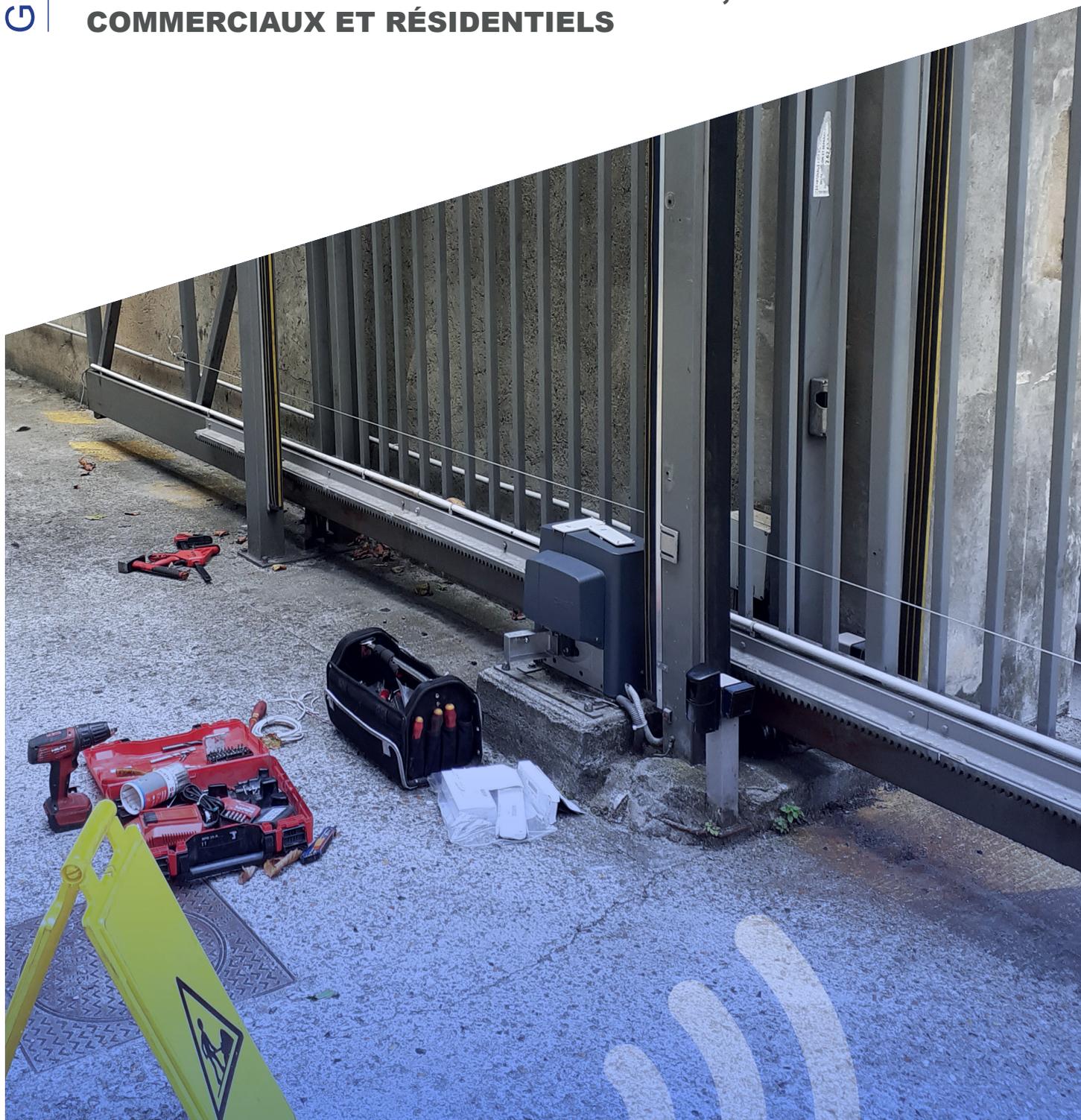


GUIDE

MOTORISATION

DES PORTES ET PORTAILS INDUSTRIELS,
COMMERCIAUX ET RÉSIDENTIELS



GROUPEMENT
ACTIBAIE

GROUPEMENT PROFESSIONNEL DES PORTES, PORTAILS, VOILETS ET STORES



LE MOT DU PRÉSIDENT

Le présent document est un aboutissement d'un travail de longue haleine de notre syndicat sur le sujet de la motorisation des portes et portails.

Cette publication est le fruit de l'expertise collective de nos membres, de notre dévouement à la sécurité des produits, et de notre volonté de proposer des solutions pratiques et applicables sur le terrain.

Ce guide met en avant les bonnes pratiques et les étapes à suivre pour motoriser les portes et portails en bonne et due forme.

Je tiens à remercier chaleureusement tous les membres du Groupement Actibaie, ainsi que l'INRS et le CSTB, pour leur précieuse contribution à la réalisation de ce guide.

Philippe SEAS,
Président du Groupement Actibaie

INTRODUCTION

La motorisation des portes et des portails est une opération qui concerne un grand nombre de professionnels et de particuliers. La législation française impose aux produits motorisés d'être sécurisés afin d'éviter les accidents et les dommages.

L'objectif de ce guide est de donner au lecteur un panel d'aspects réglementaires relatifs à la motorisation des équipements et les mesures à mettre en œuvre afin de sécuriser les produits. Pour ce faire, il détaille les obligations à appliquer pour effectuer une motorisation conforme et les responsabilités de l'installateur, ainsi que la procédure à suivre lors de la conception d'un système complet « porte + motorisation ».

Les équipements concernés sont les produits couverts par le domaine d'application de la norme NF EN 13241 (portes souples, portes sectionnelles, portails, portes de garage, portes accordéon, grilles et rideaux métalliques, barrières levantes)... En conséquence, les blocs-portes pour piétons sont exclus de ce guide.

Il s'adresse à tous les professionnels qui réalisent des opérations de motorisation, qui fabriquent des portes motorisées ou qui installent des systèmes motorisés.

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 2 |
| CHAPITRE 1 - LES ASPECTS RÉGLEMENTAIRES | 4 |
| 1.1.1 GÉNÉRALITÉS | 4 |
| 1.1.2 LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE APPLICABLE AUX PRODUITS | 5 |
| 1.1.3 LA RÉGLEMENTATION FRANÇAISE | 6 |
| CHAPITRE 2 - LES RESPONSABILITÉS DES ENTREPRISES | 7 |
| 2.1.1 GÉNÉRALITÉS | 7 |
| 2.1.2 LES RESPONSABILITÉS DU FABRICANT | 7 |
| 2.1.3 LES RESPONSABILITÉS DES INSTALLATEURS | 8 |
| CHAPITRE 3 - L'INSTALLATION D'UN PRODUIT COMPLET | 9 |
| CHAPITRE 4 - ASSEMBLAGE DE COMPOSANTS | 9 |
| 4.1.1 LE PRINCIPE DE L'ASSEMBLAGE | 9 |
| 4.1.2 LE PRINCIPE DE L'ESSAI INITIAL DE TYPE EN « CASCADE » | 10 |
| CHAPITRE 5 - MOTORISATION DE PRODUITS EXISTANTS | 12 |
| 5.1.1 GÉNÉRALITÉS | 12 |
| 5.1.2 MOTORISATION D'UN PRODUIT | 12 |
| CHAPITRE 6 - MODIFICATION ET MAINTENANCE DE PRODUITS MOTORISÉS | 15 |
| 6.1.1 GÉNÉRALITÉS | 15 |
| 6.1.2 REMPLACEMENT À L'IDENTIQUE | 15 |
| 6.1.3 REMPLACEMENT AVEC MODIFICATION | 16 |
| FAQ | 17 |
| GLOSSAIRE | 18 |

CHAPITRE 1- LES ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

Pour les besoins du présent document le mot « porte » désigne l'ensemble des produits couverts par l'EN 13241, à savoir les portes industrielles, de garage, ainsi que les portails et les barrières.

1.1.1 GÉNÉRALITÉS

La motorisation des produits peut faire référence à plusieurs situations auxquelles font face les professionnels.

Il convient de distinguer quatre cas majeurs qui seront traités en détail dans le présent guide :



L'installation d'une porte et d'une motorisation, fournies en kit prêt à l'emploi.

Il s'agit d'une simple opération d'installation d'un produit selon les instructions du fabricant.



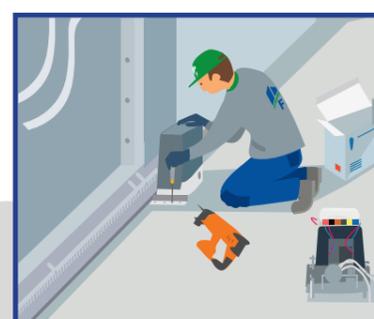
L'assemblage de composants provenant de différents fabricants en atelier ou sur site et leur incorporation dans l'ouvrage.

Achat d'une porte et d'une motorisation ou fabrication sur mesure d'une porte et l'ajout d'une motorisation ; pour en faire un ensemble motorisé.



La motorisation d'une porte existante déjà en service par l'ajout d'une motorisation.

C'est l'opération classique de motorisation d'un produit.



La modification d'une porte motorisée existante.

Il s'agit par exemple d'un changement de moteur ou de tout autre composant d'une porte motorisée déjà en service.



Selon la situation dans laquelle se trouve le professionnel, les obligations peuvent varier, mais l'exigence de sécurité du produit fini s'applique à toutes les situations.

1.1.2 La réglementation applicable aux produits



En termes de réglementation applicable aux portes, il convient de distinguer la réglementation applicable à la fabrication du produit de la réglementation applicable à la mise en œuvre des produits (aux ouvrages).

- **La réglementation « produit »** définit les exigences de performance du produit (résistance mécanique, tenue au vent, efforts de pression exercés, etc.). Elle est composée des Directives et Règlements européens. Elle s'applique aux fabricants de produits. Les portes motorisées sont couvertes par les textes européens suivants :
 - Le règlement des produits de construction (Règlement UE 305/2011)
 - La Directive Machines (Directive UE 2006/42/CE) uniquement pour les produits motorisés
 - La Directive CEM (Directive UE 2014/30) uniquement pour les produits motorisés
- **La législation européenne** fixe des exigences techniques essentielles applicables aux **produits** neufs qui sont mis sur le marché. Son principal objectif est de garantir certaines performances pour les produits qui circulent dans l'espace économique européen. Ainsi, une porte mise sur le marché comporte normalement un marquage CE et une déclaration de performances qui atteste des performances du produit vis-à-vis de la ou des Directives/Règlements applicables.



Afin de faciliter l'application de la réglementation européenne, la norme harmonisée EN 13241 a été conçue de manière à reprendre les exigences de ces Directives et du Règlement des Produits de Construction applicables aux portes et portails. **Son application confère donc automatiquement la présomption de conformité à la législation européenne.**

Pour la sécurité des produits, l'EN 13241 fait référence à l'EN 12453 qui définit les sécurités à mettre en place. Le respect de ces deux textes est un prérequis pour respecter la réglementation nationale et ce quel que soit le lieu d'installation ou la situation.

1.1.3 La réglementation Française



En plus de la réglementation européenne applicable aux produits, il existe **une législation nationale applicable aux produits dans leur environnement (aux ouvrages)**. Elle peut varier en fonction du lieu d'installation et du mode de commande de produit.

- **Pour les produits sur les lieux de travail**, le Code du Travail définit les règles applicables à l'installation, à la sécurité, à l'entretien et à l'utilisation des portes. Ces exigences sont fixées dans les [Articles R4224-9 à R4224-13](#) du Code du Travail, sont précisées dans [l'Arrêté du 21 décembre 1993](#) (pour les portes automatiques et semi-automatiques).
- **Les produits installés dans le domaine résidentiel** doivent répondre aux exigences du Code français de la construction et de l'habitation. Il définit les exigences techniques et de sécurité relatives à l'installation de portes automatiques et semi-automatiques. Ces exigences sont détaillées dans les [Article L134-11](#) et [Articles R134-55 au -58](#) du Code de la Construction et d'Habitation. Des précisions additionnelles sont données dans [l'Arrête du 9 août 2006](#).

Exemple : l'éclairage de la zone de débattement et le marquage au sol sont des exigences de la législation française qu'on ne trouve pas dans les normes européennes.

Retrouvez l'intégralité de l'Arrêté du 21 décembre 1993 pour les portes automatiques et semi-automatiques [en cliquant ici](#).



Les deux réglementations (européenne et française) sont complémentaires et la mise en œuvre des produits conformes à l'EN 13241 est un premier pas pour respecter la réglementation nationale applicable aux ouvrages. Il convient toutefois de noter que l'achat d'un produit conforme à l'EN 13241 ne garantit pas la conformité de l'installation vis-à-vis de la réglementation nationale.

CHAPITRE 2 - LES RESPONSABILITÉS DES ENTREPRISES

2.1.1 Généralités

En fonction du cas de motorisation dans lequel se trouve une entreprise, elle peut être considérée soit comme fabricant, soit comme installateur, soit les deux. Par exemple, lorsqu'une entreprise assemble des composants, avant d'installer le produit, elle devient fabricant. Dans ce cas-là elle doit respecter l'ensemble des dispositions ci-dessus. Les responsabilités de chaque entité sont détaillées ci-dessous.

2.1.2 Les responsabilités du fabricant

Le fabricant (ou concepteur) est l'entité qui fabrique ou fait concevoir et fabriquer une porte et la commercialise sous son propre nom ou sa propre marque.

Il doit assurer la sécurité et la conformité de ses produits en respectant la législation européenne applicable aux produits. Dans ce cas il est nécessaire d'appliquer l'EN 13241 et :

- Etablir une déclaration des performances et de conformité
- Apposer le marquage CE associé sur le produit (peut concerner plusieurs Directives ou Règlements)

Le fabricant est par ailleurs tenu de fournir des instructions claires et complètes pour l'installation, la mise en service, l'utilisation et l'entretien de ses portes, ainsi que tous les avertissements et précautions nécessaires pour garantir leur fonctionnement en toute sécurité.



2.1.3 Les responsabilités des installateurs

L'installateur est l'entité qui installe le produit sans y apporter de modification. L'installateur met en œuvre le produit conformément aux instructions du fabricant.

Dans ce cas, il n'a aucune déclaration ou marquage CE supplémentaire à fournir. Il doit en revanche les éléments suivant :

- **Respect de la réglementation et des normes** applicables aux ouvrages. L'installateur doit assurer la sécurité et la conformité de son installation. Il doit pour cela s'assurer que les installations sont conformes aux exigences du Code de la Construction ou du Code du Travail (selon le lieu d'installation).
- **Analyse de risques d'utilisation et d'installation** : les installateurs doivent vérifier que le site où le portail ou la porte sera installé est adapté et sûr, en tenant compte de facteurs tels que la taille de l'installation, le type de sol et les éventuels obstacles ou dangers présents dans la zone.
- **Fourniture d'instructions et d'avertissements clairs** : les installateurs doivent fournir des instructions claires et complètes pour l'utilisation, l'entretien et la réparation de la porte, ainsi que les avertissements et les précautions nécessaires pour garantir son fonctionnement en toute sécurité.
- **Vérification des dispositifs de sécurité** : les installateurs doivent vérifier que les dispositifs de sécurité installés sur la porte fonctionnent correctement et conformément aux normes techniques, et qu'ils sont correctement positionnés et réglés.
- **Essais et mise en service** : les installateurs doivent effectuer des tests et une mise en service appropriés de la porte pour s'assurer qu'elle fonctionne de manière sûre et fiable, et que tous les dispositifs de sécurité fonctionnent correctement.
- **Responsabilité des défauts** : les installateurs peuvent être tenus responsables de tout défaut ou dysfonctionnement de l'installation de la porte qui cause des dommages aux utilisateurs ou à leurs biens.
- **Former et informer le client** : les installateurs doivent former le client à l'utilisation de la porte et l'informer sur l'obligation de maintenance (selon le lieu d'installation).

Pour plus d'informations sur la maintenance consulter le guide «Maintenance des portes et portails» sur le site www.groupe-actibaie.org dans la rubrique documentation ou [en cliquant ici](#).



CHAPITRE 3 - L'INSTALLATION D'UN PRODUIT COMPLET



Un produit « complet » est un système pour lequel tous les composants ont été testés ensemble et pour lequel une déclaration de performances / conformité a été établie.

L'installateur monte l'équipement scrupuleusement suivant la notice de montage de son fabricant ou fournisseur et respecte les exigences du paragraphe 2.1.3. Sauf accord du fabricant, aucune modification sur le produit (changement ou ajout de composants) n'est permise à moins d'une remise en cause de la conformité du produit.

CHAPITRE 4 - ASSEMBLAGE DE COMPOSANTS

4.1.1 Le principe de l'assemblage



Un assemblage est réalisé lorsque des composants en provenance de différents fabricants sont assemblés sur site ou en atelier, ou lorsqu'un composant d'un produit complet est modifié avant son installation. Un installateur qui assemble une porte avec une motorisation fournie séparément devient automatiquement fabricant.

Ainsi une entreprise qui fabrique une porte et achète un moteur à une autre entreprise dans l'objectif de vendre un système motorisé complet ; devient fabricant au sens de la législation. L'entreprise doit à ce titre respecter les obligations en matière d'évaluation de conformité (voir article 2.1.2, page 7). Le schéma classique de déclaration de performances d'un nouveau produit selon l'EN 13241 s'applique alors.

L'entreprise doit donc réaliser l'évaluation de la conformité du produit vis-à-vis :

- **du Règlement « produits de construction »** : Elle devra faire l'essai initial de type requis pour les caractéristiques essentielles concernées. Pour les caractéristiques évaluées par un organisme notifié, le partage des résultats d'essai (« essai de type en cascade ») peut s'appliquer. (voir article 4.1.2, page 10)
- **de la Directive « Machines »** : Elle devra pour cela respecter des clauses harmonisées de la NF EN 12453 relative à la sécurité des portes et réaliser une analyse de risques et de conformité selon la Directive Machines.
- **de la Directive « Compatibilité Electro Magnétique »** : L'entreprise devra récupérer les déclarations du fabricant d'automatismes. Le respect des clauses harmonisées de l'EN 13241 donne la présomption de conformité à la Directive « Compatibilité Electro Magnétique ».

Il existe toutefois une possibilité de ne pas établir de déclaration de performances pour le Règlement des produits de construction dans le cas suivant :

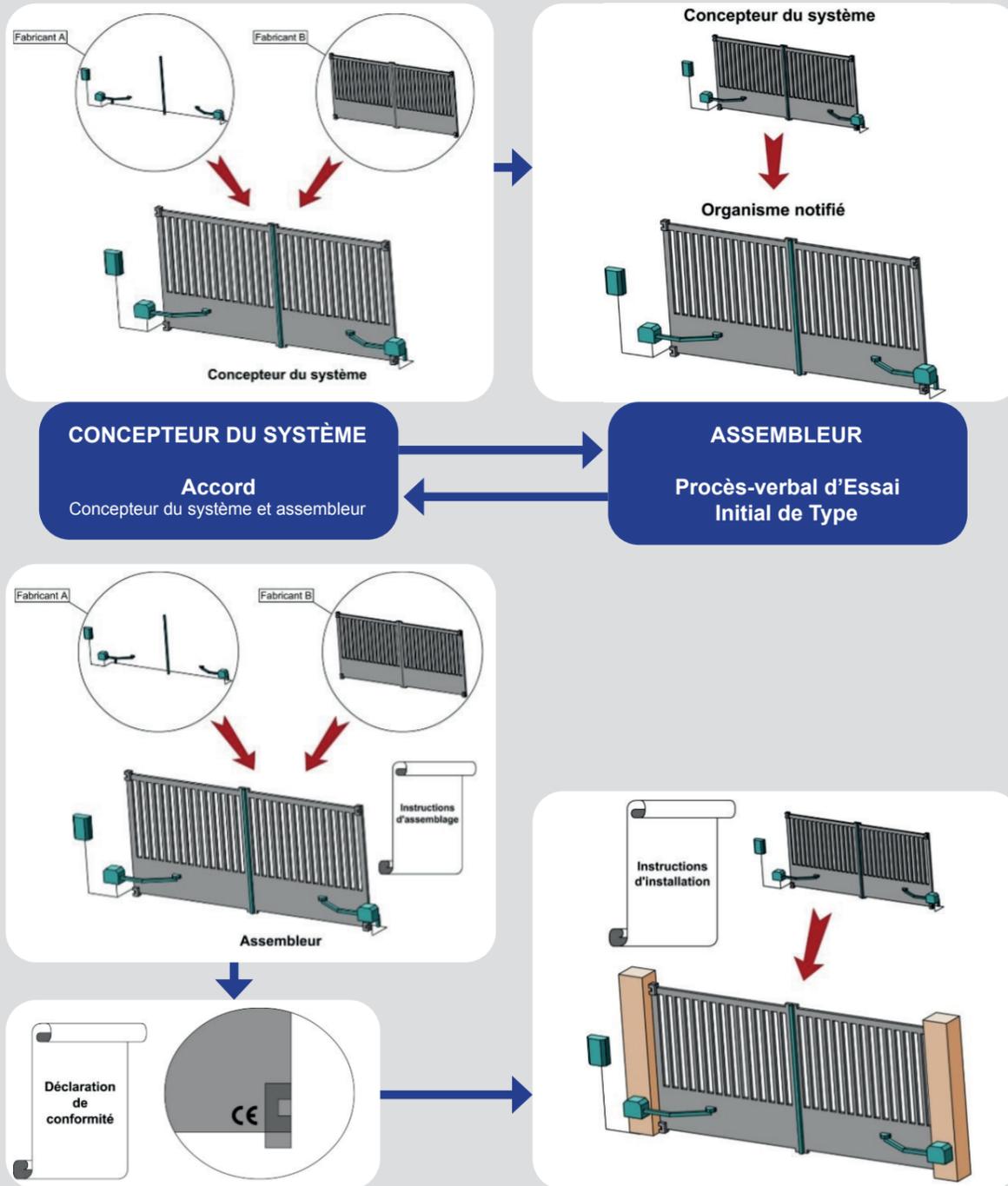
La porte est fabriquée individuellement ou sur mesure selon un procédé autre que la production en série, en réponse à une commande spéciale Elle est **installée dans un ouvrage de construction unique identifié par un fabricant qui est responsable de l'incorporation en toute sécurité du produit dans les ouvrages de construction**. Cette opération doit s'effectuer dans le respect des règles nationales applicables et sous la responsabilité des personnes chargées de l'exécution en toute sécurité des ouvrages de construction et désignées par les règles nationales applicables.

L'application de la Directive Machines, reste obligatoire même pour un produit fabriqué sur mesure, dès lors que celui-ci comporte un moteur.

4.1.2 Le principe de l'essai initial de type «en cascade»

a) Assemblage de composants sans fabrication

Dans le cas où un installateur assemble une porte d'un fabricant A avec la motorisation provenant d'un fabricant B, il peut dans certains cas s'appuyer sur les essais réalisés par les fabricants de ces systèmes pour établir sa propre déclaration de performances, si l'ensemble a déjà été testé en tant que système « Porte motorisée » soit par le fabricant de la porte soit par le fabricant de la motorisation. Il s'agit du principe de l'Essai Initial de Type « en cascade ». Il repose sur le principe de la création de systèmes et du partage des résultats d'essais entre le(s) fabricant(s) et l'assembleur.



Résumé des conditions nécessaires :

- Essai Initial de Type effectué sur le système **assemblé complet** (porte manuelle ou motorisée, portail manuel ou motorisé),
- **Limites d'utilisation** des résultats de l'Essai Initial de Type fixées par le concepteur du système,
- **Accord** passé entre l'assembleur et le concepteur du système (Cf Annexe I pour un courrier type autorisation de partage des résultats de l'Essai),
- Utilisation par l'assembleur des **composants définis par le concepteur du système**. Peut être lui-même le fabricant d'un élément du système si celui-ci entre dans les limites d'utilisation fixées par le concepteur du système,
- Réalisation de l'assemblage et l'installation selon les **instructions** fournies par le concepteur du système.

A la fin de la procédure, il convient de respecter les exigences du paragraphe 4.1.1 et réaliser une déclaration de performances/conformité ainsi que le marquage CE du produit.

b) Fabrication de la porte en interne avec achat de motorisation et autres composants

Dans le cas où un installateur fabrique sa propre porte selon les caractéristiques prédéfinies par l'attestation des configurations homologuées en citant le(s) rapport(s) d'essai de type utilisés par le motoriste à qui il achète la motorisation et les sécurités, il devient fabricant d'un système. A ce titre il peut profiter des résultats de l'Essai Initial de Type réalisés par le motoriste pour établir une déclaration de performances / conformité (notamment pour les mesures de respect des courbes d'impact). S'il souhaite déclarer d'autres caractéristiques il doit le faire séparément.

Résumé des conditions nécessaires :

- Essai Initial de Type effectué sur le système **assemblé complet** (porte manuelle ou motorisée, portail manuel ou motorisé),
- **Limites d'utilisation** des résultats de l'Essai Initial de Type fixées par le motoriste,
- **Accord** passé entre le motoriste et l'assembleur,
- Utilisation par l'assembleur des **composants définis par le concepteur du système**. Peut être lui-même le fabricant d'un élément du système si celui-ci entre dans les limites d'utilisation fixées par le concepteur du système,
- Réalisation de l'assemblage et l'installation selon les **instructions** fournies par le concepteur du système.

A la fin de la procédure, il convient de respecter les exigences du (voir article 4.1.1 page 9) et réaliser une déclaration de performances/conformité ainsi que le marquage CE du produit.

CHAPITRE 5 - MOTORISATION DE PRODUITS EXISTANTS

5.1.1 Généralités



Le cas le plus fréquent sur le terrain est la motorisation de portes existantes et déjà en service. Il s'agit d'une création d'un produit motorisé obtenu par l'ajout d'une motorisation sur un produit manuel existant. Dans ce cas-là il n'y a pas de situation de mise sur le marché d'un produit prévue par le Règlement des Produits de Construction.

« La motorisation d'une porte peut néanmoins s'apparenter à la mise en service d'une machine, notamment si on se réfère à la définition de « machine » donnée dans l'Article 2, a), troisième alinéa de la Directive Machines. Il appartient donc à l'installateur de déclarer la conformité du produit motorisé vis-à-vis de la Directive. »

En pratique, dans ce cas-là, l'installateur doit être en mesure de prouver que l'équipement ne présente pas de danger pour les utilisateurs. Pour cela il convient de vérifier la conformité de l'assemblage motorisé par rapport aux exigences de l'EN 12453 applicable à la sécurité des portes et portails.

En effet, l'installateur devient responsable du produit qu'il a motorisé. Dans cette optique il est nécessaire d'appliquer le référentiel normatif européen. L'application de la norme permet de réaliser des ouvrages sécurisés qui ne présentent pas de risques aux utilisateurs.

Rappel : la motorisation d'une porte existante est aux yeux de la réglementation nationale une création d'un ouvrage. Il est donc impératif de respecter également la réglementation nationale pour l'ouvrage selon le lieu et le mode de commande (voir article 2.1.3, page 8).

5.1.2 Motorisation d'un produit

Avant toute opération de motorisation, il convient de réaliser une étude de faisabilité de celle-ci. Pour cela, il est recommandé de s'appuyer sur les fiches du Groupement Actibaie.

FICHE DE VALIDATION DE MOTORISATION PORTE BASCULANTE NON DEBORDANTE

Nom du client et adresse de l'installation : Date de l'installation du produit :
 Date de la motorisation : Date de mise en service :
 Autres informations éventuelles sur le produit :

Cette fiche est un outil d'aide à la motorisation d'une porte basculante non débordante en assurant la sécurité du produit motorisé.

La première partie de la fiche est dédiée à l'étude de faisabilité de la motorisation : Mon produit est-il motorisable ? Elle décortique l'état général permettant la motorisation du produit en prenant en compte l'environnement de pose. La fiche permet de détecter les réparations ou remplacement à effectuer pour pouvoir motoriser le produit.

Si le produit est motorisable, la deuxième partie de la fiche permet de réaliser l'analyse des risques liés à la motorisation de l'installation dans son environnement.

La troisième partie de la fiche indique les documents à fournir à l'utilisateur.

PARTIE 1 - ETUDE PREALABLE RELATIVE À LA FAISABILITE DE LA MOTORISATION

L'équipement et son support doivent faire l'objet d'une ETUDE PREALABLE quant à la FAISABILITE DE LA MOTORISATION de l'installation (EN 13241+A2 - chapitre 4.2 ; EN 12635 - Annexe C). Il s'agit notamment de vérifier l'état général de l'installation, de vérifier le fonctionnement manuel du produit et de mettre en évidence les risques liés à la motorisation.

Les points suivants sont à valider en fonction des contraintes d'utilisation futures, en particulier la fréquence d'utilisation :

| | Oui | Non | Remarques |
|--|--------------------------|--------------------------|--|
| Configuration compatible avec une motorisation (dimensionnement des organes de suspension et d'équilibrage, dimensionnement du bâti...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, le produit n'est pas motorisable |
| État général de l'installation correct (soudures, assemblages, corrosion, déformation...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| En toute position à l'arrêt le tablier reste immobile | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| Fonctionnement manuel correct absence de point dur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| État des fixations et supports/suspense sur le bâti correct | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| État des éléments de guidage correct (absence de déformation, fixation, usure...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer afin d'éviter le déraillement |
| Présence et état des butées mécaniques de fin de course adaptée | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Présence et état d'un système antichute correct (pare chute, coefficient de sécurité de la chaîne ou câble d'entraînement...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| Absence de bords tranchants sur le tablier et/ou sur les parties fixes (butées, poteaux...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de surfaces susceptibles de créer des bords tranchants en cas de rupture | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de parties en relief (serrure, poignées, éléments décoratifs, boîtes aux lettres...) pouvant créer des zones de cisaillement, de coincement, d'entraînement. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| En présence de portillon incorporé dans le tablier, le portillon est-il sécurisable ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |

NOTES :

- Dans le cas de la présence d'une notice du fabricant indiquant les préconisations en termes de motorisation, ces instructions doivent être respectées.
- La fréquence d'utilisation est souvent sous-estimée par les futurs utilisateurs quand l'équipement passe de manuel à motorisé.
- Cette étude ne considère pas :
 - la disponibilité d'une alimentation électrique à proximité de l'équipement, ni tout autre aspect relatif à l'alimentation.
 - la déformation possible de l'équipement en fonction de la température, de l'exposition et de ses dimensions.

FFB ACTIBAIE FICHE DE VALIDATION DE MOTORISATION Version 2 - Avril 2019 1/4

FICHE DE VALIDATION DE MOTORISATION PORTE SECTIONNELLE

Nom du client et adresse de l'installation : Date de l'installation du produit :
 Date de la motorisation : Date de mise en service :
 Autres informations éventuelles sur le produit :

Cette fiche est un outil d'aide à la motorisation d'une porte sectionnelle en assurant la sécurité du produit motorisé.

La première partie de la fiche est dédiée à l'étude de faisabilité de la motorisation : Mon produit est-il motorisable ? Elle décortique l'état général permettant la motorisation du produit en prenant en compte l'environnement de pose. La fiche permet de détecter les réparations ou remplacement à effectuer pour pouvoir motoriser le produit.

Si le produit est motorisable, la deuxième partie de la fiche permet de réaliser l'analyse des risques liés à la motorisation de l'installation dans son environnement.

La troisième partie de la fiche indique les documents à fournir à l'utilisateur.

PARTIE 1 - ETUDE PREALABLE RELATIVE A LA FAISABILITE DE LA MOTORISATION

L'équipement et son support doivent faire l'objet d'une ETUDE PREALABLE quant à la FAISABILITE DE LA MOTORISATION de l'installation (EN 13241+A2 - chapitre 4.2 ; EN 12635 - Annexe C). Il s'agit notamment de vérifier l'état général de l'installation, de vérifier le fonctionnement manuel du produit et de mettre en évidence les risques liés à la motorisation.

Les points suivants sont à valider en fonction des contraintes d'utilisation futures, en particulier la fréquence d'utilisation :

| | Oui | Non | Remarques |
|--|--------------------------|--------------------------|--|
| Configuration compatible avec une motorisation (dimensionnement des organes de suspension et d'équilibrage, dimensionnement du bâti...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, le produit n'est pas motorisable |
| État général de l'installation correct (soudures, assemblages, corrosion, déformation...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| En toute position à l'arrêt le tablier reste immobile | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| Fonctionnement manuel correct absence de point dur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| État des fixations et supports/suspense sur le bâti correct | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| État des éléments de guidage correct (absence de déformation, fixation, usure...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer afin d'éviter le déraillement |
| Présence et état des butées mécaniques de fin de course adaptées | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Présence et état d'un système antichute correct (pare chute, coefficient de sécurité de la chaîne ou câble d'entraînement...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| Absence de bords tranchants sur le tablier et/ou sur les parties fixes (butées, poteaux...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de surfaces susceptibles de créer des bords tranchants en cas de rupture | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de parties en relief (serrure, poignées, éléments décoratifs, boîtes aux lettres...) pouvant créer des zones de cisaillement, de coincement, d'entraînement. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| En présence de portillon incorporé dans le tablier, le portillon est-il sécurisable ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |

NOTES :

- Dans le cas de la présence d'une notice du fabricant indiquant les préconisations en termes de motorisation, ces instructions doivent être respectées.
- La fréquence d'utilisation est souvent sous-estimée par les futurs utilisateurs quand l'équipement passe de manuel à motorisé.
- Cette étude ne considère pas :
 - la disponibilité d'une alimentation électrique à proximité de l'équipement, ni tout autre aspect relatif à l'alimentation.
 - la déformation possible de l'équipement en fonction de la température, de l'exposition et de ses dimensions.

FFB ACTIBAIE FICHE DE VALIDATION DE MOTORISATION Version 2 - Avril 2019 1/4

FICHE DE VALIDATION DE MOTORISATION GRILLE OU RIDEAU A ENROULEMENT

Nom du client et adresse de l'installation : Date de l'installation du produit :
 Date de la motorisation : Date de mise en service :
 Autres informations éventuelles sur le produit :

Cette fiche est un outil d'aide à la motorisation d'une grille ou d'un rideau à enroulement en assurant la sécurité du produit motorisé.

La première partie de la fiche est dédiée à l'étude de faisabilité de la motorisation : Mon produit est-il motorisable ? Elle décortique l'état général permettant la motorisation du produit en prenant en compte l'environnement de pose. La fiche permet de détecter les réparations ou remplacement à effectuer pour pouvoir motoriser le produit.

Si le produit est motorisable, la deuxième partie de la fiche permet de réaliser l'analyse des risques liés à la motorisation de l'installation dans son environnement.

La troisième partie de la fiche indique les documents à fournir à l'utilisateur.

PARTIE 1 - ETUDE PREALABLE RELATIVE À LA FAISABILITE DE LA MOTORISATION

L'équipement et son support doivent faire l'objet d'une ETUDE PREALABLE quant à la FAISABILITE DE LA MOTORISATION de l'installation (EN 13241+A2 - chapitre 4.2 ; EN 12635 - Annexe C). Il s'agit notamment de vérifier l'état général de l'installation, de vérifier le fonctionnement manuel du produit et de mettre en évidence les risques liés à la motorisation.

Les points suivants sont à valider en fonction des contraintes d'utilisation futures, en particulier la fréquence d'utilisation :

| | Oui | Non | Remarques |
|--|--------------------------|--------------------------|--|
| Configuration compatible avec une motorisation (dimensionnement des organes de suspension et d'équilibrage, dimensionnement du bâti...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, le produit n'est pas motorisable |
| État général de l'installation correct (soudures, assemblages, corrosion, déformation...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| En toute position à l'arrêt le tablier reste immobile | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| Fonctionnement manuel correct absence de point dur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| État des fixations et supports/suspense sur le bâti correct | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| État des éléments de guidage correct (absence de déformation, fixation, usure...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer afin d'éviter le déraillement |
| Présence et état des butées mécaniques de fin de course adaptées | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Présence et état d'un système antichute correct (pare chute, coefficient de sécurité de la chaîne ou câble d'entraînement...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| Absence de bords tranchants sur le tablier et/ou sur les parties fixes (butées, poteaux...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de surfaces susceptibles de créer des bords tranchants en cas de rupture | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de parties en relief (serrure, poignées, éléments décoratifs, boîtes aux lettres...) pouvant créer des zones de cisaillement, de coincement, d'entraînement. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| En présence de portillon incorporé dans le tablier, le portillon est-il sécurisable ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |

NOTES :

- Dans le cas de la présence d'une notice du fabricant indiquant les préconisations en termes de motorisation, ces instructions doivent être respectées.
- La fréquence d'utilisation est souvent sous-estimée par les futurs utilisateurs quand l'équipement passe de manuel à motorisé.
- Cette étude ne considère pas :
 - la disponibilité d'une alimentation électrique à proximité de l'équipement, ni tout autre aspect relatif à l'alimentation.
 - la déformation possible de l'équipement en fonction de la température, de l'exposition et de ses dimensions.

FFB ACTIBAIE FICHE DE VALIDATION DE MOTORISATION Version 2 - Avril 2019 1/4

FICHE DE VALIDATION DE MOTORISATION PORTAIL BATTANT

Nom du client et adresse de l'installation : Date de l'installation du produit :
 Date de la motorisation : Date de mise en service :
 Autres informations éventuelles sur le produit :

Cette fiche est un outil d'aide à la motorisation d'un portail battant en assurant la sécurité du produit motorisé.

La première partie de la fiche est dédiée à l'étude de faisabilité de la motorisation : Mon produit est-il motorisable ? Elle décortique l'état général permettant la motorisation du produit en prenant en compte l'environnement de pose. La fiche permet de détecter les réparations ou remplacement à effectuer pour pouvoir motoriser le produit.

Si le produit est motorisable, la deuxième partie de la fiche permet de réaliser l'analyse des risques liés à la motorisation de l'installation dans son environnement.

La troisième partie de la fiche indique les documents à fournir à l'utilisateur.

PARTIE 1 - ETUDE PREALABLE RELATIVE À LA FAISABILITE DE LA MOTORISATION

L'équipement et son support doivent faire l'objet d'une ETUDE PREALABLE quant à la FAISABILITE DE LA MOTORISATION de l'installation (EN 13241+A2 - chapitre 4.2 ; EN 12635 - Annexe C). Il s'agit notamment de vérifier l'état général de l'installation, de vérifier le fonctionnement manuel du produit et de mettre en évidence les risques liés à la motorisation.

Les points suivants sont à valider en fonction des contraintes d'utilisation futures, en particulier la fréquence d'utilisation :

| | Oui | Non | Remarques |
|--|--------------------------|--------------------------|--|
| Configuration compatible avec une motorisation (dimensionnement des organes de suspension et d'équilibrage, dimensionnement du bâti...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, le produit n'est pas motorisable |
| État général de l'installation correct (soudures, assemblages, corrosion, déformation...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| En toute position à l'arrêt le vantail reste immobile | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| Fonctionnement manuel correct absence de point dur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| État des fixations et supports/suspense sur le bâti correct | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| État des éléments de guidage correct (absence de déformation, fixation, usure...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer afin d'éviter le déraillement |
| Présence et état des butées mécaniques de fin de course adaptées | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de bords tranchants sur le vantail et/ou sur les parties fixes (butées, poteaux...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de surfaces susceptibles de créer des bords tranchants en cas de rupture | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de parties en relief (serrure, poignées, éléments décoratifs, boîtes aux lettres...) pouvant créer des zones de cisaillement, de coincement, d'entraînement. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| En présence de portillon incorporé dans le vantail, le portillon est-il sécurisable ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |

NOTES :

- Dans le cas de la présence d'une notice du fabricant indiquant les préconisations en termes de motorisation, ces instructions doivent être respectées.
- La fréquence d'utilisation est souvent sous-estimée par les futurs utilisateurs quand l'équipement passe de manuel à motorisé.
- Cette étude ne considère pas :
 - la disponibilité d'une alimentation électrique à proximité de l'équipement, ni tout autre aspect relatif à l'alimentation.
 - la déformation possible de l'équipement en fonction de la température, de l'exposition et de ses dimensions.

FFB ACTIBAIE FICHE DE VALIDATION DE MOTORISATION Version 2 - Avril 2019 1/4

FICHE DE VALIDATION DE MOTORISATION PORTAIL COULISSANT

Nom du client et adresse de l'installation : Date de l'installation du produit :
 Date de la motorisation : Date de mise en service :
 Autres informations éventuelles sur le produit :

Cette fiche est un outil d'aide à la motorisation d'un portail coulissant en assurant la sécurité du produit motorisé.

La première partie de la fiche est dédiée à l'étude de faisabilité de la motorisation : Mon produit est-il motorisable ? Elle décortique l'état général permettant la motorisation du produit en prenant en compte l'environnement de pose. La fiche permet de détecter les réparations ou remplacement à effectuer pour pouvoir motoriser le produit.

Si le produit est motorisable, la deuxième partie de la fiche permet de réaliser l'analyse des risques liés à la motorisation de l'installation dans son environnement.

La troisième partie de la fiche indique les documents à fournir à l'utilisateur.

PARTIE 1 - ETUDE PREALABLE RELATIVE À LA FAISABILITE DE LA MOTORISATION

L'équipement et son support doivent faire l'objet d'une ETUDE PREALABLE quant à la FAISABILITE DE LA MOTORISATION de l'installation (EN 13241+A2 - chapitre 4.2 ; EN 12635 - Annexe C). Il s'agit notamment de vérifier l'état général de l'installation, de vérifier le fonctionnement manuel du produit et de mettre en évidence les risques liés à la motorisation.

Les points suivants sont à valider en fonction des contraintes d'utilisation futures, en particulier la fréquence d'utilisation :

| | Oui | Non | Remarques |
|--|--------------------------|--------------------------|--|
| Configuration compatible avec une motorisation (dimensionnement des organes de suspension et d'équilibrage, dimensionnement du bâti...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, le produit n'est pas motorisable |
| État général de l'installation correct (soudures, assemblages, corrosion, déformation...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| En toute position à l'arrêt le vantail reste immobile | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| Fonctionnement manuel correct absence de point dur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| État des fixations et supports/suspense sur le bâti correct | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| État des éléments de guidage correct (absence de déformation, fixation, usure...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer afin d'éviter le déraillement |
| Présence et état des butées mécaniques de fin de course adaptées | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Présence et état d'un système antichute correct (pare chute, coefficient de sécurité de la chaîne ou câble d'entraînement...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| Absence de bords tranchants sur le vantail et/ou sur les parties fixes (butées, poteaux...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de surfaces susceptibles de créer des bords tranchants en cas de rupture | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de parties en relief (serrure, poignées, éléments décoratifs, boîtes aux lettres...) pouvant créer des zones de cisaillement, de coincement, d'entraînement. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| En présence de portillon incorporé dans le vantail, le portillon est-il sécurisable ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |

NOTES :

- Dans le cas de la présence d'une notice du fabricant indiquant les préconisations en termes de motorisation, ces instructions doivent être respectées.
- La fréquence d'utilisation est souvent sous-estimée par les futurs utilisateurs quand l'équipement passe de manuel à motorisé.
- Cette étude ne considère pas :
 - la disponibilité d'une alimentation électrique à proximité de l'équipement, ni tout autre aspect relatif à l'alimentation.
 - la déformation possible de l'équipement en fonction de la température, de l'exposition et de ses dimensions.

FFB ACTIBAIE FICHE DE VALIDATION DE MOTORISATION Version 2 - Avril 2019 1/4

FICHE DE VALIDATION DE MOTORISATION PORTE BASCULANTE DEBORDANTE

(Cas : habitat individuel)

Nom du client et adresse de l'installation : Date de l'installation du produit :
 Date de la motorisation : Date de mise en service :
 Autres informations éventuelles sur le produit :

Cette fiche est un outil d'aide à la motorisation d'une porte basculante débordante en assurant la sécurité du produit motorisé.

La première partie de la fiche est dédiée à l'étude de faisabilité de la motorisation : Mon produit est-il motorisable ? Elle décortique l'état général permettant la motorisation du produit en prenant en compte l'environnement de pose. La fiche permet de détecter les réparations ou remplacement à effectuer pour pouvoir motoriser le produit.

Si le produit est motorisable, la deuxième partie de la fiche permet de réaliser l'analyse des risques liés à la motorisation de l'installation dans son environnement.

La troisième partie de la fiche indique les documents à fournir à l'utilisateur.

PARTIE 1 - ETUDE PREALABLE RELATIVE À LA FAISABILITE DE LA MOTORISATION

L'équipement et son support doivent faire l'objet d'une ETUDE PREALABLE quant à la FAISABILITE DE LA MOTORISATION de l'installation (EN 13241+A2 - chapitre 4.2 ; EN 12635 - Annexe C). Il s'agit notamment de vérifier l'état général de l'installation, de vérifier le fonctionnement manuel du produit et de mettre en évidence les risques liés à la motorisation.

Les points suivants sont à valider en fonction des contraintes d'utilisation futures, en particulier la fréquence d'utilisation :

| | Oui | Non | Remarques |
|--|--------------------------|--------------------------|--|
| Configuration compatible avec une motorisation (dimensionnement des organes de suspension et d'équilibrage, dimensionnement du bâti...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, le produit n'est pas motorisable |
| État général de l'installation correct (soudures, assemblages, corrosion, déformation...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| En toute position à l'arrêt le tablier reste immobile | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| Fonctionnement manuel correct absence de point dur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| État des fixations et supports/suspense sur le bâti correct | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| État des éléments de guidage correct (absence de déformation, fixation, usure...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer afin d'éviter le déraillement |
| Présence et état des butées mécaniques de fin de course adaptées | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Présence et état d'un système antichute correct (pare chute, coefficient de sécurité de la chaîne ou câble d'entraînement...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| Absence de bords tranchants sur le tablier et/ou sur les parties fixes (butées, poteaux...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de surfaces susceptibles de créer des bords tranchants en cas de rupture | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |
| Absence de parties en relief (serrure, poignées, éléments décoratifs, boîtes aux lettres...) pouvant créer des zones de cisaillement, de coincement, d'entraînement. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, réparer ou remplacer |
| En présence de portillon incorporé dans le tablier, le portillon est-il sécurisable ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Si non, remplacer |

NOTES :

- Dans le cas de la présence d'une notice du fabricant indiquant les préconisations en termes de motorisation, ces instructions doivent être respectées.
- La fréquence d'utilisation est souvent sous-estimée par les futurs utilisateurs quand l'équipement passe de manuel à motorisé.
- Cette étude ne considère pas :
 - la disponibilité d'une alimentation électrique à proximité de l'équipement, ni tout autre aspect relatif à l'alimentation.
 - la déformation possible de l'équipement en fonction de la température, de l'exposition et de ses dimensions.

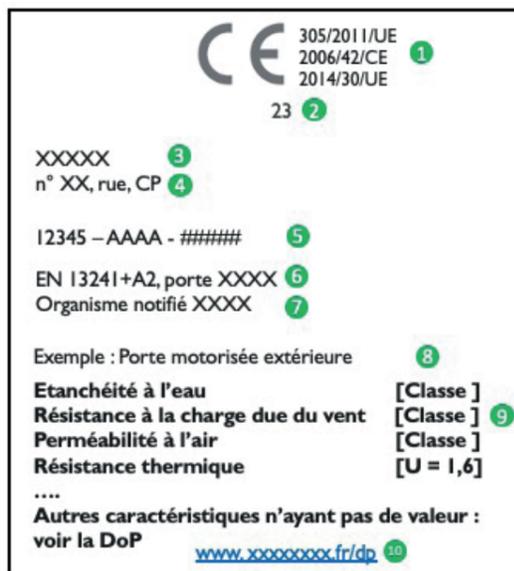
FFB ACTIBAIE FICHE DE VALIDATION DE MOTORISATION Version 2 - Avril 2019 1/4

Celles-ci permettent de réaliser une analyse de risques et un ouvrage sûr. L'utilisation des fiches permet notamment de vérifier l'état général de l'installation, de vérifier le fonctionnement manuel du produit et de mettre en évidence les risques liés à la motorisation. Il convient également de vérifier la documentation du fabricant de la porte à motoriser (si elle est disponible).



Attention : un produit manuel non-marqué CE peut ne pas être conforme à l'EN 13241, il convient donc d'être particulièrement vigilant au moment de l'évaluation de son état général. Le marquage CE d'un produit peut comporter des informations importantes sur ses caractéristiques techniques et sur les performances déclarées du produit.

- 1 - Symbole CE et références aux Règlements et Directives
- 2 - Deux derniers chiffres de l'année de l'ère apposition
- 3 - Nom et marque du fabricant
- 4 - Adresse du fabricant
- 5 - Référence de la DoP
- 6 - La référence à l'EN 13241 et nom du produit
- 7 - Numéro d'identification de l'organisme notifié
- 8 - Usage prévu
- 9 - Exemple des caractéristiques essentielles déclarées (voir liste complète p.3)
- 10 - Site web hébergeant la DoP



Dans le cas où des zones dangereuses ne peuvent pas faire l'objet d'une protection adaptée au niveau de risque identifié, le produit doit être considéré comme : « non motorisable », ou « motorisable uniquement en commande à pression maintenue ».

Si la porte est jugée comme motorisable, il convient d'appliquer la partie 2 et 3 des fiches de motorisation. Il est également nécessaire pour l'installateur de constituer un dossier de machine, de rédiger une déclaration de conformité vis-à-vis de la Directive Machines et d'apposer une plaque CE sur le produit. Les modèles de ces documents sont disponibles sur le site du Groupement Actibaie.

La motorisation d'une porte sans l'utilisation d'une commande à pression maintenue (homme mort) en fait une porte automatique ou semi-automatique aux yeux de la législation nationale. La maintenance peut alors devenir obligatoire selon le lieu d'installation (voir guide « Maintenance » pour plus de détails).

Dans le cas de motorisation d'une porte coupe-feu ou pare-flammes, un avis de chantier pourrait être nécessaire.

CHAPITRE 6 - MODIFICATION ET MAINTENANCE DE PRODUITS MOTORISÉS

6.1.1 Généralités



Les portes motorisées existantes étant considérées comme des machines au sens de l'Article 2 de la Directive 2006/42/CE relative aux machines, toute leur modification est strictement encadrée. Il convient donc de respecter les dispositions suivantes lorsqu'on souhaite remplacer ou changer des composants.

6.1.2 Remplacement à l'identique

Lorsqu'un composant lié à la sécurité de la porte (moteur, cellules, barres palpeuses...) est remplacé à l'identique ou par un composant réputé d'avoir les mêmes performances, la législation d'harmonisation européenne considère qu'il n'y a pas de modification de machine. Il convient simplement de noter la modification dans le livret de maintenance.

« Les produits réparés ou échangés (à la suite d'un défaut par exemple), sans modification de la performance, de la destination ou du type d'origine, ne doivent pas être considérés comme de nouveaux produits au titre de la législation d'harmonisation de l'Union. Ces réparations consistent souvent dans le remplacement de l'élément défectueux ou usé par une pièce de rechange, identique ou du moins similaire à la pièce d'origine. Si la performance initiale d'un produit est modifiée (dans les limites de l'utilisation prévue, de l'éventail de performances et de maintenance prévu à l'origine lors de la phase de conception) parce que les pièces de rechange utilisées pour réparer ce produit sont plus performantes du fait des progrès technologiques, ce produit ne doit pas être considéré comme nouveau au regard de la législation d'harmonisation de l'Union (P C 272. 17 guide bleu) »

Retrouvez l'intégralité de la **Communications** provenant des institutions, organes et organismes de l'Union Européenne [en cliquant ici](#).



6.1.3 Remplacement avec modification

Lorsque les composants liés à la sécurité ne sont pas remplacés à l'identique et lorsque cela impacte la performance de la porte, il convient de respecter les préconisations du « [Guide technique relatif aux opérations de modification des machines ou des ensembles de machines en service](#) ».

Le guide ayant été élaboré par la Direction Générale du Travail, elle ne vise que les machines installées dans les lieux de travail. À ce titre, c'est le détenteur de la machine qui est responsable de la modification.

Dans le cas d'une modification substantielle d'une machine en service, celui qui modifie la machine a le statut de fabricant, par conséquent il doit assumer l'ensemble des obligations qui incombent au fabricant relativement à la mise sur le marché et à la mise en service.

La modification substantielle est définie comme suit :

« **modification substantielle** » : la modification d'une machine ou d'un produit connexe, par des moyens physiques ou numériques, après la mise sur le marché ou la mise en service de cette machine ou de ce produit connexe, qui n'est pas prévue ni planifiée par le fabricant et qui affecte la sécurité de la machine ou du produit connexe en créant un nouveau danger ou en augmentant le risque existant, ce qui rend nécessaire :

- 1 - l'ajout de protecteurs ou de dispositifs de protection à ladite machine ou audit produit connexe, dont la mise en œuvre nécessite la modification du système de commande de sécurité existant ;
ou
- 2 - l'adoption de mesures de protection supplémentaires visant à assurer la stabilité et la résistance mécanique de ladite machine ou dudit produit connexe.

Retrouvez l'intégralité du **Guide technique relatif aux opérations de modification des machines ou des ensembles de machines en service en cliquant ici.**



FAQ

Est-ce que je peux changer le mode de fonctionnement d'une porte ou d'un portail (par exemple : passer de pression maintenue à automatique) ?

Oui, il s'agit d'une modification de machine (Voir paragraphe 6, page 15).

Est-ce que je dois remplacer les éléments de sécurité par des produits identiques ou ayant le même niveau de sécurité ?

Oui dans la mesure du possible, sinon appliquer le chapitre 6 (voir page15) sur la modification de machine.

Est-ce que le lieu où je réalise ma motorisation ou j'installe une porte motorisée peut avoir un impact sur les sécurités à mettre en œuvre ?

Oui, les exigences réglementaires peuvent varier en fonction du lieu d'installation. Le référentiel normatif quant à lui reste applicable quel que soit le lieu d'installation.

Est-ce qu'il faut faire une analyse de risques lorsqu'on installe/motorise un produit quel que soit le lieu ?

Oui, l'analyse de risques doit être faite dans tous les cas.

Est-ce que l'analyse de risques doit être remise au client ?

Non, sauf si c'est exigé par le client.

Est-ce que le rapport d'essai initial de type doit être remis au client ?

Non, il s'agit d'un document qui appartient au fabricant. La référence du PV peut être fournie, mais pas son contenu. Il s'agit d'un document à destination des autorités du marché.

Est-ce qu'il suffit d'appliquer la norme EN 13241 lorsqu'on installe/motorise un produit ?

Non, en plus des normes européennes à respecter il existe une réglementation nationale en fonction du lieu d'installation (lieu de travail ou résidentiel).

Si le client formule une demande qui va à l'encontre des exigences de la norme ou de la réglementation, que faire ?

L'installateur est responsable de l'installation il faut donc respecter les normes et la réglementation. Même si le client signe une décharge, l'installateur sera tenu responsable en cas d'accident.

Est-ce que l'entreprise qui motorise un portail manuel existant doit apposer un marquage CE sur celui-ci ?

Oui, en motorisant un produit existant on considère qu'une machine est créée. Afin de prouver la conformité de cette Machine vis-à-vis de la Directive 2006/42/CE, il est nécessaire de respecter l'ensemble des exigences qui incombent aux fabricants d'une machine. A savoir : une analyse de risques, la rédaction d'une déclaration de conformité, l'établissement d'un dossier machine et l'apposition d'une plaque CE sur le produit.

Est-ce que l'entreprise qui fabrique et installe une porte ou un portail motorisé sur mesure et l'installe doit apposer le marquage CE et établir une déclaration de conformité ?

Un produit motorisé, même fabriqué sur mesure et installé directement par l'entreprise, est considéré comme une machine mise en service selon la Directive Machines. Le paragraphe 2.1.2, page 7, doit alors être appliqué.

GLOSSAIRE

Fabricant : Le fabricant est l'entité qui fabrique ou fait concevoir et fabriquer une porte et la commercialise sous son propre nom ou sa propre marque.

Installateur : entité qui assure l'installation et la mise en service des portes.

Mise sur le marché RPC : Le règlement européen des produits de construction s'applique aux produits de construction destinés à être mis sur le marché dans l'Union européenne (UE). Le terme "mise sur le marché" désigne la mise à disposition d'un produit en vue de sa distribution, de sa vente ou de son transfert à des tiers pour utilisation ou consommation.

Dans le cas d'une porte manuelle unique fabriquée et installée directement pour un client, le produit n'est pas destiné à être distribué ou vendu à des tiers. Il s'agit plutôt d'un produit sur mesure spécifiquement conçu et fabriqué pour l'usage du client. Par conséquent, il n'est pas soumis aux exigences du règlement européen sur les produits de construction relatives à la mise sur le marché de produits de construction.

Mise sur le marché Machines : La fabrication d'une porte motorisée et son installation directement pour un client seraient considérées comme la mise sur le marché d'une machine dans le cadre de la directive Machines 2006/42/CE.

La directive Machines s'applique aux machines qui sont fabriquées ou mises sur le marché dans l'Union européenne (UE), y compris les machines qui sont fabriquées et installées pour un seul client. La directive définit une machine comme "un ensemble, muni ou destiné à être muni d'un système d'entraînement autre que la force humaine ou animale appliquée directement, composé de pièces ou d'organes liés entre eux, dont l'un au moins est mobile, et qui sont réunis en vue d'une application définie." Il convient dans ce cas d'établir une déclaration de conformité selon la Directive Machines, d'apposer le marquage CE et de constituer un dossier machine.

Essai Initial de Type : Dans le cadre du règlement européen sur la construction, un essai de type initial désigne un essai réalisé sur un échantillon représentatif d'un produit de construction afin d'évaluer sa conformité aux spécifications techniques harmonisées européennes (hEN) pertinentes. L'objectif de l'essai de type initial est de vérifier que le produit de construction répond aux exigences relatives aux caractéristiques essentielles telles que la résistance mécanique et la stabilité, la résistance au feu, ainsi que les propriétés en matière d'hygiène, de santé et d'environnement.

L'essai de type initial est réalisé par un laboratoire d'essai tiers indépendant notifié. Le laboratoire d'essai notifié délivre un rapport d'essai au fabricant. Le fabricant doit apposer le marquage CE et délivrer une déclaration de performance (DoP) avant de mettre le produit sur le marché.

L'essai de type initial est une étape cruciale dans le processus d'évaluation de la conformité des produits de construction au titre du règlement européen sur la construction. Il garantit que le produit de construction est sûr, fiable et adapté à l'usage auquel il est destiné et contribue à promouvoir une concurrence et un commerce équitables au sein de l'Union européenne (UE).

ANNEXE MODÈLE « ATTESTATION DES CONFIGURATIONS HOMOLOGUÉES » EN CITANT LE(S) RAPPORT(S) D'ESSAI DE TYPE UTILISÉS.

Je, soussigné (**NOM Prénom**), agissant en qualité de (...) de l'entreprise **X**, dont le siège social est situé au (**Adresse**), autorise la société **Y** à utiliser les rapports d'essais initiaux de type **XXXX** relatif à la (**caractéristique essentielle**) du (**nom du produit**), à titre de l'essai en cascade, dans une démarche de déclaration de performances du produit.

Les résultats d'essai N° **XXXX** sont valable uniquement pour un produit ayant les caractéristiques suivantes :

-
-
-

Fait à **XXXX**, le **XXX**
Nom et fonction du signataire



Connectez-vous sur :
www.groupement-actibaie.org

Suivez-nous aussi sur :

