

L'emportiéragé

L'emportiéragé est la collision d'un cycliste contre une portière de voiture en stationnement qui s'ouvre soudainement sur toute sa largeur devant lui.

Des accidents mortels évitables. Encore récemment le 2 août 2020



Photos extraites
d'une vidéo
d'emportiéragé



Parfois la chute au sol blesse gravement le cycliste à la tête ou aux membres.

Il a un gros risque aussi d'être écrasé par une voiture qui suit ...
... ou écrasé par une voiture qui roule dans l'autre sens



Les solutions pour éviter l'emportiérage

(Explications plus détaillées dans les pages suivantes)



Cyclistes :

circuler en s'écartant des voitures en stationnement



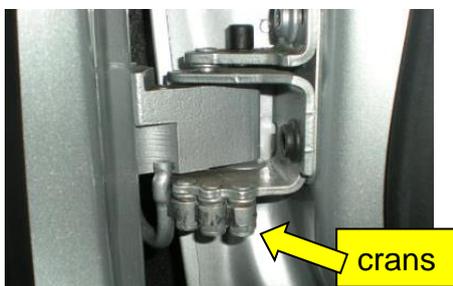
Municipalités :

ne pas réaliser des bandes cyclables trop étroites :

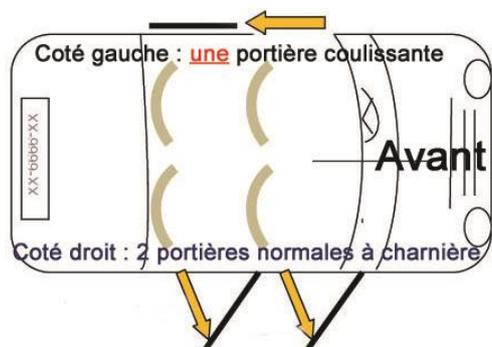
soit bande correcte,
soit autre solution.



Municipalités : offrir plutôt des pistes cyclables **séparées du trafic**, mieux pour les enfants, les séniors, les familles.



Constructeurs de voitures : des **crans DURS** pour les charnières des portières afin qu'elles n'ouvrent pas **trop facilement**



Constructeurs de voitures :

portière conducteur **coulissante**, une seule portière à gauche, deux portières normales à droite.



Automobilistes : **regarder**

le rétroviseur ou à l'arrière avant d'ouvrir la portière, et l'ouvrir en deux temps.

Cyclistes : s'écarter des voitures

La première précaution, qui est à la portée du cycliste : circuler en s'écarter des voitures en stationnement,



Les cyclistes ont le droit de s'écarter des voitures en stationnement

Avant 2015 le code de la route disait que "les véhicules doivent rouler près du bord droit de la chaussée" (photo de gauche)

Le décret du 2 juillet 2015 a modifié le code en permettant aux cyclistes de s'écarter des véhicules en stationnement (photo de droite).

Les termes du décret confirment implicitement qu'il est préférable de ne pas réaliser une bande cyclable plutôt que d'avoir une bande cyclable trop étroite, sinon les cyclistes ne peuvent pas s'écarter suffisamment des voitures en stationnement sans sortir de la bande.

Pour information : à San Francisco, l'autorisation, pour les cyclistes, de ne pas tenir sa droite va encore plus loin : *Allowed use of full lane* (autorisé à rouler en pleine voie) : voir page 7 du fichier [Le vélo à San Francisco](#).



à San Francisco, les cyclistes ont officiellement le droit de circuler en pleine voie.

**Municipalités : ne pas réaliser des bandes cyclables trop étroites près des voitures en stationnement :
soit on fait des bandes cyclables correctes,
soit on choisit une autre solution**



Soit on fait des bandes cyclables correctes



Soit on choisit une autre solution :

- Soit piste cyclable intercalée entre stationnement et trottoir, ou piste cyclable à mi-hauteur ou autre piste ([voir 3 pages plus loin](#)).
- Soit marquage indicatif de trajectoire si la vitesse constatée n'est pas forte et dans ce cas le cycliste n'est pas emprisonné entre deux dangers et les automobilistes sont soumis, normalement, au Code de la route ([page suivante](#))

Possibilité de marquage indicatif de trajectoire

Prenons l'exemple de l'avenue de Verdun à Vannes

C'est une avenue assez large (7 m dédié à la circulation motorisée), bordée de stationnement et de bande cyclable très étroite (95 cm). Il y a quelques feux, pas de poids lourds, la vitesse n'est pas forte, .

On pourrait réduire de 7 à 6 m la largeur dédiée aux voitures MAIS cela ne donnerait que 1,40 m pour les bandes cyclables, **le danger subsisterait** (portières à droite et risque de percusion par voitures à gauche) : il faudrait normalement 1,50 m + 0,50 m pour les portières, soit total 2,00 m.

C'est un cas où le marquage indicatif de trajectoire conviendrait bien



Le stationnement et les bandes cyclables ne font pas bon ménage



En présence de stationnement, ne pas réaliser de bande cyclable de moins de 2 m (1,50 + 0,50 d'écart)

Sur cette avenue de Billère, Fabrice 51 ans, père de famille, a été tué le 2 août 2020 par collision contre la portière d'une voiture en stationnement qui a été ouverte trop brusquement.

Il ne faut plus réaliser de bandes cyclables étroites s'il y a stationnement.

Le Cerema recommande (fiche N° 2) une largeur de 1,50 à 2 m, plus 50 cm de surlargeur pour portière, soit **2 m à 2,50 m**.

Si l'on ne dispose pas de cette largeur :

→ **soit on supprime le stationnement,**

→ **soit on supprime la bande cyclable**

et dans ce cas ce sont les règles du Code de la route qui

s'appliquent : en agglomération

- les voitures qui dépassent le cycliste laissent un écart de 1 mètre (décret du 14 sept 1998)

- les cyclistes s'écartent des voitures en stationnement (décret du 2 juillet 2015)



Soit on réalise une bande cyclable sans stationnement d'au moins 1,50 m



Soit on garde le stationnement mais on ne fait pas de bande cyclable : les cyclistes et les voitures circulent selon les règles du Code de la route : voitures à plus d'un mètre du cycliste; cyclistes pas trop près des voitures en stationnement



Soit on fait une piste cyclable intercalée

Un îlot séparateur longitudinal de 50 cm en bordure basses est strictement nécessaire pour éviter l'empiètement des voitures.

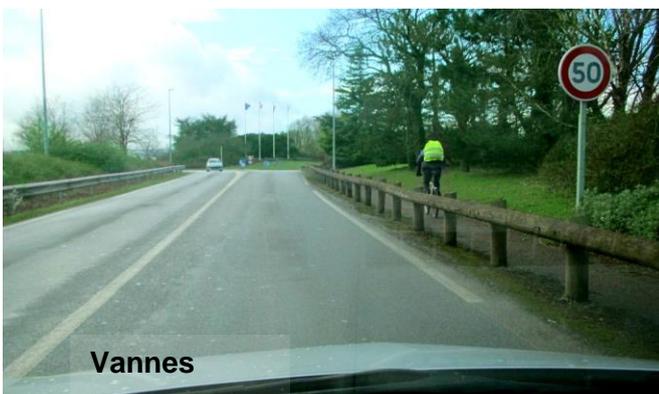
Le risque d'emportierage est faible car :

- la portière côté passager s'ouvre moins souvent que celle du conducteur

- l'îlot séparateur éloigne le cycliste

- le cycliste n'a aucune crainte de s'éloigner côté trottoir.

Les différents types de piste cyclables que les municipalités peuvent réaliser au lieu des bandes cyclables étroites et dangereuses



Pour éviter l'emportière, les constructeurs de voitures devraient adopter pour les charnières des portières :

des crans durs pour que la portière ne s'ouvre pas trop vite, ni trop facilement sur toute sa largeur.

Les portières des voitures, surtout les voitures françaises, ma Clio Renault par exemple, ou le nouveau Grand Scénic, ont des crans DOUX et s'ouvrent trop facilement sur toute leur largeur, dès une première faible poussée de l'épaule mais la palme dans ce domaine revient à la Twingo : un enfant de 8 mois, assis sur son siège auto pourrait presque, en l'effleurant avec sa petite main, l'ouvrir totalement sur 1,20 m en 1/10 de seconde.



Les photos ci-contre montrent la portière d'une **voiture étrangère (Audi)** qui convient **bien** : elle a une charnière solidement crantée : on ne passe pas facilement chaque cran ce qui permet au conducteur d'ouvrir la portière avec arrêts successifs, donc de mieux contrôler sa vitesse d'ouverture et **d'éviter qu'elle lui échappe** sur toute sa largeur suite au premier coup d'épaule, comme c'est le cas actuellement sur la plupart des voitures françaises.



← **1^{er} cran** : la portière ne s'ouvre que de 15 cm ce qui prévient le cycliste et lui donne le temps de réagir (freiner, se déporter) et au conducteur de jeter un œil vers l'arrière



← **2^{ème} cran** : la portière ne s'ouvre que de 50 cm, la portière ne s'ouvrira davantage qu'une seconde après, et seulement si le conducteur la pousse fort .



← **3^{ème} cran** : cette largeur totale ne s'ouvre qu'après plusieurs coup d'épaule successif, donc 2 secondes après le début du commencement de l'ouverture : l'effet de surprise est maîtrisé.

Les "coupés" (une seule porte large) sont encore plus dangereux

La portière des coupés (2 portières - 4 places) est toujours environ 30 cm plus large que la portière des berlines (4 portières - 4 places). L'ouverture d'une telle portière engage encore plus la trajectoire des cyclistes.

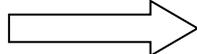


Pour les portières de plus de 1 mètre : coupés ou berlines,
une réglementation spéciale devrait leur imposer,
une des trois solutions suivantes au choix du constructeur :

1 --- soit une porte coulissante - c'est possible : la portière peut très bien passer sur la roue arrière, cela existe déjà sur beaucoup de voitures.

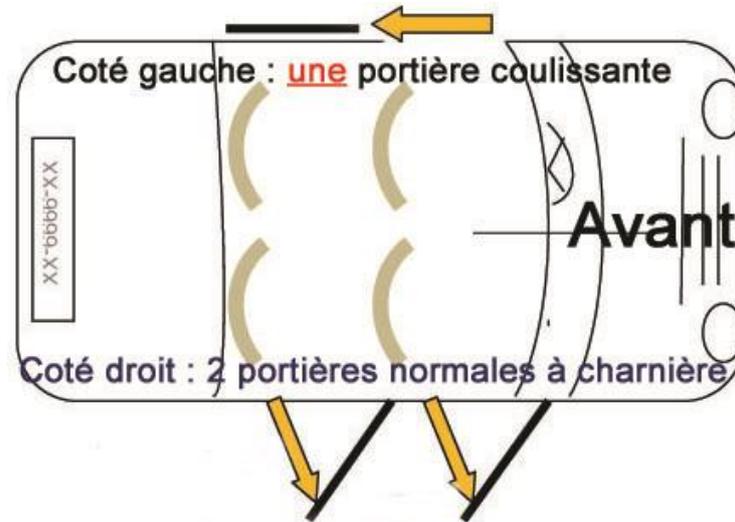
2 -- soit une temporisation de 3 secondes entre "l'ouverture au 1/4" et la continuation de l'ouverture.

3 --- soit une charnière arrière.
Une telle charnière arrière existe bien déjà sur certaines voitures
MERIVA **donc c'est réalisable**



exemple de
charnière
arrière

2^{ème} disposition que les constructeurs de voitures peuvent adopter :
La portière du conducteur coulissante,
une seule portière à gauche,
deux portières normales pivotantes à droite.



Tous les passagers arrières sortent côté droit (côté trottoir).



Côté gauche (côté rue) : portière coulissante sans danger pour les cyclistes et pas de portière gauche arrière donc supprime le risque pour cyclistes.
(Photomontage)

De telles portières coulissantes existent sur certaines voitures, (ci-dessous) **donc c'est réalisable**



Précaution à la portée des automobilistes :

regarder le rétroviseur ou à l'arrière **avant d'ouvrir la portière**, et l'ouvrir en deux temps.



The dutch reach

Cette méthode hollandaise consiste à prendre l'habitude d'ouvrir la portière avec la main droite : c'est le **Dutch reach**.



Ce geste provoque automatiquement une rotation du buste vers la gauche et de ce fait on est en meilleure position pour regarder vers l'arrière afin de voir un cycliste qui arriverait.

Mais, j'ai essayé et ce n'est pas évident car le volant gêne pour accéder à la poignée avec le bras droit parce que la position de la poignée est toujours avancée vers l'avant justement pour qu'on puisse bien la prendre avec la main GAUCHE. (la photo hollandaise de gauche, que j'ai piquée sur internet, est vraisemblablement truquée : la poignée n'est pas où est sa main, il n'a pas la main dessus)

