



# Motor-homes

## BRIEFING

Les motor-homes sont des véhicules automobiles habitables qui rencontrent de plus en plus de succès auprès de la population et en particulier auprès des vacanciers qui désirent voyager. Et pour preuve, les ventes de ce type de véhicules ont doublé en 10 ans. En effet, le nombre d'immatriculations de motor-homes neufs est graduellement passé de 2.789 (en 2011) à 5.437 (en 2020), progressant ainsi de 95% (FEBIAC, 2021). On compte actuellement plus de 60.000 véhicules de ce type en Belgique. Leur présence accrue sur nos routes nous questionne sur leur place dans la circulation et, plus particulièrement, sur leur impact en termes de sécurité.

Chaque année, on recense en moyenne près de 50 accidents corporels impliquant un véhicule de camping. Au cours des 10 dernières années, ces accidents ont fait 732 victimes, parmi lesquelles 718 blessés et 14 tués. Si les accidents impliquant les véhicules de camping restent relativement rares, les conséquences peuvent être très graves, tant pour les occupants de ce type de véhicules que pour les autres usagers de la route impliqués dans l'accident.

## SOMMAIRE

- Que sont les motor-homes ?
- Que nous apprennent les données d'accidents ?
- Recommandations par l'institut Vias
- Autres sources d'information

## Faits marquants

- En Belgique, les ventes de véhicules de camping de type motor-home ont **doublé en 10 ans**.
- En moyenne, près de **50** accidents impliquant un véhicule de camping sont recensés chaque année sur nos routes, soit près d'un accident par semaine.
- **25%** des accidents impliquant un motor-home ont lieu durant les seuls mois de juillet et août.
- Ce type d'accident est presque **2 fois plus grave** que les accidents impliquant une voiture particulière.
- L'âge moyen des conducteurs de motor-homes impliqués dans un accident corporel est de **51** ans. C'est 10 ans de plus que l'âge moyen des automobilistes impliqués dans un accident.

*Veillez référer au présent document comme suit :*

*Institut Vias (2021) Briefing « Motor-homes ». Bruxelles, Belgique, Institut Vias, [www.vias.be/briefing](http://www.vias.be/briefing)*

*Rédaction de ce document : Quentin Lequeux, [quentin.lequeux@vias.be](mailto:quentin.lequeux@vias.be)*



# Que sont les motor-homes ?

## Quels sont les types de motor-homes ?

---

Un motor-home est un véhicule automobile habitable. Selon le pays, ce type de véhicule est parfois aussi appelé « mobilhome<sup>1</sup> », « camping-car », « autocaravane » ou encore « véhicule récréatif ». Un motor-home peut généralement être conduit avec un simple permis auto (permis B) lorsque la MMA du véhicule (Masse Maximale Autorisée) est inférieure ou égale à 3,5 tonnes. Si la MMA du véhicule dépasse 3,5 tonnes, le motor-home est alors considéré comme un véhicule lourd et sa conduite exige un permis C.

On peut distinguer différents types de motor-homes dont les principaux sont :

- Le fourgon aménagé : il s'agit d'un véhicule utilitaire habitable qui comporte au moins un couchage et dont la hauteur est située entre 2 m et 3 m et la MMA est inférieure ou égale à 3,5 t. Lorsque la hauteur du fourgon est inférieure à 2 m et qu'il est équipé d'un toit relevable, on parle plutôt de « van ».
- La capucine : il s'agit d'un camping-car avec un lit situé au-dessus du toit de la cabine.
- Le profilé : il s'agit d'un modèle allégé de la capucine. Il ne comprend pas de couchette au-dessus de la cabine, ce qui lui confère une forme plus aérodynamique.
- L'intégral : le camping-car intégral ne possède aucune séparation entre la cabine de conduite et l'espace de vie.

## Que dit la loi ?

---

Selon la loi<sup>2</sup>, les motor-homes sont des véhicules à usage spécial de catégorie M conçu pour pouvoir servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants :

- des sièges et une table ;
- des couchettes qui peuvent être créées avec ou sans sièges ;
- un coin cuisine ;
- des espaces de rangement.

Ces équipements doivent être inamovibles ; toutefois, la table peut être conçue pour être facilement escamotable.

---

<sup>1</sup> Notons qu'en France, ce terme ne désigne pas un camping-car mais une petite habitation de construction légère dont les fondations ne sont pas fixées définitivement au sol.

<sup>2</sup> cf. Chapitre I de l'Arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (code-de-la-route.be (2021a)).

## Ceinture de sécurité

Les véhicules automobiles de camping dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 t, mis en circulation à entre le 1<sup>er</sup> janvier 1991 et le 31 mars 2003, doivent être pourvus de ceintures de sécurité au moins à la place du conducteur et à la place latérale avant. Dans les motor-homes immatriculés pour la première fois depuis le 31 mars 2003, tous les sièges doivent être équipés de ceintures, y compris les sièges dans l'habitacle. Les places assises sont autorisées dans la partie habitable d'un véhicule de camping s'il existe une ouverture entre la cabine de conduite et la partie habitable d'au moins 25 cm x 30 cm qui permette les communications orales et visuelles entre le conducteur et les passagers de la partie habitable.

Cette obligation ne s'applique toutefois pas aux sièges disposés latéralement. Mais les passagers de véhicules automobiles en circulation doivent porter la ceinture de sécurité aux places qui en sont équipées<sup>3</sup> et il est obligatoire d'occuper en premier lieu les sièges qui en sont pourvus. Enfin, pour le transport d'enfants (âgés de moins de 18 ans et mesurant moins d'1m35), les règles concernant l'utilisation de sièges-autos et rehausseurs sont identiques à celles pour les voitures particulières.

## Limitations de vitesse

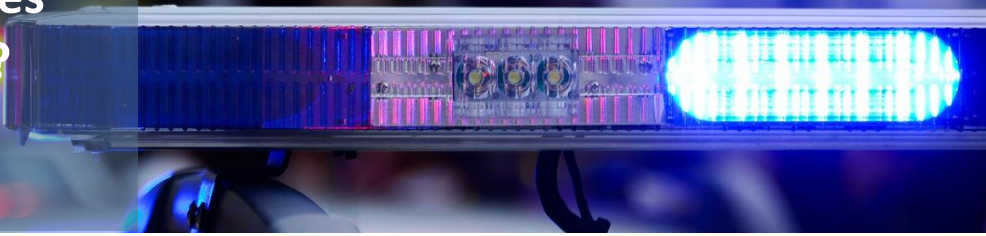
Les limitations de vitesse qui s'appliquent pour les motor-homes sont les mêmes que pour les voitures particulières<sup>4</sup>: 50 km/h en agglomération (30 km/h en Région de Bruxelles-Capitale depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021), 90 km/h sur les routes ordinaires hors agglomération (70 km/h en Flandre depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 et en Région de Bruxelles-Capitale depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021) et 120 km/h sur les autoroutes et les routes pourvues d'une berme centrale et d'au moins 2 bandes de circulation par sens de circulation. Si la MMA du motor-home est supérieure à 3,5 t, le véhicule entre alors dans la catégorie des poids lourds et sa vitesse y est donc limitée à 90 km/h.

---

<sup>3</sup> cf. Article 35 de l'Arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (code-de-la-route.be (2021b)).

<sup>4</sup> cf. Article 11 de l'Arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (code-de-la-route.be (2021c)).

# Que nous apprennent les données d'accidents ?



Aux yeux de la loi, et au même titre que les voitures particulières, les motor-homes sont des véhicules de catégorie M, c'est-à-dire des véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de passagers et ayant au moins quatre roues. Ces véhicules sont d'ailleurs soumis, à quelques exceptions près, aux mêmes règles de circulation et de stationnement qu'une voiture classique. Lorsque ce type de véhicule est impliqué dans un accident corporel, celui-ci est encodé par la Police en tant que « véhicule de camping » dans le formulaire d'accident. Toutefois, il est considéré plus généralement comme faisant partie de la catégorie des « voitures particulières » qui comprend en outre: les voitures personnelles, les voitures à double emploi et les mini-bus.

Afin d'étudier l'impact des motor-homes sur la sécurité routière, et en raison de son appartenance à la catégorie des voitures particulières, il a donc été choisi de comparer l'accidentologie de cette catégorie de véhicules à celle des autres types de voitures. Par ailleurs, de par leur masse (la MMA pouvant parfois dépasser 3,5 tonnes) et leurs dimensions, il est également intéressant de comparer l'accidentologie de ce type de véhicules à celle des camionnettes qui, même si ces dernières ont des fonctions différentes, sont aussi des véhicules plus lourds et plus volumineux que la plupart des voitures particulières. Or nous savons, par exemple, que la masse des véhicules joue un rôle déterminant dans le degré de gravité des accidents de la route dans lesquels ils sont impliqués.

Ce chapitre présente donc les statistiques d'accidents relatives aux motor-homes et, comme point de comparaison, celles relatives aux autres types de voitures et aux camionnettes. Autrement dit, nous distinguerons ici trois catégories de véhicules :

- Les véhicules de camping (motor-homes) ;
- Les voitures particulières (à l'exception des véhicules de camping) ;
- Les camionnettes (définies comme des véhicules motorisés destinés au transport de marchandises avec une MMA de 3,5 tonnes).

## Les accidents impliquant un motor-home sont-ils fréquents ?

En Belgique, 475 accidents corporels impliquant un motor-home ont été répertoriés durant ces 10 dernières années (2011-2020). On enregistre donc en moyenne entre 45 et 50 accidents de ce type chaque année (voir Tableau 1). Ce nombre fluctue légèrement d'une année à l'autre mais on observe toutefois une tendance générale à la baisse. En effet, alors que le nombre d'accidents de motor-home s'élevait en moyenne à 58 accidents chaque année entre 2011 et 2015, celui-ci passe sous la barre des 50 accidents annuels ces 5 dernières années (entre 2016 et 2020) et seuls 24 accidents de ce type ont été enregistrés durant l'année 2020. Il est à noter que ce résultat s'inscrit surtout dans la baisse plus globale du nombre d'accidents de la route observée lors du début de la pandémie de COVID-19 (cf. Sloomans, F. (2021)).



**Tableau 1 : Évolution du nombre d'accidents corporels impliquant un motor-home et nombre de victimes dans ces accidents (2011-2020).**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Accidents corporels	56	73	50	58	51	40	40	38	45	24
Blessés	83	109	86	84	81	61	53	60	71	30
Décédés 30 jours	1	2	2	2	2	0	1	1	3	0
Total victimes	84	111	88	86	83	61	54	61	74	30

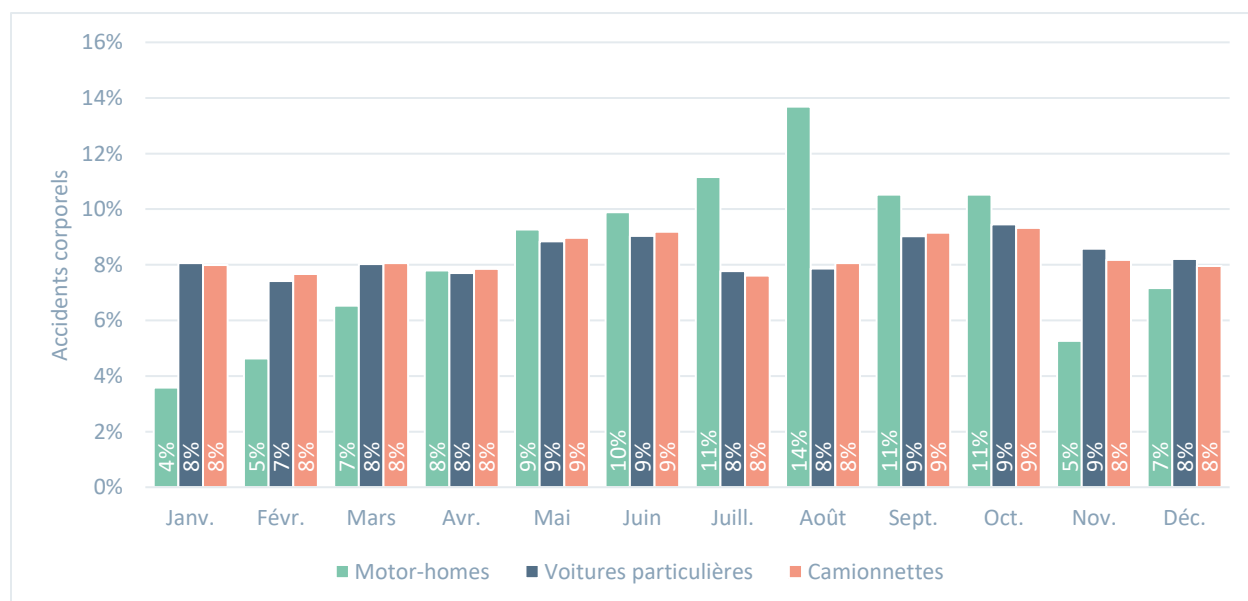
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias.

Au total, les accidents de motor-home ont fait 732 blessés et 14 tués ces 10 dernières années. Notons que l'évolution du nombre de victimes d'une année à l'autre suit d'assez près celle du nombre d'accidents corporels. Au vu des chiffres, les accidents impliquant un motor-home sont relativement peu fréquents. En effet, ils représentent 0,1 % de l'ensemble des accidents de voiture (et 0,5 % de l'ensemble des accidents sur autoroute). Néanmoins, lorsque ce type d'accident se produit, il peut être extrêmement grave.

## À quel moment se produisent les accidents de motor-home ?

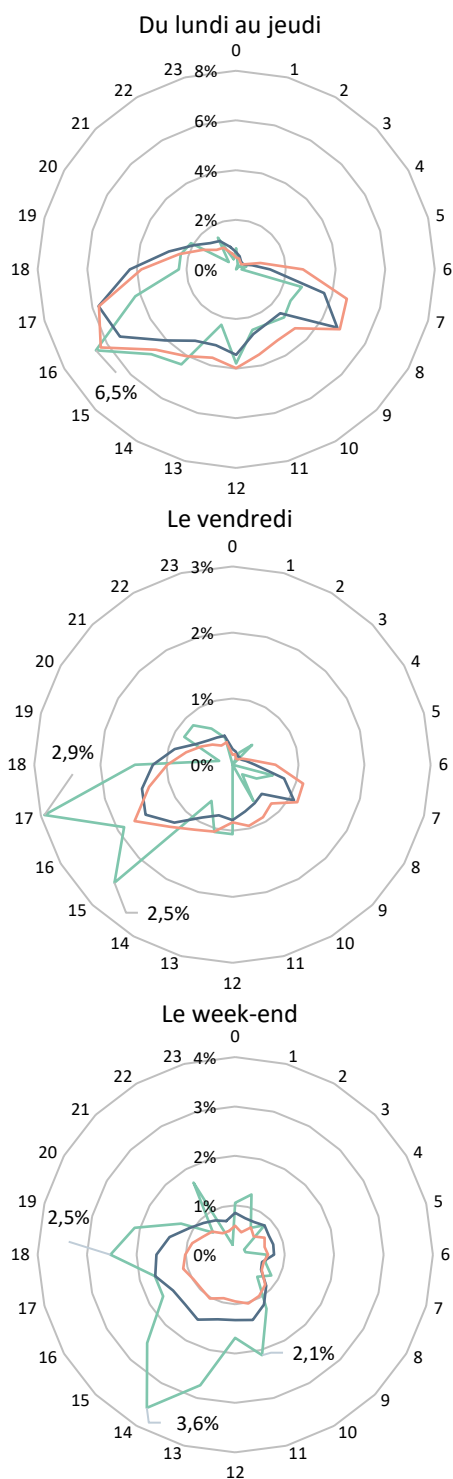
La Figure 1 montre la répartition du nombre d'accidents corporels impliquant un motor-home au cours des différents mois de l'année, et la compare avec la répartition des accidents impliquant les voitures particulières (à l'exception des véhicules de camping) et celle des accidents de camionnette.

**Figure 1. Répartition du nombre d'accidents corporels impliquant respectivement les motor-homes, les voitures particulières et les camionnettes au cours des différents mois de l'année (2011-2020).**



Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias.

**Figure 2. Répartition horaire du nombre d'accidents impliquant les motor-homes (en vert), les voitures (en bleu) et les camionnettes (en orange) au cours de la semaine (2011-2020).**



Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias.

Sans surprise, nous observons que la plupart des accidents impliquant un motor-home surviennent durant la saison estivale et plus particulièrement durant les mois de juillet (11%) et août (14%), lorsque de nombreux utilisateurs de motor-homes partent ou reviennent de vacances. Ainsi, 25% de ce type d'accident se produit durant les vacances d'été. C'est plus que la part des accidents impliquant les voitures particulières (16%) ou que la part des accidents de camionnette durant cette période (16%). Comparativement à ces deux types d'utilisateurs, la part des accidents de motor-home est aussi proportionnellement plus élevée au début et à la fin de saison touristique (c'est-à-dire durant les mois de mai, juin, septembre et octobre). Durant les mois les plus froids de l'année, le pourcentage d'accidents de mobilhome est moins élevé, mais il reste toutefois plus élevé en décembre qu'en novembre et en janvier, ce qui peut s'expliquer par le fait que de nombreux utilisateurs de motor-homes choisissent de partir durant les vacances de fin d'année.

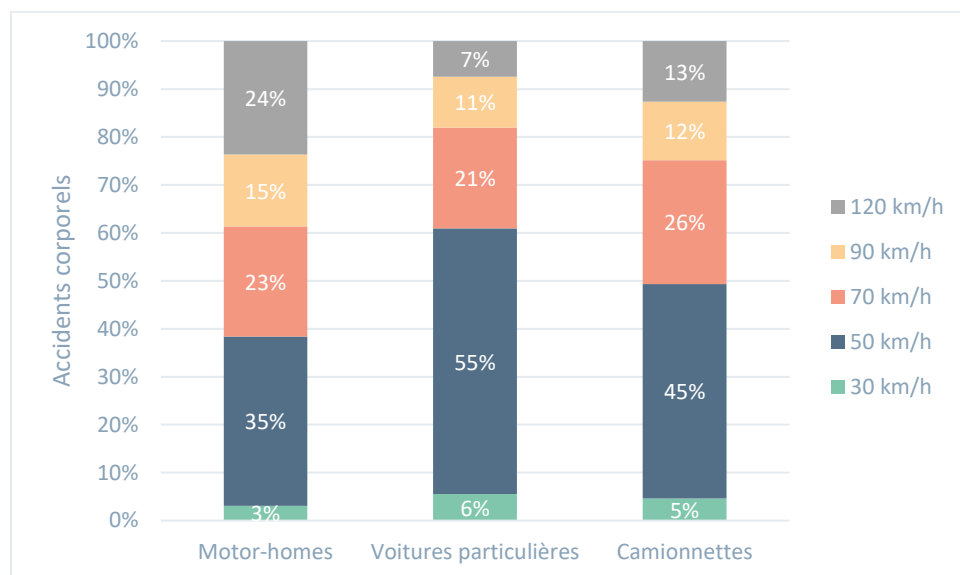
Si l'on regarde la répartition du nombre d'accidents de motor-home au cours de la semaine, nous constatons que ces accidents se produisent davantage le week-end (16% en moyenne) qu'en semaine (13% en moyenne). C'est le vendredi entre 15h et 17h que l'on enregistre le plus d'accidents de ce type, avec un pic autour de 17h où l'on enregistre près de 3% de l'ensemble des accidents de motor-home (voir Figure 2). Les autres jours de semaine (du lundi au jeudi), c'est également et plus précisément autour de 16h que le pourcentage d'accidents de motor-home est le plus élevé (6,5% sur les 4 jours, soit en moyenne 1,6% par jour à cette heure-là). Ce pourcentage est assez proche de celui des accidents de voiture et des accidents de camionnette qui surviennent à cette heure de la journée.

Enfin, durant le week-end, le pic d'accidents de motor-home se situe plutôt aux alentours de 14h. On y enregistre (samedis et dimanches confondus) 3,6% de l'ensemble des accidents de motor-home enregistrés sur l'entièreté de la semaine. C'est bien plus que le pourcentage d'accidents de voiture (1,5%) ou que le pourcentage d'accidents de camionnette (1,0%) qui se produisent le week-end à cette heure-là.

## Où les accidents de motor-home se produisent-ils ?

La Figure 3 montre que les accidents de motor-home se produisent autant en agglomération (38%) qu'en dehors de celles-ci, là où la vitesse est limitée à 70 km/h ou à 90 km/h. En comparaison avec les accidents de voiture, il apparaît aussi que ce type d'accident survient davantage sur les autoroutes et sur les voies rapides. Alors que seuls 7% des accidents de voiture se produisent sur l'autoroute, ce pourcentage atteint 24% pour ce qui concerne les accidents de motor-home.

**Figure 3. Répartition des accidents corporels impliquant les véhicules de camping, les voitures particulières et les camionnettes, selon le type de route (2011-2020).**



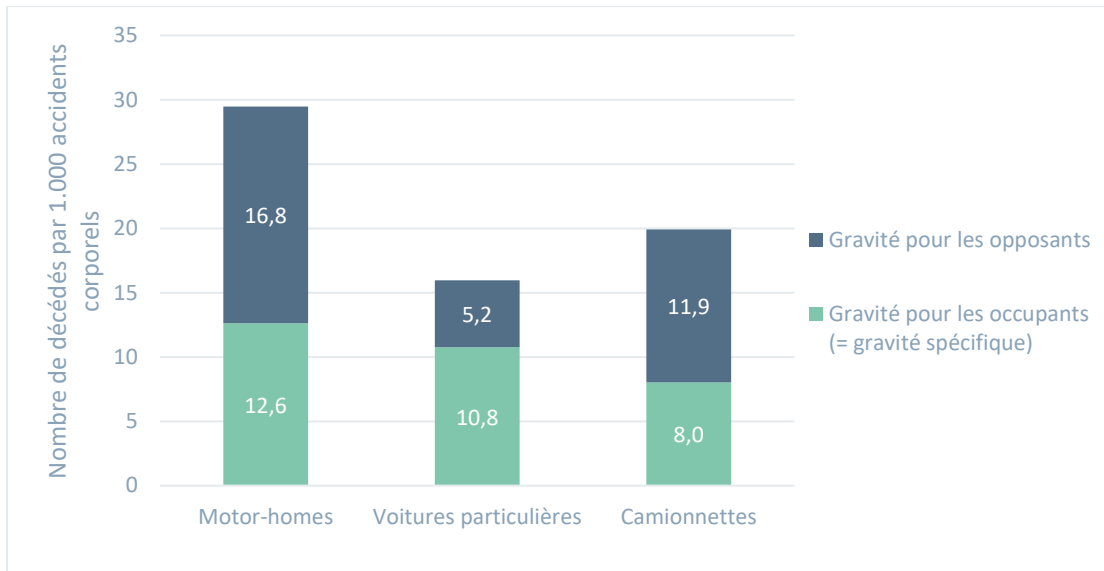
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias.

De par leur fonction, les véhicules de camping sont aussi plus nombreux sur ce type de routes qu'ils empruntent pour parcourir de longues distances. Au total, si l'on prend en compte les autoroutes, on constate que 62% des accidents impliquant des motor-homes ont lieu hors agglomération. Ce pourcentage s'élève seulement à 39% pour les accidents de voiture et à 51% pour les accidents de camionnette.

## Quelle est la gravité des accidents impliquant un motor-home ?

La Figure 4 compare la gravité des accidents de motor-home avec la gravité des accidents de voiture et des accidents de camionnettes. La gravité d'un accident corporel est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1.000 accidents corporels.

Figure 4. Gravité des accidents corporels impliquant les véhicules de camping, les voitures particulières et les camionnettes (2011-2020).



Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias.

Nous pouvons constater que la gravité des accidents impliquant un motor-home est particulièrement élevée, et ce, tant pour les occupants du véhicule de camping (gravité spécifique = 12,6) que pour les autres usagers de la route impliqués dans ces accidents (gravité pour les opposants = 16,8). La gravité totale des accidents de motor-homes est de 29,4. Ces accidents sont donc près de deux fois plus graves que les accidents de voiture (16,0) et sont même plus graves que les accidents de camionnette (19,9). La vitesse est souvent évoquée comme facteur aggravant dans les accidents de la route. Or il n'y a pas de raison de supposer que les véhicules de camping roulent à des vitesses plus élevées que les autres véhicules, ceux-ci étant soumis aux mêmes règles que les voitures et les camionnettes en matière de limitations de vitesse (ou que les camions si leur MMA dépasse 3,5 t). En réalité, il s'agit davantage d'une question de masse du véhicule, d'usage de la ceinture de sécurité, de fonction du véhicule et de profil des conducteurs.

D'une part, nous constatons dans les accidents de motor-home, que la gravité de l'opposant est supérieure à la gravité spécifique. En effet, un véhicule de masse plus élevée subit moins de variation de vitesse en cas de collision avec un autre véhicule (Temmerman et al., 2016). Les blessures du conducteur du véhicule lourd sont, par conséquent, souvent moins graves que celles des conducteurs de véhicules motorisés plus légers. D'autre part, ce principe s'applique aussi pour les conducteurs de camionnette qui ont généralement une masse plus élevée que les autres véhicules motorisés. Dans les autres cas, en cas de collision avec un usager faible, c'est chez ce dernier que le niveau de blessures sera généralement le plus élevé.

En cas d'accident, la gravité spécifique reste toutefois, en nombre absolu, plus élevée parmi les occupants du motor-home que parmi les occupants de voiture ou de camionnette. Cela est particulièrement vrai pour ce qui concerne les passagers installés dans le motor-home. En effet, sur base des données d'accidents des 10 dernières années, on constate que 1,2% des passagers de motor-home impliqués dans un accident ont perdu la vie. C'est deux fois plus que le pourcentage des passagers de voiture qui décèdent (0,6%).



Ici, l'usage ou plutôt le non-usage de la ceinture de sécurité joue un rôle essentiel en termes de sécurisation des passagers. Alors que, dans les voitures, le taux actuel de port de la ceinture est de 95,7% chez les passagers avant et de 86,3% chez les passagers arrière (Lequeux & Pelssers, 2018), nous pouvons supposer que ce taux est moins élevé chez les passagers installés dans les motor-homes. Rappelons que la loi relative au port de la ceinture diffère selon le type de véhicule et que, dans le cas des véhicules de camping, les sièges disposés latéralement ne doivent pas obligatoirement être équipés de ceintures. Or, il est possible que les passagers occupent ces sièges dépourvus de ceinture de sécurité plutôt que les sièges qui en sont équipés, et ce, même lorsque ces derniers sont libres. En outre, pendant le trajet, les passagers peuvent également être tentés de quitter leur siège, par exemple, pour aller chercher un objet ou une boisson.

D'autre part, un crash-test effectué entre un motor-home et une voiture à 56 km/h a montré que la voiture a subi globalement moins de dégâts malgré la différence de poids (ADAC, 2021a). Contrairement aux motor-homes, les voitures modernes sont conçues avec des zones de déformation importantes. Les motor-homes sont quant à eux construits sur le châssis d'un véhicule utilitaire et ces zones sont moins développées puisque l'objectif essentiel est leur capacité de charge. Par ailleurs, le matériel présent à bord (vaisselle, réfrigérateur, four, etc.) n'est pas toujours suffisamment arrimé au véhicule pour résister à un impact et, en cas d'accident, celui-ci peut être propulsé à travers l'habitacle et blesser les passagers.

Enfin, une autre caractéristique propre aux motor-homes est le fait que, en cas de freinage, ces véhicules ont besoin d'une distance plus longue pour s'arrêter complètement. En général, plus grande est la masse du véhicule, plus longue est sa distance de freinage. Ainsi, à une vitesse de 80 km/h, la distance de freinage d'un motor-home est d'environ 30 m, tandis que celle-ci est d'environ 28 m pour une camionnette et de 22 m pour une voiture (ADAC, 2021b). En cas d'accident où un freinage d'urgence a dû être effectué, la vitesse du motor-home au moment de l'impact sera donc en moyenne plus élevée que celle d'un véhicule plus léger, ce qui peut engendrer des blessures plus graves parmi les occupants de motor-home mais également parmi les autres usagers de la route impliqués dans l'accident.

## Quel est le profil du conducteur de motor-home ?

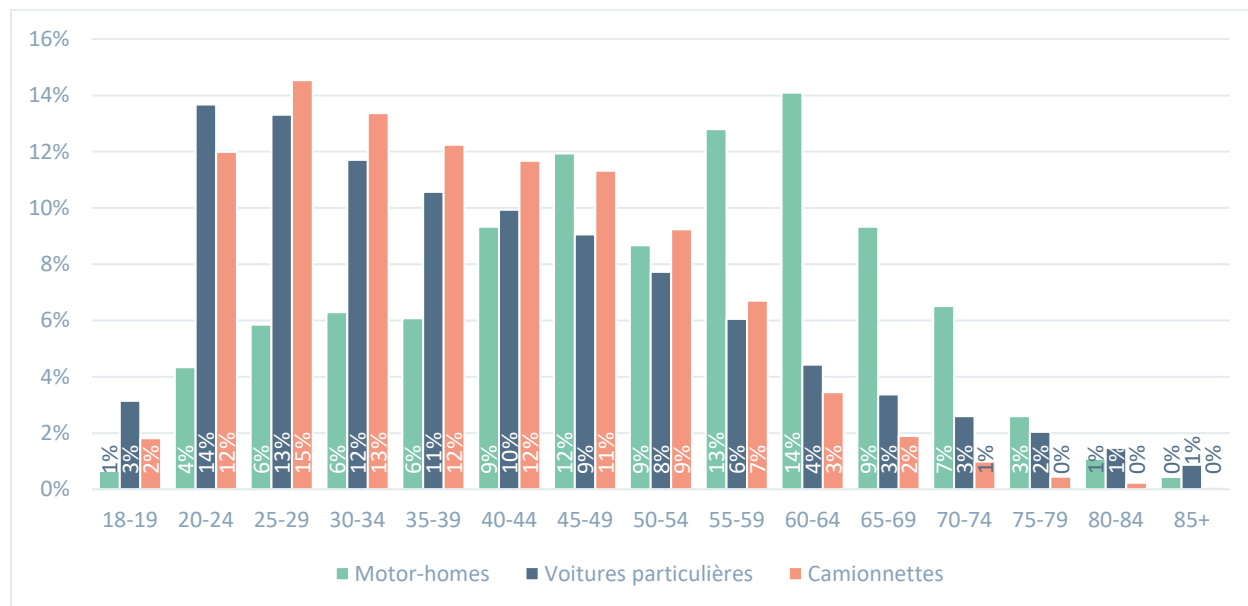
---

Les conducteurs de motor-home impliqués dans un accident corporel ont en moyenne 51 ans et sont principalement de sexe masculin. Cette moyenne d'âge est bien supérieure à celle des conducteurs de voiture impliqués dans un accident (41 ans) ou que celle des conducteurs de camionnette (39 ans). Nous pouvons donc supposer que l'âge moyen des conducteurs de motor-home est plus élevé que l'âge moyen des autres automobilistes. Or, en vieillissant, nous devenons plus fragiles. Les fractures osseuses surviennent plus facilement, les blessures guérissent plus difficilement et les éventuelles maladies existantes entraînent des complications qui dépassent largement le niveau de gravité initial des blessures subies (DaCoTA, 2012). Là où pour un même accident une personne jeune ne sera que légèrement blessée, une personne plus âgée peut subir une blessure grave, voire décéder des suites de complications. Ceci peut donc, en partie, aussi expliquer pourquoi la gravité spécifique des accidents de motor-home est si élevée. S'agissant des automobilistes, le risque d'être tué ou gravement blessé est 4 fois plus élevé pour une personne âgée de 75 ans et plus que pour l'ensemble des usagers (Martensen, 2014).

La Figure 5 montre la distribution des conducteurs (âgés d'au moins 18 ans) impliqués dans un accident corporel en fonction des catégories d'âge et du type de véhicule. Il apparaît que la plupart des conducteurs de motor-home

impliqués étaient âgés entre 60 et 64 ans (14%). C'est bien plus que la part des automobilistes (4%) et que celle des conducteurs de camionnette (3%) compris dans cette tranche d'âges au moment de l'accident. Au total, les plus de 55 ans représentent respectivement 47% des conducteurs de motor-home, 21% des automobilistes et 14% des conducteurs de camionnette impliqués dans un accident corporel.

**Figure 5. Distribution des conducteurs (âgés d'au moins 18 ans) impliqués dans un accident corporel par catégories d'âge et par type de véhicule (2011-2020).**



Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias.

Enfin, notons aussi que les conducteurs de motor-home impliqués dans un accident sur nos routes étaient, pour la plupart d'entre eux, de nationalité belge. Néanmoins, de nombreux vacanciers étrangers viennent ou transitent par notre pays. Ainsi, sur base des données d'accidents survenus au cours des 10 dernières années, 12% de conducteurs de motor-home impliqués dans un accident étaient de nationalité étrangère. Parmi ces conducteurs étrangers, deux tiers étaient des Hollandais.

# Recommandations



## RECOMMANDATIONS DE L'INSTITUT VIAS

### Avant le départ

- Faites attention à la masse maximale. La plupart des motor-homes ont une masse inférieure à 3,5 t et sont donc accessibles aux titulaires d'un permis B. Il est essentiel de ne pas dépasser cette masse, dans quel cas, vous risquez une amende lors d'un contrôle et serez contraint de décharger le surplus sur place.
- Chargez correctement le motor-home. Placez les objets encombrants (vélos, tables, etc.) dans la soute à bagages et fixez-les avec des sangles. Les objets lourds doivent être mis le plus bas possible afin d'éviter qu'ils ne tombent en roulant, tandis que les bagages légers peuvent être rangés en hauteur. Une charge mal répartie ou un véhicule en surcharge impacte la tenue de route et allonge la distance de freinage.
- Notez les dimensions de votre véhicule sur un papier. Bien connaître les dimensions du véhicule est indispensable. Notez-les sur un papier que vous conservez à portée de main.
- Choisissez un système de navigation spécial motor-home. Si vous achetez un système de navigation, choisissez un modèle spécial qui prendra en compte la taille, le poids et la vitesse du véhicule.

### Au moment du départ

- Procédez aux dernières vérifications. Faites-le tour du véhicule et assurez-vous que les trappes sont bien verrouillées, comme le "cache" de la prise électrique, le portillon de la cassette WC et la soute à bagages. Fermez le robinet de gaz et rentrez l'antenne de votre télévision satellite.
- Verrouillez tout à l'intérieur. Passez aussi à l'intérieur du véhicule et rangez tout ce qui pourrait tomber ou rouler en route. Un objet qui tombe pendant le trajet peut déconcentrer le conducteur. Veillez à ce que les portes des placards et les tiroirs soient bien fermés et verrouillez le frigo.
- Ne soyez pas pressé. Partir en vacances en motor-home, c'est un art de vivre plutôt qu'une manière de voyager. Surtout, n'essayez pas d'arriver le plus vite possible à destination.

Retrouvez ces conseils avant de prendre la route via ce petit [film](#)

### Sur la route

- Occupez d'abord les sièges équipés d'une ceinture de sécurité et restez tout le temps attaché. Pendant le trajet, la tentation est grande pour les enfants de se lever pour aller chercher un objet. Mais, comme tous les passagers, ils doivent en permanence porter leur ceinture.
- Véhicule plus long = virage plus large. Plus votre véhicule est long, plus vous devez prendre votre virage large pour éviter d'accrocher le flanc ou de monter sur un obstacle avec les roues arrière.
- Tenez compte de son poids et de sa hauteur. Un motor-home pèse en moyenne une tonne de plus qu'une voiture traditionnelle. La distance d'arrêt en sera forcément plus grande. Pensez à doubler la distance de sécurité par rapport au véhicule qui vous précède. Un motor-home est plus haut qu'une voiture et prend donc plus facilement le vent, ce qui risque de le faire vaciller lorsque vous croisez un camion ou quand il y a du vent. Adaptez alors votre vitesse aux conditions climatiques.



## Autres sources d'information

L'Administration nationale suédoise des Transports (Trafikverket) a réalisé des crash-tests avec des motor-homes modernes. Les résultats des tests montrent que ces véhicules ne sont pas suffisamment sûrs.

- Krocktester av husbilar. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Sakerhet-i-bil/Krocksakerhet/krocktest-husbilar>

Une étude menée en Australie détaille les risques auxquels les personnes retraitées qui conduisent des grands véhicules, tels que des motor-homes, peuvent être exposées en termes de santé et de sécurité routière.

- Obst, P.L., Brayley, N. & King, M.J. (2008). Grey Nomads: Road Safety Impacts and Risk Management. Centre for Accident Research and Road Safety - Queensland (CARRS-Q), Queensland University of Technology (QUT). In: 2008 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference, 10-12 November 2008, Adelaide South Australia.



# Bibliographie

ADAC (2021a). Crashtest: So einfach können Wohnmobile sicherer werden. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club. Consulté le 8 novembre 2021 sur <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/crashtest/sicherheit-wohnmobil-rueckbank>

ADAC (2021b). Bremswege im Vergleich. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club. Consulté le 24 novembre 2021 sur <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/crashtest/sicherheit-wohnmobil-rueckbank>

code-de-la-route.be. (2021a). Chapitre I de l'Arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Consulté le 14 juin 2021 sur <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/reglement-technique-des-vehicules/115-art1-v15-115>

code-de-la-route.be. (2021b). Article 35 de l'Arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. Consulté le 30 juin 2021 sur <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/code-de-la-route/205-art35>

code-de-la-route.be. (2021c). Article 11 de l'Arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. Consulté le 9 juillet 2021 sur <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/code-de-la-route/170-art11>

DaCoTA (2012). Older Drivers. Deliverable 4.8 of the EC FB7 project DaCoTA. Consulté le 15 septembre 2021 sur <https://www.dacota-project.eu/Deliverables/Webtexts/Older%20Drivers.pdf>

FEBIAC (2021). Fédération Belge et Luxembourgeoise de l'Automobile et du Cycle. Statistiques consultées le 5 mai 2021 sur <https://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23>

Lequeux, Q. & Pelssers, B. (2018). Tout le monde porte-t-il la ceinture ? - Résultats de la mesure de comportement Vias 2018 sur le port de la ceinture de sécurité, Bruxelles, Belgique : Institut Vias - Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Martensen, H. (2014). @RISK : Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Slootmans, F. (2021). Rapport Statistique 2021 - Accidents de la route 2020, Bruxelles, Belgique : Institut Vias - Centre de Connaissance de Sécurité Routière.

Temmerman P., Slootmans F. & Lequeux Q., (2016). Les accidents impliquant des camions - Phase 1 - Étendue du problème, revue de littérature, analyse des données d'accidents et enquête. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.