



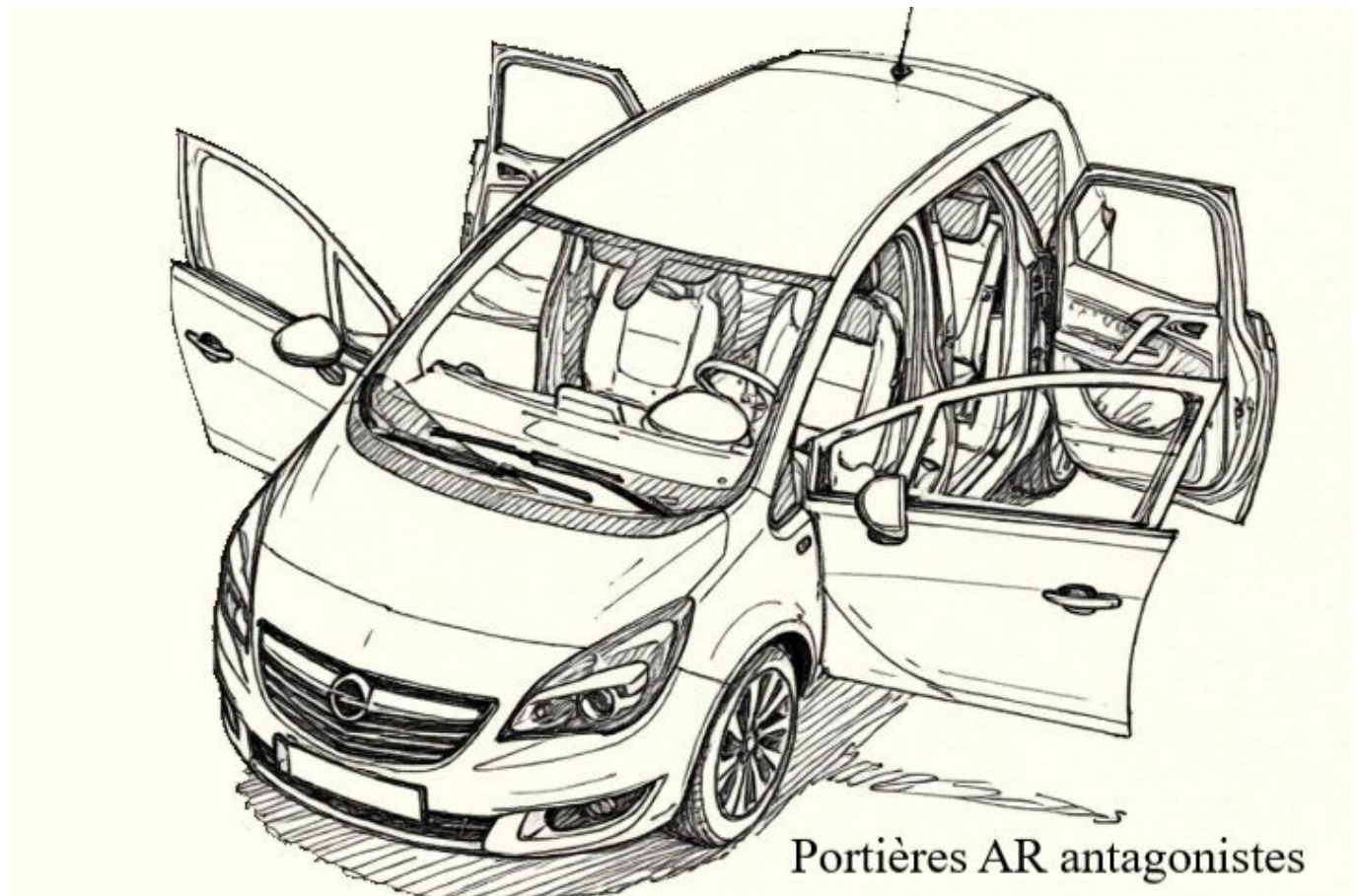
Voie d'entrée et de sortie, la gestion de la porte en secours routier a beaucoup évolué tant en matière de techniques, d'ingénierie qu'en terme de stratégies. Il y a beaucoup de nouveautés mais pas de grande révolution.

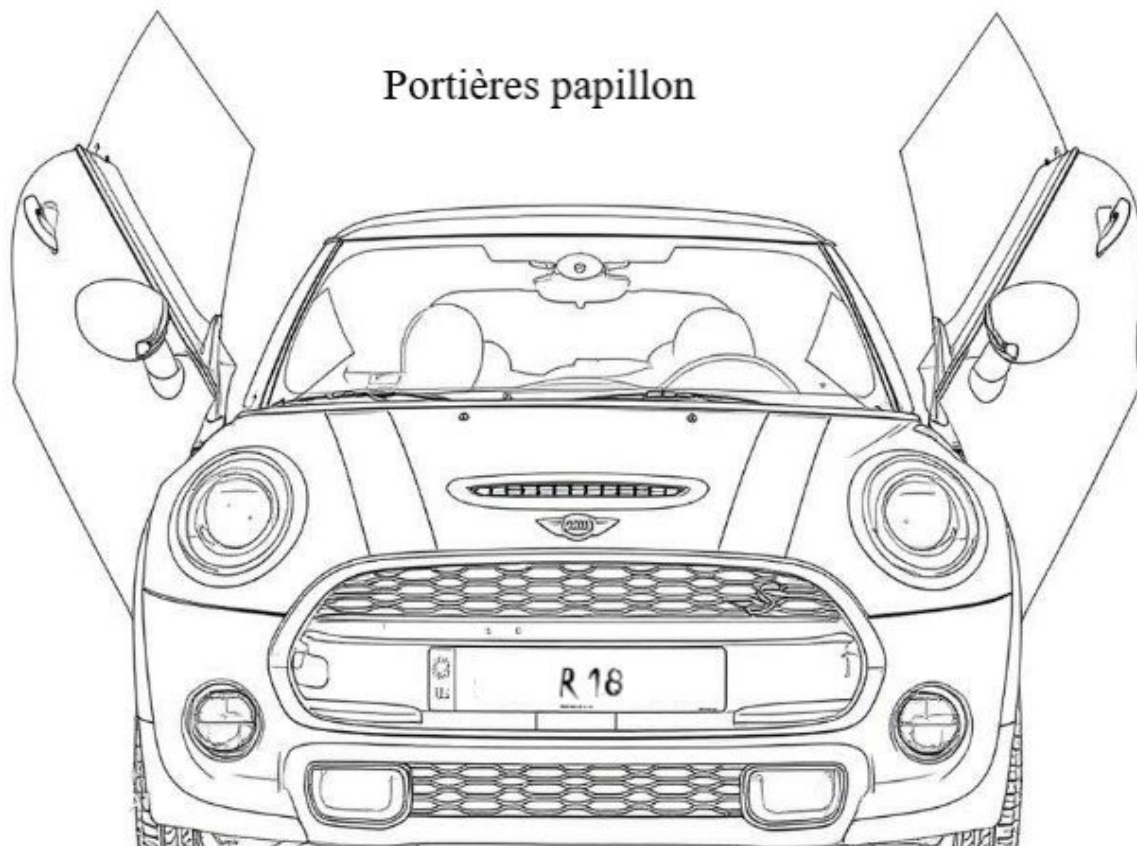
Rescue 18 vous explique et vous détaille tout cela dans les paragraphes suivants. Suivez le technicien.

Structure et ingénierie

Une porte c'est tout simplement un panneau métallique plus ou moins épais, plus ou moins renforcé, plus ou moins doublé, fixé **au cadre** d'un véhicule par deux charnières et se fermant grâce à une serrure. La serrure est reliée à une ou deux poignées reliées elles mêmes reliées à une tringle qui actionne une gâche. La serrure peut être du côté de la poignée ou à son opposé pour les portes coulissantes.

Les portes ne s'ouvrent pas toutes dans le même sens, nous avons des modèles particuliers qui peuvent s'ouvrir en montant (Portes papillons) mais aussi pour les portes arrière, vers l'arrière (portière antagoniste).





La première innovation est arrivée vers les années 2000, la fermeture automatique se produit dès 15 km/h pour la majorité des véhicules, voire 8 km/h pour les Tesla grâce à un signal envoyé. À l'inverse, elles se décondamnent instantanément en cas d'accident (ce sont les normes et la demande **Euro NCAP**).

[Secours Routier : La stabilisation de véhicule léger](#)

Comment fonctionne une serrure ?

Lors d'un choc frontal, selon le degré de recouvrement, la portière peut se retrouver coincée dans son logement. Pour l'ouvrir, il faut réussir à en déformer ou déloger le cadre, et surtout libérer la gâche. Située à distance de la zone d'impact, la serrure demeure généralement opérationnelle ; seules la poignée ou sa tringle de liaison risquent d'être endommagées.

L'évolution technologique des systèmes de fermeture se divise aujourd'hui en

quatre grandes catégories :

- **Serrures mécaniques (véhicules de plus de 20 ans) :** la serrure est directement reliée par deux tringles aux poignées intérieure et extérieure, avec une ouverture manuelle par clé.
- **Serrures électromécaniques (majorité du parc actuel) :** l'ouverture et la fermeture sont commandées à distance (clé, carte, application). Dès 15 km/h, l'ordinateur de bord condamne automatiquement les ouvrants. En cas d'accident (déclenchement des airbags ou détection d'impact), le système décondamne instantanément toutes les portières pour faciliter l'intervention des secours. En cas de panne électrique ou de batterie endommagée, le secours mécanique reste fonctionnel.
- **Serrures 100 % électriques (sans tringle ni poignée intérieure) :** présentes sur certains modèles récents, elles font l'objet d'adaptations réglementaires pour garantir la sécurité des occupants en situation d'urgence.
- **Poignées affleurantes :** intégrées au profil de la carrosserie, elles se déploient électriquement et disposent, selon les modèles, d'un mode de secours manuel en cas de coupure de courant.

En conclusion, le parc automobile circulant en France intègre des technologies variées répondant à des normes parfois différentes (notamment pour les véhicules hors Union européenne). Sur le terrain, l'ouverture d'une portière s'effectue soit de manière classique en actionnant la poignée, soit par désincarcération mécanique lorsque la structure est déformée.

[Pas de panique, intervention secours routiers en cours...](#)

Les techniques

L'étude du type de porte et du choc vous permettra de choisir un travail coté charnières ou un travail côté serrure. Votre choix technique vous permettra également de choisir votre outil. N'oubliez pas les fondamentaux.



Gamme d'outils potentiellement utiles pour la gestion d'une porte

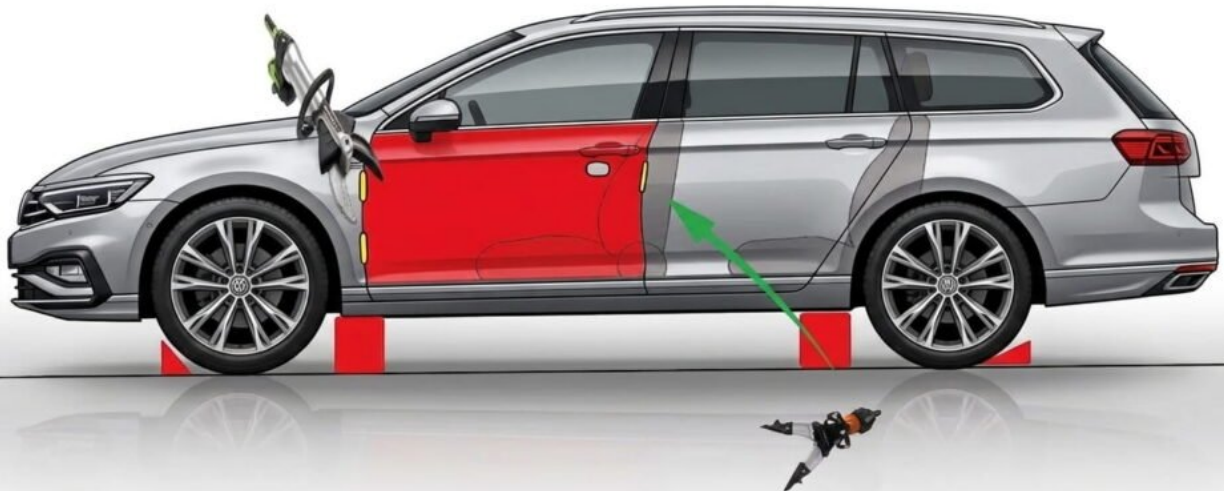
La méthode la plus simple, rapide et efficace reste l'ouverture manuelle, avec ou sans clé. Le véhicule compte trois à cinq accès, coffre inclus : inutile de vous obstiner sur la porte côté victime si les autres restent manœuvrables. N'oubliez pas qu'une porte s'ouvre aussi bien de l'intérieur que de l'extérieur.



Avec les outils, plusieurs techniques sont réalisables. Des principes fondamentaux sont à respecter :

- > Positionner les becs de son écarteur ou combiné sur des parties résistantes.
- > Pour un travail sur les charnières, toujours débiter par la charnière du bas.
- > Ne jamais se positionner entre l'outil et le véhicule.
- > Positionner une balle sous la poignée intérieure ou extérieure pour libérer la gâche.

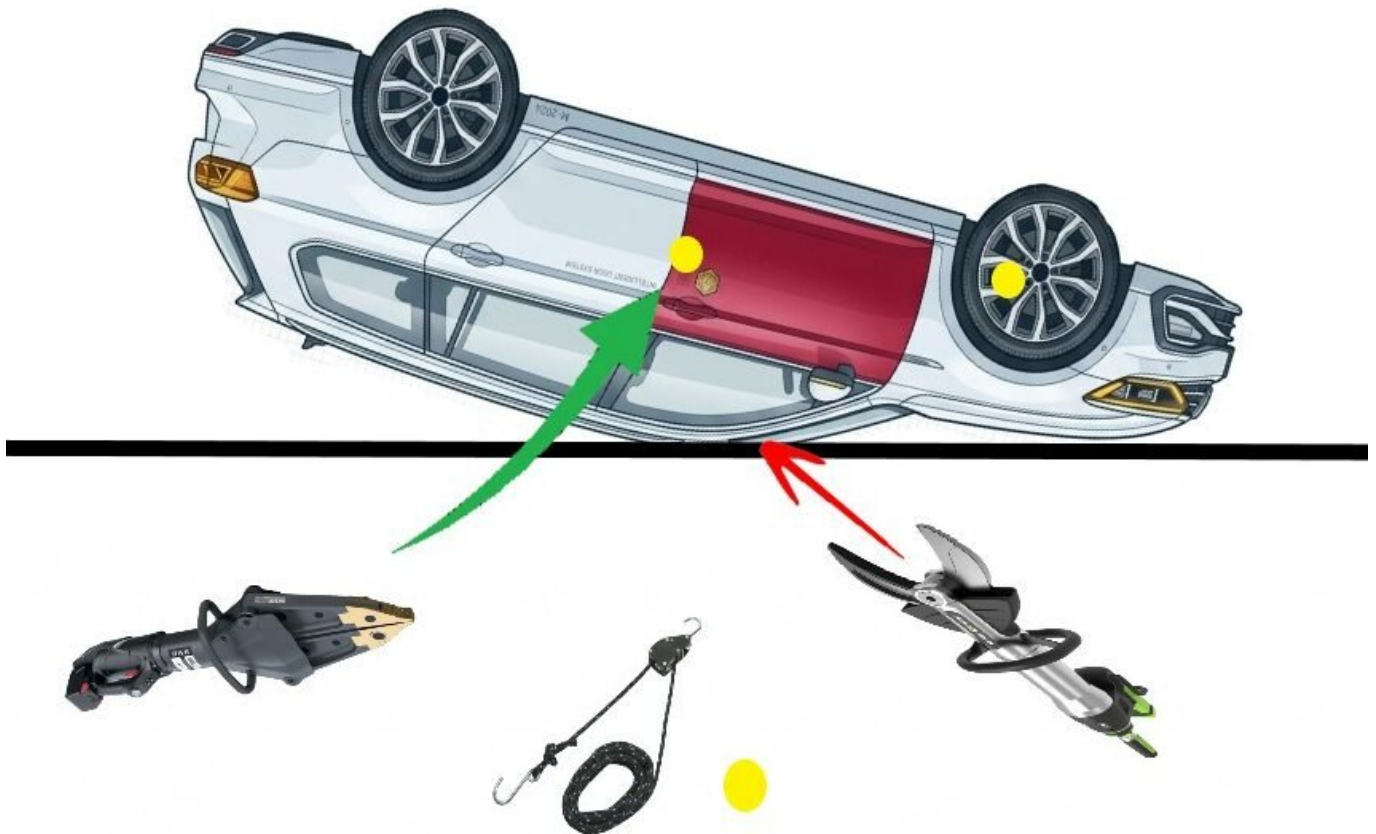






Particularité : Les véhicules sur le toit

L'ouverture classique d'une porte avant sur un véhicule retourné sur le toit nécessite de couper, puis de relever le cadre de vitre. En raison de sa forme, ce cadre restreindra ensuite l'amplitude d'ouverture de la porte.



Une fois ouverte, une porte se sécurise avec un bloqueur à cliquet (*rope ratchet*). Pour disposer de plus de place, le frein de porte peut être soit découpé, soit déboulonné. Dans le cas d'une dépose totale, la porte sera placée sur la zone de dépôt des déchets (ou « parc à déchets »), dans un secteur n'entravant ni les sauveteurs, ni l'extraction de la victime.

La stratégie

La victime est au cœur de toutes nos interventions. En cas d'accident, l'objectif des secours est de répondre au bilan en hiérarchisant les actions selon les priorités. Pour respecter l'architecture du bilan vital (ou du X) :

- **Arrêt cardiorespiratoire (ACR)** : l'extraction immédiate est obligatoire. Le dégagement par une vitre ou par une porte manuelle, quel que soit le côté, doit être privilégié.
- **Hémorragie non contrôlée** : la technique d'extraction est identiquement prioritaire.

Dans ces deux situations, le pronostic vital est engagé sans action immédiate.

Pour tous les autres cas, l'ouverture d'une porte constitue le **plan d'urgence** : elle permet d'accéder à la victime, d'effectuer un bilan complet, de lui administrer un traitement et de l'extraire rapidement si son état se dégrade.

Ce plan d'urgence est suivi d'un **plan complet**, consistant généralement à ouvrir le coffre (par crochetage ou à l'écarteur) pour réaliser une extraction à 0° combinée à un travail à l'intérieur du véhicule.













Conclusion

La gestion de la porte en secours routier s'appuie sur une palette de techniques adaptées à chaque situation : de la simple ouverture manuelle (avec ou sans clé) au travail à l'outil sur les charnières, sur la serrure ou par le cadre de glace. Qu'il s'agisse de véhicules récents équipés du verrouillage automatique ou de configurations particulières comme les véhicules sur le toit, le principe reste invariable.

En pratique, ce sont systématiquement ces techniques fondamentales qui sont mises en œuvre sur le terrain. Leur maîtrise parfaite, alliée à une bonne analyse initiale du choc et du véhicule, garantit une création d'accès rapide, sûre et efficace pour l'extraction de la victime. Ces bases s'apprennent lors des formations d'équipier.



Crédits :

Photo illustration : Nicolas Bigand – Rescue18

Photos dans l'article : collection Laurent Dupont



Author: [Laurent DUPONT](#)

Adc en compagnie opérationnelle et Référent Départemental SR SDIS 17. Créateur des formations secours lourds. Coordinateur des challenges SR Français. Evaluator national et international des challenges SR. SP en Charente maritime depuis 1992. Spécialisé dans le milieu nautique, FF et CEAF .