannes de réseau qui affectent le fonctionnement des téléalarmes.

Prévoir une amende pénale à l'encontre d'une société qui n'aurait pas constitué un stock substantiel de pièces de rechange n'est pas sérieux.

Je regrette, enfin, que votre texte ne dise pas un mot de l'extinction de la 2G : lorsqu'elle interviendra, fin 2025, un tiers des ascenseurs dont la téléalarme fonctionne grâce à ce réseau sera mis à l'arrêt. J'ai déposé des amendements d'appel à ce sujet.

Mon groupe ne pourra faire autrement que de voter contre cette proposition de loi. Cependant, je souhaite travailler avec vous en vue de la séance pour l'améliorer.

M. Philippe Brun, rapporteur. Je vous remercie pour votre esprit constructif. Nous devons en effet travailler ensemble et, forts des amendements intéressants déposés par d'autres de nos collègues, j'espère que nous parviendrons à converger vers l'objectif que nous avons en commun.

Mme Sandrine Nosbé (LFI-NFP). Plus que de simples machines, les ascenseurs sont le premier moyen de transport en France, avec cent millions de trajets effectués quotidiennement. Chaque année, plus de 1,5 million de pannes d'ascenseur sont signalées dans le pays et un mort est à déplorer. Au-delà des chiffres, ces pannes constituent un fait social qui exacerbe les inégalités, puisque les ascenseurs tombent trois fois plus en panne dans les quartiers populaires qu'ailleurs et que les personnes en situation de handicap en sont les premières affectées. Elles soulèvent, en outre, une question de santé publique et de respect de nos droits fondamentaux.

Vivre au quinzième étage sans ascenseur pendant quatre mois, ce n'est pas une vie pour tous les occupants de l'immeuble, souvent locataires. Pourtant, le texte ne parle jamais d'eux directement. Vous voulez lutter contre les pannes non prises en charge, mais à aucun moment le propriétaire, qui est tenu par la loi d'assurer la sécurité des ascenseurs, n'est considéré comme responsable ni ne doit rendre des comptes. Vous laissez la possibilité aux entreprises de se dédouaner, s'agissant de leur stock de pièces, en cas de motif impérieux. Votre texte ne contient pas non plus de dispositions visant à empêcher que les pannes se produisent. Or, s'agissant d'un moyen de transport, un contrôle technique bisannuel s'impose, de même qu'un entretien régulier renforcé.

Nous partageons l'objectif de votre proposition de loi, mais elle ne répond pas, en l'état, à l'intérêt des occupants des immeubles. Nous proposerons des amendements afin de faire en sorte qu'elle leur soit réellement utile. Les occupants, eux aussi, doivent pouvoir faire pression sur les propriétaires au-delà de ce que permet actuellement la législation. Ils doivent être entendus, respectés et intégrés au dispositif prévu par ce texte.

Nos amendements tendent également à responsabiliser les entreprises sans qu'elles puissent se dédouaner, à étendre le régime de responsabilité sans faute aux accidents d'ascenseur afin de pouvoir engager la responsabilité du propriétaire, à demander un rapport sur le nombre de pannes d'ascenseur et leurs implications sur le renforcement des inégalités sociales et géographiques. Nous entendons protéger les intérêts des occupants, et pas seulement des propriétaires : si les locataires sont inclus dans le dispositif, la loi aura une réelle incidence sociale et sociétale.

M. Philippe Brun, rapporteur. Certains de vos amendements sont en effet intéressants.

M. Laurent Lhardit (SOC). Cette proposition de loi va changer très concrètement la vie des Françaises et des Français. Elle s'inscrit dans la continuité des propositions concrètes que le groupe Socialistes défend sous cette législature afin d'améliorer le quotidien de nos concitoyens là où l'urgence se fait sentir. Les pannes répétées et durables des ascenseurs constituent une atteinte à la dignité et à la mobilité des personnes au sein même de leur habitation. Elles peuvent avoir des conséquences lourdes, notamment pour des personnes porteuses de handicap, âgées, enceintes, avec des enfants en bas âge. Ces pannes sont un calvaire au quotidien pour les foyers concernés.

Dans ma circonscription des quartiers sud de Marseille, un ascenseur dans une belle résidence des années 2010 est resté en panne plus de trois mois – quatre-vingt-dix jours – à la suite d'intempéries. Certains habitants qui avaient besoin de soins quotidiens à domicile ne pouvaient plus être visités par les infirmiers ; d'autres ont restreint drastiquement leurs déplacements. Cette panne a été pour eux synonyme de rupture d'égalité profonde et d'entrave à la liberté de circuler. Dans des dizaines de cas, rien qu'à Marseille, les résidents ont attendu aussi longtemps la réparation de leur ascenseur par manque de pièces. Cela ne serait pas

arrivé si la compagnie d'ascenseurs avait été contrainte, d'une manière ou d'une autre, de maintenir un stock suffisant.

L'intérêt général commande donc d'agir urgemment. Le groupe Socialistes est fier de défendre cette proposition de loi.

M. Julien Dive (DR). Nous émettons des réserves sur les mesures contenues dans votre proposition de loi. Le délai de réparation de deux à huit jours semble déconnecté des réalités, en particulier dans les immeubles anciens et pour un quart des ascenseurs ayant dépassé quarante ans d'âge. De nombreuses pièces de rechange sont devenues introuvables sur le marché ; elles sont souvent fabriquées à la demande, ce qui nécessite un délai largement supérieur à huit jours.

L'obligation faite aux ascensoristes de constituer un stock de pièces de rechange se heurte à des obstacles de faisabilité et de coût. On ne peut raisonnablement attendre de ces entreprises qu'elles détiennent un stock complet de pièces pour des ascenseurs anciens dont les composants ne sont plus produits en série.

Ces dispositions seraient lourdes de conséquences financières pour les copropriétés. Le coût annuel d'un contrat de maintenance varie entre 1 500 et 2 500 euros par immeuble. La gestion d'un tel stock de pièces entraînerait une augmentation significative des charges de copropriété.

Vous proposez, en cas de carence prolongée de l'entreprise de maintenance, de permettre à la commune de s'y substituer et de prendre en charge le portage et la réparation de l'appareil. Cette responsabilisation nous semble particulièrement problématique en ce qu'elle pourrait inciter à un report excessif des coûts sur les communes. Avez-vous évalué ces coûts et leur impact sur les finances des communes ?

Notre groupe s'opposera à votre proposition de loi, car elle impose des contraintes disproportionnées qui risquent de pénaliser injustement les finances des copropriétés.

M. Philippe Brun, rapporteur. Vous parlez de contraintes « disproportionnées », mais il ne s'agit que de généraliser la faculté offerte par le décret d'application de la loi SAE de souscrire un contrat aux prestations étendues incluant la tenue d'un stock de pièces. Ce type de contrat coûte en moyenne deux cents euros de plus que les contrats classiques, ce qui ne représente pas un montant disproportionné une fois réparti.

Curieusement, lorsqu'un ascenseur ancien situé dans les quartiers haussmanniens de Paris tombe en panne, la réparation n'exige pas un long délai, alors même que les pièces doivent être fabriquées sur mesure. La proposition de loi vise des ascenseurs plus standardisés, dont les pièces sont beaucoup plus faciles à trouver. L'argument de l'ancienneté ne me semble donc pas recevable.

Enfin, le pouvoir confié à la commune de se substituer à l'ascensoriste pour faire procéder à des réparations d'extrême urgence en cas d'atteinte à la dignité de la personne ou de privation prolongée de la liberté d'aller et venir ne constitue pas un coût. La commune pourra ensuite demander le paiement, par la société titulaire du contrat de maintenance, des réparations auxquelles elle aura fait procéder.

M. Boris Tavernier (EcoS). « *C'est très compliqué pour moi ; ça me fait mal au cœur ; je me sens comme un prisonnier ; je ne peux pas sortir ; c'est cruel* » expliquait, en septembre dernier, Zakaria, un jeune homme de vingt ans, tétraplégique, qui avait passé tout l'été bloqué chez lui, au huitième étage de son immeuble dans le 9^e arrondissement de Lyon, parce que l'ascenseur de sa résidence était en panne depuis plus de trois mois. « *Je n'ai pas pu faire les courses* » explique Fetiha, habitante de La Duchère, à Lyon, à la suite des violentes intempéries du 17 octobre. L'ascenseur est resté en panne plusieurs semaines. Sa voisine, Jacqueline, a énormément de difficultés à descendre pour honorer ses rendez-vous médicaux. Heureusement, à La Duchère comme ailleurs, les habitants se montrent solidaires : des voisins montent les courses, le taxi aide Jacqueline à passer les marches pour rentrer chez elle après son rendez-vous chez le médecin.

Les ascenseurs constituent le premier transport en commun du quotidien pour une part importante de nos concitoyennes et de nos concitoyens. Or, en raison du vieillissement du parc, les pannes sont nombreuses, essentiellement dans les quartiers populaires. Les premières victimes en sont les personnes âgées, les jeunes parents avec des poussettes, les personnes handicapées. Pour toutes ces personnes à mobilité réduite, une panne d'ascenseur qui dure transforme le quotidien en calvaire et peut conduire à un confinement imposé. Mais les pannes peuvent aussi être à l'origine d'accidents dramatiques, comme ceux qui ont entraîné la mort d'Ismaël, 4 ans, à Argenteuil, en 2018, et celle du jeune Othmane, le 10 octobre 2015, à Mantes-la-Jolie. Dans cette affaire, la Cour de cassation a confirmé la condamnation de l'ascensoriste Otis pour homicide involontaire en octobre 2023.

Au nom des victimes d'accident d'ascenseur, des habitants des quartiers populaires à mobilité réduite, des personnes âgées et de toutes les personnes confrontées à des pannes récurrentes d'ascenseur, je remercie le rapporteur ainsi que le groupe Socialistes d'avoir inscrit ce texte nécessaire à l'ordre du jour de leur journée réservée. Il est temps de renvoyer à leurs responsabilités les entreprises d'ascenseurs, ces quelques multinationales qui dominent un marché de plusieurs milliards d'euros. Le groupe Écologiste et social votera ce texte, dont nous proposerons, par un amendement, d'élargir le champ d'application.

M. Philippe Brun, rapporteur. Je vous remercie d'avoir humanisé ce débat, en rappelant les drames humains quotidiens.

M. Thomas Lam (HOR). On compte plus de six cent mille ascenseurs en France, qui sont autant d'installations indispensables au déplacement des personnes à mobilité réduite en raison d'un handicap ou de l'âge, ou des jeunes parents. Or, chaque année, pas moins de 1,5 million de pannes d'ascenseur sont déclarées,

pénalisant de fait les personnes dont la condition physique rend plus difficile, voire impossible, l'usage de l'escalier. Cette proposition de loi visant à lutter contre les pannes d'ascenseur non prises en charge n'est donc pas insignifiante.

En imposant des pénalités financières aux sociétés de maintenance n'intervenant pas assez vite après la notification d'une panne, le texte entend encourager les réparateurs d'ascenseurs à faire preuve de diligence pour pénaliser le moins possible les usagers. En imposant des pénalités financières aux propriétaires d'immeuble ne sollicitant pas suffisamment vite une société de maintenance, il entend les inciter à adapter leurs installations aux personnes à mobilité réduite.

L'objectif de cette proposition de loi n'est pas de punir les propriétaires de logements et les réparateurs d'ascenseurs ; il est plutôt d'encourager le remplacement des installations devenues trop vétustes. Alors que la durée de vie moyenne d'un ascenseur est de vingt ans, la moitié des installations en France a plus de trente ans et 25 % d'entre elles dépassent même les quarante ans. La vétusté du parc est donc la première cause de l'augmentation des pannes ; elle doit nous mobiliser. Il est impératif d'encourager les propriétaires d'immeubles à remplacer leurs installations trop souvent défectueuses, afin de garantir à toute personne, quelle que soit sa condition physique, la même liberté de se déplacer sereinement au quotidien.

Le groupe Horizons et indépendants soutiendra la proposition de loi, mais veillera à ce qu'un équilibre soit trouvé entre sanction et incitation et à ce que les sanctions infligées aux sociétés opératrices d'ascenseur ne soient pas excessives, car il s'agit souvent de PME sous-traitantes de grands groupes.

M. Philippe Brun, rapporteur. Les mille euros par jour de pénalité prévus par la proposition de loi sont en effet excessifs, rapportés à un contrat d'une valeur de 1 500 euros par an. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé un amendement qui vise à les ramener à trois cents euros.

M. Pascal Lecamp (Dem). Le bon fonctionnement des ascenseurs est un enjeu crucial dans le quotidien de millions de nos concitoyens, notamment des personnes à mobilité réduite, des familles avec enfants en bas âge ou de nos aînés, dont la mobilité dépend souvent de ces équipements.

Chaque année, on recense 1,5 million de pannes, qui durent parfois plusieurs mois, dans un parc dont 50 % des équipements ont plus de trente ans et 25 % plus de quarante ans, alors que leur durée de vie optimale est de vingt à vingt-cinq ans. Ces chiffres révèlent que la vétusté est le cœur du problème : un ascenseur âgé de quarante ans peut-il garantir un service fiable et sûr ? Cette situation engendre des difficultés majeures, du risque d'isolement des personnes vulnérables aux problèmes d'accès à des services essentiels.

Face à des situations de blocage incompréhensibles, imposer des délais plus courts pour les réparations et la constitution de stocks de pièces détachées semble répondre à une impérieuse nécessité. Cependant, les mesures proposées soulèvent des interrogations quant à leur efficacité et à la capacité de nos entreprises de les mettre en œuvre. Maintenir des stocks pour des équipements souvent obsolètes, nécessitant parfois du sur-mesure, est une contrainte disproportionnée. Pour les plus petites entreprises, en particulier, cela pourrait se traduire par des coûts insoutenables qui seront *in fine* répercutés sur les copropriétaires. Les délais et sanctions prévus sont également disproportionnés et feront courir un risque aux entreprises, qui, au mieux, le répercuteront sur leurs prix et, au pire, feront faillite faute de pouvoir payer.

Plutôt que de fixer des obligations rigides, ne serait-il pas plus judicieux d'encourager la modernisation des équipements anciens ? Un mécanisme incitatif, fiscal ou financier, pourrait transformer durablement le parc et réduire les pannes à leur source. La mention de l'entretien des ascenseurs dans les plans pluriannuels de travaux permettrait aussi de mieux anticiper les besoins en maintenance et en modernisation.

Je m'interroge aussi sur l'incidence financière pour les collectivités. En cas de défaillance d'une entreprise, les communes devront assurer l'accès aux services essentiels, ce qui représente une charge lourde, sans garantie pour elles de récupérer les frais engagés.

Malgré ses intentions louables – il faut en effet faire quelque chose –, ce texte ne répond pas aux problèmes soulevés, notamment celui du vieillissement du parc. En l'état, le groupe Les Démocrates votera contre la proposition de loi.

M. Philippe Brun, rapporteur. « Le sujet est important, avez-vous dit, mais il est urgent de ne rien faire » : je crois, moi, qu'il faut réguler.

Les surcoûts liés à l'extension du contrat de maintenance n'ont rien de disproportionné : de l'ordre de deux cents euros, ils représenteraient 10 % du montant moyen d'un contrat, qui s'élève à deux mille euros par an. La qualité du service rendu serait améliorée, les réparations seraient effectuées plus rapidement et la charge répercutée sur l'ensemble des locataires serait de l'épaisseur du trait.

S'agissant des communes, les réparations se font aux frais de l'ascensoriste titulaire du contrat de maintenance. La commune, seulement si elle le souhaite, peut se substituer à la société défaillante pour faire procéder aux réparations. Certaines communes le font déjà en dehors de tout cadre légal : par exemple, face à une situation gravissime, le maire de Mulhouse, dans le cadre de son pouvoir de police, a fait remplacer les deux cabines d'ascenseur de la cité Eugène Delacroix aux frais de la commune.

Article 1^{er} (articles L. 134-3, 134-3-1 [nouveau] 134-3-2 [nouveau] du code de la construction et de l'habitation) : *Obligation du propriétaire d'informer l'ascensoriste en cas de panne, intervention en cas de panne et constitution d'un stock de pièces de rechange pour l'ascensoriste, mesure de portage en cas de panne prolongée et action de la commune en cas de carence de l'ascensoriste*

Amendement CE8 de Mme Sandrine Nosbé

Mme Sandrine Nosbé (LFI-NFP). Cet amendement vise à créer une astreinte journalière en cas de non-respect du délai de deux jours ouvrables dont dispose le propriétaire de l'ascenseur pour informer la société chargée de l'entretien et de la maintenance en cas de panne ou de danger.

Selon la Fédération des ascenseurs, un ascenseur connaît en moyenne trois pannes techniques par an et 40 % des pannes sont dues à la vétusté des équipements et à des défauts d'entretien. Afin de prévenir pannes et autres sinistres, le propriétaire de l'ascenseur a l'obligation légale d'assurer l'entretien de l'appareil de manière à le maintenir en état de bon fonctionnement en toute sécurité pour les personnes. Il doit signer avec les entreprises de maintenance un contrat qui stipule, en principe, les délais de réparation en cas de panne.

Or ces obligations légales ne sont pas toujours respectées par les propriétaires, ce qui explique en partie les multiples pannes non prises en charge. L'instauration d'une astreinte rendrait effectif le devoir d'information de la société, qui, en l'état, n'est assorti d'aucun mécanisme réellement dissuasif.

M. Philippe Brun, rapporteur. L'obligation pour le propriétaire de prévenir l'ascensoriste en cas de panne n'est en effet pas assortie d'une sanction. Souvent, le propriétaire appelle l'ascensoriste ou lui envoie un courriel ; veillons à ne pas alourdir le processus d'information en cas de panne.

Par ailleurs, faut-il soumettre à cette obligation tous les propriétaires, y compris le propriétaire occupant qui est le premier à pâtir de la panne, ou uniquement le propriétaire bailleur ?

L'exposé sommaire mentionne un nouveau régime de responsabilité des propriétaires de l'ascenseur en cas de mise en danger d'autrui. Or la proposition de loi concerne moins les accidents qui mettent en cause la santé ou l'intégrité des usagers que ceux qui emportent l'indisponibilité des ascenseurs. Nous en reparlerons, ainsi que du montant de l'astreinte, à l'occasion de l'examen de l'amendement CE10 de notre collègue Vannier.

Quoi qu'il en soit, cette sanction touchera peu de personnes, pour la simple raison que, très souvent, le propriétaire appelle l'ascensoriste. Avis favorable sur le principe.

Mme Sandrine Nosbé (LFI-NFP). Un journal local a fait état d'une panne d'ascenseur qui dure depuis le début du mois de novembre parce que le syndic n'a pas payé la facture d'électricité. Notre amendement vise à prévenir les pannes ; puisque c'est à eux de réagir en cas de panne, les premiers concernés sont les propriétaires.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CE4 de Mme Sandrine Nosbé

Mme Sandrine Nosbé (LFI-NFP). La notion de « motif impérieux » ne faisant l'objet d'aucune définition juridique claire, il convient de lui substituer celle de « force majeure » afin de restreindre les cas où la société chargée de l'entretien et de la maintenance de l'ascenseur peut se soustraire à l'obligation de régler le sinistre dans un délai ne pouvant excéder huit jours.

M. Philippe Brun, rapporteur. La notion de motif impérieux existe dans le code du travail, mais il est vrai qu'il vaut mieux se référer à la force majeure, définie plus rigoureusement à l'article 1218 du code civil. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CE17 de M. Philippe Brun

M. Philippe Brun, rapporteur. À la lumière des auditions que nous avons menées, je propose de réduire de mille à trois cents euros le montant de la pénalité, afin qu'il soit proportionné au montant du contrat. Il me semble qu'il y a là un point de consensus, puisque notre collègue Le Meur avait déposé un amendement en ce sens, qu'elle a retiré.

M. Paul Vannier (LFI-NFP). Nous craignons que cet amendement, tel qu'il est rédigé, ne conduise à répercuter la pénalité sur les locataires. Notre amendement CE5 permettrait d'écartier ce risque. Je souhaite connaître l'avis du rapporteur à son sujet afin de déterminer notre position sur l'amendement CE17 qui ne protège pas suffisamment les locataires.

Mme Annaïg Le Meur (EPR). L'amendement que j'ai retiré visait à réduire le montant de l'astreinte, trop élevé au regard du montant des contrats de maintenance. Puisqu'il s'agit d'une matière contractuelle, je propose de préciser que le montant de l'astreinte ne pourrait excéder trois cents euros, ce qui permettrait de laisser les parties négocier librement tout en fixant une astreinte moins élevée.

M. Antoine Golliot (RN). Lors de son audition, la Fédération des ascenseurs a exprimé sa vive opposition à cette proposition de loi qui, contrairement à ce que vous avez indiqué, n'a pas fait l'objet d'une concertation préalable avec les différents acteurs. Vous avez d'ailleurs reconnu devant elle l'impossibilité technique de mettre en œuvre toutes les mesures.

Vous-même vous contredisez, puisque vous proposez d'abaisser à trois cents euros le montant de la pénalité que vous aviez fixé à mille euros. Du reste, c'est une mauvaise idée. Les sanctions doivent être prévues uniquement par le contrat ; on ne saurait s'immiscer dans la relation contractuelle entre le bailleur et la société de maintenance.

M. Philippe Brun, rapporteur. L'astreinte serait versée au propriétaire, elle ne se répercuterait donc pas à la hausse sur le loyer des locataires. Par ailleurs, l'amendement CE16 vise à diminuer, en cas de panne prolongée, le montant des charges du locataire, qui est celui qui souffre de la panne.

La Fédération française des ascenseurs est dans son rôle lorsqu'elle exprime son opposition à ce texte, comme les *lobbies* du tabac le sont également lorsqu'ils s'opposent à l'augmentation du prix du tabac ou au paquet neutre. Il ne s'agit pas d'un argument pertinent pour s'opposer à ces mesures de régulation, d'autant que le secteur est déjà régulé. Le contrat signé entre les bailleurs, les copropriétaires et les ascensoristes sont des contrats-type qui résultent de la loi SAE du 9 septembre 2004. Nous ne faisons que proposer de modifier la réglementation en vigueur, dans le respect du droit de la concurrence. Le contrat continuerait de régir les relations entre les parties tout en s'inscrivant dans un cadre légal.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CE12 de Mme Le Meur

Mme Annaïg Le Meur (EPR). Cet amendement d'appel vise à préciser que les sociétés de maintenance ne peuvent être tenues pour responsables de pannes d'ascenseur liées à des problèmes de réseau. En effet, certains opérateurs prévoient de fermer progressivement les réseaux 2G à partir de 2026. Or un tiers des ascenseurs sont pourvus de téléalarmes qui fonctionnent encore avec cette technologie. Par conséquent, des pannes massives d'ascenseur liées à l'extinction de la 2G seraient à prévoir dans les prochaines années.

M. Philippe Brun, rapporteur. La fermeture des réseaux 2G et 3G risque en effet d'entraîner une sorte de « bug de l'an 2000 » s'agissant des ascenseurs ; ce sujet est préoccupant. Si nous adoptions votre amendement, nous exempterions les ascensoristes de leur obligation d'intervention en cas de panne sur toutes les téléalarmes, qui sont un dispositif fondamental en matière de sécurité. Bien que je partage votre préoccupation, je vous invite à retirer votre amendement. Lors de l'examen de ce texte en séance, nous interrogerons le Gouvernement à ce sujet.

L'amendement est retiré.

Amendement CE16 de M. Philippe Brun

M. Philippe Brun, rapporteur. Pour encourager les propriétaires bailleurs à agir rapidement en cas de panne, un locataire est en droit de demander à son bailleur une baisse du montant des charges équivalente au coût mensuel d'entretien et de maintenance de l'ascenseur. Pour répondre à notre collègue Vannier, les pénalités prévues dans le contrat de maintenance bénéficieraient donc aux locataires.

M. Paul Vannier (LFI-NFP). Seulement, la baisse du loyer n'est pas automatique : c'est au locataire d'entreprendre la démarche pour ne pas se voir imputer la charge de l'astreinte.

Nous avons voté contre l'amendement CE17, car il exposait les locataires à ce risque. Nous nous abstiendrons sur l'amendement CE16 tel qu'il est rédigé, car il ne les protège pas totalement. J'espère que nous poursuivrons la discussion s'agissant de la protection des locataires dans le cadre de l'examen de cette proposition de loi.

Mme Annaïg Le Meur (EPR). Je comprends l'objectif de cet amendement, mais je conçois mal que la responsabilité incombe au propriétaire. D'ailleurs, la pénalité pèsera encore plus sur les propriétaires occupants, qui sont également victimes de la panne d'ascenseur. En attendant l'examen du texte en séance, je voterai contre cet amendement.

M. Philippe Brun, rapporteur. Ces pénalités sont perçues par le propriétaire. Or, lorsqu'il loue son logement, le locataire peut demander à percevoir une partie de la pénalité, car c'est lui qui subit le désagrément.

Dans le cadre de l'examen en séance, nous pourrons déposer un amendement visant à rendre automatique la baisse du loyer ; la proposition de notre collègue Vannier est louable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CE5 de Mme Sandrine Nosbé

Mme Sandrine Nosbé (LFI-NFP). Cet amendement vise à instaurer une astreinte journalière en cas de non-respect par le propriétaire des délais impartis pour la remise en fonctionnement effective de l'ascenseur.

En vertu de l'article L. 134-3 du code de la construction et de l'habitation, l'obligation d'entretien des ascenseurs – et donc de prévention des pannes et d'autres sinistres – incombe au propriétaire de l'ascenseur. Lors du choix du contrat avec les entreprises de maintenance, le propriétaire est informé des clauses de ce contrat, notamment celle stipulant les délais de réparation en cas de panne.

En respectant leurs obligations légales, les propriétaires contribuent à prévenir les accidents et à assurer la tranquillité d'esprit des usagers. Ces pannes, notamment lorsqu'elles s'éternisent, affectent les droits fondamentaux. Un ascenseur inutilisable constitue un trouble au droit de jouissance du logement du locataire ; le bailleur est tenu de délivrer les équipements en bon état de fonctionnement, selon l'article 6 de la loi du 6 juillet 1989. Cette astreinte permettrait de rendre le devoir d'intervention effectif afin que l'ascenseur soit réparé dans un délai raisonnable.

M. Philippe Brun, rapporteur. Cet amendement me semble excessif. Certes, il arrive que les propriétaires ne respectent pas leurs obligations, mais ils ne sont pas toujours fautifs : ce sont parfois les ascensoristes qui ne remplissent pas leur mission. Je m'oppose donc à l'idée de faire payer aux propriétaires une somme importante en cas de panne. Si les contrats sont bien négociés et plus exigeants – c'est l'objet du texte –, la charge reviendra à la société de maintenance. En outre, si vous voulez revoir les relations entre propriétaires et locataires, vous devriez plutôt modifier la loi de 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Sandrine Nosbé (LFI-NFP). Le montant de mille euros correspond à celui de l'astreinte que prévoit le texte s'agissant des ascensoristes ; nous pouvons le modifier si nécessaire. Ce qui nous importe est que l'astreinte ne soit pas répercutée sur les charges locatives.

M. Philippe Brun, rapporteur. C'était l'objet de l'amendement précédent, que je redéposerai lors de l'examen du texte en séance. Il visait à ce que le montant des charges locatives baisse dès lors qu'une astreinte est payée par l'ascensoriste.

La commission rejette l'amendement.

Amendements CE10 de M. Paul Vannier et CE9 de Mme Sandrine Nosbé (discussion commune)

M. Paul Vannier (LFI-NFP). Si nous soutenons la proposition de loi, qui vise à instaurer un service de portage pour répondre aux difficultés des locataires touchés par des pannes d'ascenseur, nous craignons que sa rédaction actuelle ne conduise à l'émergence d'un « marché du portage », qui serait certainement dominé par les ascensoristes eux-mêmes. Vous avez rappelé dans votre propos liminaire, monsieur le rapporteur, que le marché des ascenseurs se trouve en situation d'oligopole, avec la présence de quatre géants. Des conflits d'intérêts pourraient

survenir : les entreprises chargées de la construction et de l'entretien des ascenseurs investiraient le marché du portage pour ne pas avoir à respecter leurs responsabilités premières. Afin d'éviter un tel effet d'aubaine, nous proposons de séparer strictement les activités de construction et d'entretien des ascenseurs, d'une part, et la future activité de portage, d'autre part.

Mme Sandrine Nosbé (LFI-NFP). Nous proposons, à l'alinéa 11, d'ajouter les mots « et de portage » après le mot « accompagnement », et les mots « des personnes âgées, des familles monoparentales avec enfants en bas âge, et des personnes malvoyantes et non-voyantes » après le mot « réduite ». Nous souhaitons en effet inclure les mamans avec enfants en bas âge ainsi que les personnes âgées, qui ont du mal à monter et descendre les escaliers, parmi les bénéficiaires des mesures d'accompagnement en cas de panne d'ascenseur.

M. Philippe Brun, rapporteur. L'amendement CE10 vise à transférer aux propriétaires l'obligation d'assurer un système de ravitaillement et d'accès aux soins en cas de panne d'ascenseur. Dans ce cas, les propriétaires ne manqueraient pas d'inclure cette obligation dans le contrat avec l'ascensoriste ; le résultat ne serait donc pas différent de ce que propose le texte, qui prévoit que cette charge incombe aux professionnels, dans le cadre d'un contrat type. J'y suis donc plutôt défavorable.

Je suis en revanche très favorable à l'amendement CE9, qui tend à élargir la liste des bénéficiaires des mesures d'accompagnement en cas de carence de la société de maintenance.

M. Antoine Golliot (RN). Le groupe Rassemblement national votera ces amendements. Nous regrettons cependant que ne soit jamais évoqué l'environnement dans lequel se trouvent les immeubles touchés par ce fléau : ils sont souvent situés dans des cités sensibles où sévit le trafic de drogue, où les parties communes sont squattées, où les gaines d'ascenseur sont sabotées et servent à cacher des stupéfiants ou des armes. Je pense que c'est par idéologie que vous faites planer le doute sur les métiers de la maintenance des ascenseurs, en éludant les causes relevant de l'insécurité. Les chiffres parlent d'ailleurs d'eux-mêmes : seules 40 % des pannes sont dues à la vétusté des appareils. Vous ne parlez jamais des 60 % de pannes restantes, causées par une mauvaise utilisation et liées à des environnements malsains. Nous ne réglerons pas le problème des pannes d'ascenseur si nous ne rétablissons pas la sécurité dans les cités.

M. Paul Vannier (LFI-NFP). C'est plutôt vous qui êtes dans l'idéologie et la fantasmagorie en mettant en cause les locataires, qui sont les premières victimes des pannes. Vous étiez présent lorsque le rapporteur a auditionné les ascensoristes : s'ils n'ont pas été capables d'estimer la proportion de pannes liées aux faits que vous avez évoqués, c'est parce que celle-ci est marginale. Le problème est celui de la vétusté et du défaut d'entretien, objet de la proposition de loi.

En ce qui concerne mon amendement CE10, je pense qu'il y a une incompréhension de notre rapporteur : nous ne souhaitons pas reporter sur les propriétaires la charge d'assurer un service de portage, mais séparer strictement l'activité de construction et d'entretien des ascenseurs, d'une part, et la future activité de portage, appelée à se développer si votre proposition de loi est adoptée, d'autre part. Dans la rédaction actuelle du texte, un ascensoriste pourrait considérer qu'il est inutile d'entretenir correctement ses cabines, puisqu'un marché du portage s'offre à lui. Il s'agit donc de prévenir les conflits d'intérêts.

M. Philippe Brun, rapporteur. Vous m'avez convaincu. Reste que votre amendement supprimerait les mots « à ses frais » à l'alinéa 11. Nous pourrions toutefois les rétablir en séance.

J'aurais aimé donner un avis favorable aux deux amendements, mais leur rédaction n'est pas compatible. Je propose que nous adoptions aujourd'hui l'amendement CE10 et que l'amendement CE9 soit redéposé en séance.

La commission adopte l'amendement CE10.

En conséquence, l'amendement CE9 tombe.

Amendement CE3 de Mme Sandrine Nosbé

Mme Sandrine Nosbé (LFI-NFP). Dans un souci de prévention, nous proposons de soumettre les ascenseurs à des mesures d'entretien spécifiques destinées à atténuer, voire supprimer, les défauts repérés lors du contrôle technique et présentant un danger pour la sécurité des personnes ou portant atteinte au bon fonctionnement de l'appareil. Plus tôt les contrôles seront assurés, moins les pannes et les accidents seront nombreux.

Pour l'heure, ces mesures d'entretien ne sont réalisées que de manière occasionnelle, avec des résultats insuffisants. Il est primordial qu'elles fassent l'objet d'une opération périodique, toutes les six semaines.

M. Philippe Brun, rapporteur. Cet amendement remonterait au niveau législatif une disposition qui existe déjà au niveau réglementaire. Cela ne changerait pas grand-chose, mais je n'y suis pas défavorable. Sagesse.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CE2 de Mme Sandrine Nosbé

Mme Sandrine Nosbé (LFI-NFP). Toujours par souci de prévention, nous souhaitons que les propriétaires fassent réaliser un contrôle technique des ascenseurs tous les deux ans (et non plus tous les cinq ans). Cela permettrait d'anticiper les pannes et d'éviter les accidents.

M. Philippe Brun, rapporteur. L'idée est plutôt bonne. Il conviendrait toutefois de préciser à quels ascenseurs cette mesure s'appliquerait, car les ascenseurs neufs ne nécessitent pas un contrôle tous les deux ans. Nous pouvons adopter l'amendement dès aujourd'hui et apporter cette précision en séance. Avis favorable sous cette réserve.

M. Antoine Golliot (RN). La bisannalité du contrôle ne changerait strictement rien aux pannes d'ascenseur. Une telle mesure ne ferait qu'accroître les obligations administratives et les charges financières pesant sur les copropriétaires, lesquels répercutteraient d'ailleurs ce coût supplémentaire sur le montant des charges locatives.

M. Philippe Brun, rapporteur. Comme je l'ai dit, il convient de préciser à quels types de cabine cette disposition s'appliquerait. Seules les plus vétustes, installées depuis plus de quarante ans, nécessitent à mon sens un contrôle plus fréquent, de la même façon que les véhicules du parc automobile les plus anciens sont contrôlés plus souvent que les voitures neuves.

De deux choses l'une : soit nous adoptons tout de suite l'amendement, en soulignant très clairement qu'il sera précisé en séance – ce qui me semble suffisant pour rassurer tout le monde, à commencer par les ascensoristes ; soit nous ne l'adoptons qu'une fois qu'il aura été reformulé. Pour ma part, cela m'est égal.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 1^{er} modifié.

Après l'article 1^{er}

Amendement CE18 de M. Philippe Brun

M. Philippe Brun, rapporteur. Comme le demandent les professionnels du secteur, cet amendement vise à ce que le contrôle technique de l'ascenseur intègre un état descriptif de la vétusté de ses composants de sécurité.

M. Antoine Golliot (RN). Il me semble, monsieur le rapporteur, que vous confondez cabine et ascenseur. Un ascenseur comprend à la fois une cabine, des câbles et une machine de traction. Une cabine peut donc être ancienne, mais pas l'ascenseur.

Du reste, l'arrêté du 18 novembre 2004 relatif aux travaux de sécurité à réaliser dans les installations d'ascenseur prévoit déjà que le contrôle des dispositifs de sécurité doit intégrer un état de vétusté. Cet amendement n'a donc pas lieu d'être.

M. Philippe Brun, rapporteur. J'emploie le mot « cabine » par facilité de langage : quand quelqu'un dit que sa voiture est vieille, c'est en réalité le moteur qui l'est.

Sur le fond, les ascensoristes, les collectivités, les bailleurs et les représentants de propriétaires constatent tous un manque d'information sur la vétusté des composants de sécurité des ascenseurs. Il convient d'y remédier.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CE13 de Mme Annaïg Le Meur

Mme Annaïg Le Meur (EPR). Il s'agit d'un autre amendement d'appel relatif à la 2G. Contrairement à l'interprétation qui a été faite, il ne vise pas à imposer le passage de tous les ascenseurs à la 3G d'ici à 2026, mais simplement à inciter les syndics de copropriété à informer les copropriétaires quant aux risques liés à l'extinction de la 2G. La mise à niveau d'un ascenseur nécessite un vote en assemblée générale, ce qui est l'aboutissement d'un processus long. Il est donc impératif d'anticiper la question afin d'éviter que des milliers de copropriétés ne se retrouvent du jour au lendemain sans ascenseur.

Je suis consciente que cet amendement doit être modifié pour qu'il ne constitue pas une obligation, mais une incitation.

M. Philippe Brun, rapporteur. Certains groupes, comme le mien, considèrent qu'il ne faut pas mettre fin à la 2G. Cet amendement, qui vise à mettre à jour les ascenseurs pour les rendre compatibles avec la 3G et la 4G, va dans la direction inverse. Il a le mérite de rappeler l'urgence de s'adapter à la disparition prochaine du réseau 2G, décidée par Orange ; je demande néanmoins son retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement est retiré.

Amendement CE19 de M. Philippe Brun

M. Philippe Brun, rapporteur. Dans la lignée de mon amendement CE18, je propose la création d'un répertoire national d'immatriculation des ascenseurs, afin d'en améliorer le suivi tout au long de leur utilisation. Il s'agit d'une demande des ascensoristes eux-mêmes – notre collègue Golliot, qui était présent lors de leur audition, pourra en attester. Un tel fichier permettrait de disposer de données approfondies sur le parc existant. Cette proposition s'inscrit dans le cadre des travaux lancés en ce sens par la Fédération des ascenseurs et le ministère du logement.

M. Antoine Golliot (RN). Vous évoquez l'audition du 26 novembre avec les représentants d'une fédération qui représente 95 % des professionnels du secteur. À cet égard, je regrette votre double discours, monsieur le rapporteur : vous aviez reconnu devant eux que vos propositions législatives étaient infaisables et que vous alliez déposer des amendements pour en supprimer certaines, mais il n'en est finalement rien !

M. Philippe Brun, rapporteur. Votre accusation est très grave : je ne vous permets pas de dire que j'ai un double discours. Au contraire, j'ai toujours tenu un discours cohérent. Nos collègues présents lors des auditions peuvent en témoigner – je les ai d'ailleurs vus froncer les sourcils en vous entendant.

Après avoir discuté avec les ascensoristes, nous venons d'adopter des amendements visant à diminuer les pénalités et à adapter le régime des sanctions applicables, ce qui me semble correspondre à l'équilibre que nous souhaitons trouver.

Vous avez le droit de ne pas soutenir la proposition de loi. En ce qui nous concerne, nous proposons de réguler l'activité d'ascensoriste grâce à l'introduction de certaines obligations. Je l'affirme formellement : je n'ai jamais dit que mes propositions étaient infaisables, impossibles ou délirantes.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CE11 de M. Paul Vannier

M. Paul Vannier (LFI-NFP). Cet amendement important est le fruit d'une rencontre avec une habitante de ma circonscription, madame Bennabti, dont le fils Ismaïl est décédé à l'âge de quatre ans dans un accident d'ascenseur. Avec elle et son association, nous cherchons à limiter le risque d'accident et à élargir aux ascenseurs le régime de responsabilité sans faute, introduit par la loi dite « Badinter » du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation. En responsabilisant les propriétaires, en les encourageant à mieux entretenir leurs ascenseurs et en les contraignant à s'assurer, nous pourrons réduire le nombre

d'accidents, mais aussi, par voie de conséquence, le nombre de pannes, qui pourrissent le quotidien de tant d'habitants.

Cet amendement permettrait également de rééquilibrer la proposition de loi, qui intervient de façon curative, en aval du problème. En l'adoptant, nous agirions aussi en amont, de manière préventive. Les accidents d'ascenseur font malheureusement des blessés et un mort chaque année.

M. Philippe Brun, rapporteur. Votre amendement vise à étendre aux accidents d'ascenseur le régime spécial de responsabilité et les mécanismes de recours des tiers-payeurs en instaurant une obligation de garantie pour les propriétaires d'immeubles dotés d'ascenseurs, comme il en existe pour les conducteurs de véhicule. Il reprend les principales dispositions de la proposition de loi que vous avez déposée le 15 octobre dernier à ce sujet. J'y suis favorable. Reste toutefois à nous assurer que le véhicule législatif est le bon.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CE1 de M. Benjamin Lucas-Lundy

M. Boris Tavernier (EcoS). Nous proposons d'étendre les dispositions de l'article 1^{er} à l'ensemble des ascenseurs mis à disposition du public et des travailleurs civils. Il s'agit de rendre l'espace public – notamment, les transports en commun – et les lieux de travail pleinement accessibles et praticables.

M. Philippe Brun, rapporteur. L'amendement prévoit d'étendre les dispositifs de sécurisation et d'entretien aux ascenseurs équipant les puits de mine, aux élévateurs de machinerie de théâtre, aux ascenseurs installés dans des moyens de transport, à ceux liés à une machine et aux ascenseurs de chantier. Bien que je partage votre préoccupation, une telle extension poserait quelques difficultés techniques, car les ascenseurs de personnes dans un immeuble de bureaux ou d'habitation ne fonctionnent pas de la même manière qu'une machinerie de l'Opéra national de Paris. Je vous invite donc à retirer votre amendement afin que nous le retravaillions ensemble en vue de l'examen du texte en séance.

L'amendement est retiré.

Amendement CE6 de Mme Sandrine Nosbé

Mme Sandrine Nosbé (LFI-NFP). Nous souhaitons que le Gouvernement remette à la représentation nationale un rapport sur le nombre d'arrêts des ascenseurs localisés dans des immeubles d'habitation et la typologie de leurs causes, afin de mieux comprendre l'origine des pannes. Ce rapport visera aussi à identifier les inégalités sociales et géographiques en matière d'accès à des ascenseurs

fonctionnels et sûrs. Il permettra d'évaluer la pertinence de la législation existante et d'envisager des améliorations.

Cet amendement fait écho à une proposition de résolution transpartisane tendant à la création d'une commission d'enquête sur l'entretien et la dangerosité des ascenseurs, déposée le 6 juin dernier.

M. Philippe Brun, rapporteur. Généralement opposé aux demandes de rapport, je suis néanmoins favorable à cet amendement, qui porte sur un angle mort.

La commission adopte l'amendement.

Article 2 : Calendrier d'entrée en vigueur

Amendement CE20 de M. Philippe Brun

M. Philippe Brun, rapporteur. L'entrée en vigueur de ce texte pourrait provoquer la résiliation de l'ensemble des contrats de maintenance. En effet, selon la théorie de l'imprévision, un contrat peut être résilié lorsqu'un changement de circonstances impose un surcoût à l'une des parties. Afin de répondre aux inquiétudes du mouvement HLM, dont les contrats de maintenance des ascenseurs durent en moyenne cinq ans, je propose de repousser l'entrée en vigueur des obligations d'intervention et de réparation aux seuls nouveaux contrats ou aux contrats renouvelés.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 2 modifié.

Article 3 : Gage financier

La commission adopte l'article 3 non modifié.

Mme la présidente Aurélie Trouvé. Deux députés souhaitent encore prendre la parole avant le vote sur l'ensemble du texte.

Mme Annaïg Le Meur (EPR). Bien qu'il soit indispensable d'améliorer l'état des ascenseurs, notre groupe estime que cette question relève du domaine contractuel et non de dispositions législatives.

Par ailleurs, ne faudrait-il pas définir les types de bâtiments concernés ? Un immeuble de quatre étages doit-il être soumis aux mêmes contraintes qu'un autre de grande hauteur ?

On parle beaucoup des locataires, en oubliant souvent les propriétaires occupants. Ces derniers ne sont pas toujours aisés – un ascenseur dégradé est parfois le signe que toute la copropriété l'est. Il convient d'examiner dans quelle mesure cette proposition de loi fera augmenter le montant des charges.

Nous ne voterons donc pas le texte en l'état, mais nous sommes prêts à poursuivre nos échanges pour l'améliorer.

M. Laurent Lhardit (SOC). Le groupe Socialistes et apparentés votera cette proposition de loi, d'autant qu'elle a été enrichie par l'adoption de plusieurs amendements.

L'explication de vote de notre collègue Annaïg Le Meur est un peu contradictoire avec l'adoption de la demande de rapport sur les conditions de surveillance des pannes. Vingt ans après les premiers signalements, les ascensoristes commencent tout juste à envisager la création d'un observatoire. Quand le secteur privé n'est pas capable de prendre ses responsabilités, il est bon de légitimer : ne faisons pas confiance à ceux qui ne font rien !

La commission adopte l'ensemble de la proposition de loi modifiée.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Table ronde :

Fondation Abbé Pierre (FAP) *

M. Edgar Aubisse, chargé d'études

M. Manuel Domergue, directeur des études

Confédération nationale du logement (CNL)

M. Eddie Jacquemart, président

Union sociale pour l'habitat (USH) *

M. Antoine Galewski, directeur des relations institutionnelles et parlementaires

M. Alban Charrier, directeur adjoint de la direction de la Maitrise d'Ouvrage et des Politiques patrimoniales

M. Boris Petric, directeur juridique et fiscal

Table ronde :

Union des syndicats de l'immobilier (UNIS) *

Mme Danielle Dubrac, présidente

M. Géraud Delvolvé, délégué général

Fédération nationale de l'immobilier (FNAIM) *

M. Olivier Princivalle, membre du Bureau Exécutif

Association générale des gestionnaires de copropriétés (ANGC)

M. Gilles Frémont, président

Fédération des ascenseurs

M. Olivier Rouvière, président

Mme Nathalie Lecacheux, présidente des PME de la Fédération

M. Alain Meslier, délégué général

* Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.