

Comité d'action politique motocycliste



C.P. 49 120, Place Versailles
Montréal (Québec), H1N 3T6

Téléphone : (514) 253-CAPM / (514) 253-2276
Télécopieur : (514) 253-2276
Courriel : info@capm.qc.ca
Site web : www.capm.qc.ca

Magazine :
La Griffe du loup
Revue :
Les Cahiers du CAPM
Bulletin interne :
Le Bloc-Notes du CAPM

Mémoire présenté à la
Ville de Montréal

La motocyclette à Montréal

Le 29 août 2007

1 - Table des matières

1 -	Table des matières	2
2 -	Introduction	3
3 -	Le Comité d'action politique motocycliste.....	4
4 -	Mise en contexte.....	5
5 -	La région métropolitaine.....	6
5.1 -	Population motocycliste	6
6 -	Les aspects positifs	7
6.1 -	La circulation	7
6.2 -	Les espaces de stationnement.....	8
6.3 -	La diminution des gaz à effet de serre	9
6.4 -	Autres types de promotion	10
7 -	Les mesures connexes.....	11
7.1 -	Les voies réservées.....	11
7.2 -	Le contrôle du bruit.....	11
8 -	Conclusion	12
9 -	Annexe A.....	13
10 -	Annexe B.....	15
11 -	Annexe C.....	16

2 - Introduction

Dans un premier temps, nous voudrions souligner l'excellent travail qui a été accompli dans le cadre du 'Plan de transport 2007' de la ville de Montréal. Son contenu dénote une volonté de couvrir toutes les facettes et une volonté d'être au diapason des grandes préoccupations contemporaines en matière de transport urbain.

Cependant nous y avons remarqué une absence de taille en regard des motocyclettes qui semblent être englobées dans le parc automobile. À aucun endroit dans le document, nous n'avons pu trouver le mot 'motos' ou 'motocyclettes'. Il est évidemment tentant d'identifier les automobiles et les motocyclettes comme étant similaires quant aux préoccupations de circulation urbaine, mais ce faisant nous passons sous silence la place qu'ont faite, à la moto, toutes les grandes villes du globe. Notre intention n'est pas de critiquer cette omission bien involontaire, mais plutôt de soulever ce fait comme une preuve de la méconnaissance du véhicule que constitue la moto.

L'objectif de ce mémoire est de démystifier ce véhicule, de démontrer les effets positifs de son intégration harmonieuse au transport urbain et de démontrer qu'il faut en faire la promotion dès maintenant si nous voulons en recueillir les bénéfices plus tard.

3 - Le Comité d'action politique motocycliste

Le Comité d'action politique motocycliste (CAPM), fondé le 2 octobre 1993, représente plus de 95% du monde motocycliste organisé au Québec. Sa mission est la défense et la promotion des droits et liberté des motocyclistes québécois. Il tente de combattre toutes formes de discriminations à l'égard des motocyclistes et entre eux. C'est un organisme autonome composé uniquement de motocyclistes sans distinction d'appartenance et sans discrimination aucune. La motocyclette étant un véhicule de promenade défini dans le Code de la sécurité routière, notre but est de veiller à ce que l'application de la réglementation se fasse de façon équitable et sans discrimination. Toutes les actions entreprises en ce sens le sont toujours dans le cadre de la légalité.

Le CAPM daigne être reconnu comme le seul porte-parole politique de la communauté motocycliste du Québec et représente celle-ci auprès des organismes voués à l'atteinte de sa mission ou susceptibles de l'entraver. Il développe l'expertise nécessaire à assurer une présence significative, que ce soit de façon formelle ou informelle, auprès de personnes ou d'organisations influentes. Ses objectifs sont de mettre en place, de maintenir et de supporter les structures adaptées à sa mission de manière à assurer une présence à la grandeur du Québec.

Grâce à son dynamisme à la mesure des problèmes réels vécus au quotidien par les motocyclistes du Québec, le CAPM a su maintenir depuis plus de quatorze ans, une influence mobilisatrice guidée par ses valeurs de dialogue et de concertation. Il a d'ailleurs reçu au cours des années un appui non équivoque par leur présence à la Journée du loup, le rassemblement annuel des motocyclistes en regard de la défense leurs droits et de leurs libertés.

4 - Mise en contexte

Depuis plusieurs années de nombreux pays à travers le monde font la promotion de la moto comme un des moyens de transport privilégiés. Cette approche s'inscrit dans une volonté de favoriser le désengorgement urbain et de faire la promotion d'un véhicule qui diminue la prolifération des gaz à effet de serre.

Puisque cette promotion est encore absente des grandes villes québécoises, les motos sont encore identifiées comme un loisir plutôt que comme un moyen de transport. Pourtant dès qu'on met à la disposition des motocyclistes des stationnements qui leur sont réservés, ils se remplissent. Les motocyclistes ne boudent pas la ville. Ils ne s'y sentent pas les bienvenus, c'est tout.

Il faut donc, à la lumière des nombreux avantages que nous décrivons dans ce mémoire, amorcer le plus tôt possible la mise en place d'incitatifs qui attirent les citoyens vers ce type de véhicule. D'ailleurs la hausse du prix de l'essence aura tôt ou tard le même effet qu'ont connu plusieurs grandes villes européennes. À titre d'exemple, mentionnons que l'agglomération de Florence en Italie, qui compte plus de 940 000 habitants, est régulièrement le théâtre d'une circulation regroupant plus de 300 000 scooters et motos. On est tout prêt d'un ratio d'un scooter par trois habitants.

Selon nous, il faut donc dès maintenant imaginer les incitatifs à mettre en place afin que d'ici dix ans, on puisse avoir remplacé des milliers d'automobiles par des scooters et des motos. N'oublions pas que plusieurs d'entre eux seront des citoyens de Montréal qui délaisseront l'automobile pendant la période estivale pour ce nouveau moyen de transport, mais qui n'auraient pas abandonné leur automobile pour prendre les transports en commun. Lorsqu'il n'est plus possible d'utiliser le scooter et la moto, ils prendront vraisemblablement les transports en commun pour éviter les inconvénients de la période hivernale.

Il faut donc que Montréal fasse preuve de leadership en incorporant harmonieusement le scooter et la moto au sein de ses préoccupations sur le transport urbain.

5 - La région métropolitaine

5.1 - Population motocycliste

Montréal et ses régions périphériques regroupent plus de 40 % de toutes les motos et cyclomoteurs immatriculés au Québec. En 2006, il y avait 132 006 motos et 30 456 cyclomoteurs immatriculés au Québec et la région métropolitaine se ventilait de la façon suivantes :

Régions	Motos	Cyclomoteurs	Total
Montréal	12 662	2 824	15 486
Montérégie	30 036	6 031	36 067
Laval	4 912	868	5 780
Laurentides	11 069	2 068	13 137
Total	58 679	11 791	70 470

Il est donc indéniable que la population motocycliste est présente en grand nombre dans la région métropolitaine et qu'elle utilisera ce moyen de transport si les incitatifs sont présents. En outre, une promotion bien orchestrée rendra ce véhicule plus attrayant pour plusieurs.

6 - Les aspects positifs

6.1 - La circulation

6.1.1 - Réduire sa densité

La promotion de la moto comme moyen de transport est même une question pécuniaire dans certaines villes ou pays. En effet, certaines d'entre elles ont mis en force des taxes quant à l'accès des automobiles aux zones urbaines, mais elles ont exempté les motos afin d'en promouvoir l'utilisation. Par exemple, le centre-ville de Londres où les autos doivent payer un droit pour circuler et où les motocyclistes sont exemptés.

Également dans plusieurs villes européennes importantes (Amsterdam entre autres) où, lors des journées de smog, alors que les autos avec les plaques impaires circulent une journée et les paires l'autre, les motos elles n'ont pas une telle restriction.

6.1.2 - Accélérer le flot

Pourquoi ne pas permettre aux motos d'utiliser les voies réservées aux autobus et aux taxis pendant les heures de pointes? Cette pratique est en force chez nos voisins américains, entre autres dans les états de la côte ouest, et ne coûte pas un sou. Évidemment la crainte de voir certains motocyclistes utiliser ces voies à une vitesse trop élevée pourrait freiner une telle initiative. Cependant, nous croyons qu'une telle pratique pourrait être contrée par la mise en place d'amendes qui décourageraient les plus téméraires.

La promotion de l'utilisation de la moto dans les centres urbains, doit tenir compte de trois facteurs qui demeureront toujours des obstacles pour les motocyclistes :

- ❑ **Fatigue à cause de l'embrayage :** Le motocycliste qui doit suivre une circulation au ralenti doit continuellement faire appel à l'embrayage. Quoique cette manœuvre semble anodine, elle fait naître après quelques minutes une douleur au bras gauche qui devient presque insoutenable.
- ❑ **Chaleur du moteur et du casque :** Le motocycliste qui fait partie d'un flot de circulation doit combattre deux ennemis. D'une part, la chaleur de son moteur qui lui monte au visage et qui devient très inconfortable. D'autre part, la chaleur de son casque qui, exposé au soleil, devient une véritable marmite et cause une fatigue croissante du conducteur.
- ❑ **Domage à la mécanique :** Bien que plusieurs motos possèdent maintenant du refroidissement liquide, il en reste d'autres qui sont refroidies uniquement par la circulation d'air. Lors d'une congestion importante, qui dure plus de 20 à 30 minutes avec une vitesse très basse (sous les 10 km/h), les moteurs refroidis à l'air peuvent subir de très sérieux dommages.

6.1.3 - Améliorer sa fluidité

Plusieurs pays européens permettent aux scooters et aux motos, à condition de respecter certaines règles de sécurité, de circuler sur l'accotement ou entre les véhicules lorsqu'il y a une congestion importante pendant l'heure de pointe. Cette pratique atténue la présence des facteurs énoncés précédemment et améliore de façon significative la fluidité de la circulation.

Voici un article paru en juin 2005 en France et qui démontre bien l'ouverture face à cette pratique :

« Une assurance soutient la remontée de file des motards - La compagnie d'assurance Axa Prévention propose de tolérer, en la réglementant, la remontée de file par les motards, une pratique courante mais interdite par le Code de la route. La suggestion fait partie d'un ensemble de « 14 propositions pour la moto », qui concernent tant la machine et son conducteur que son environnement. Cette revendication est également défendue par la Fédération française des motards en colère (FFMC). L'assureur prône « une approche pragmatique et responsable », en l'occurrence, tolérer la remontée entre les deux files situées le plus à gauche en ne dépassant que très légèrement la vitesse des voitures et en respectant les automobilistes qui voudraient, par exemple, changer de file.»

Nous ne demandons pas nécessairement la même ouverture ici, mais il faut se poser la question si des aménagements similaires pourraient aider à la fluidité de la circulation.

6.2 - Les espaces de stationnement

6.2.1 - Montréal

À ce titre, nous devons saluer l'initiative de la ville de Montréal d'avoir mis en place pendant les mois de pratique de la moto, des stationnements gratuits réservés exclusivement à ce véhicule. Ces places sont encore insuffisantes et peuvent décourager certains à utiliser leurs motos comme moyen de transport, mais il faut reconnaître que Montréal a assumé du leadership sur le plan québécois en instaurant cette approche. La disponibilité de ces aires de stationnements est octroyée sur une base d'accommodation, c'est à dire suite à la demande de plusieurs motocyclistes. Présentement, ces aires n'ont pas un caractère incitatif, car elles permettent seulement le stationnement de 220 motos, ce qui est nettement insuffisant compte tenu de la population motocycliste de la région métropolitaine. Il en résulte que les autres motocyclistes se stationnent dans des aires libres dont le caractère de légalité est toujours difficile à déterminer et qui se solde souvent par une contravention. Les aires de stationnement disponibles sont d'ailleurs énumérées à l'annexe A du présent mémoire.

6.2.2 - Autres villes

Certaines villes, telles que Toronto, offrent également du stationnement gratuit aux motocyclistes. Cette ville permet également à plusieurs motos de stationner dans un seul emplacement de parcomètre, optimisant ainsi le stationnement. Cette pratique est progressiste et s'inscrit encore dans la foulée du désengorgement urbain. Des centres commerciaux ou des commerces ont déjà des aires réservées aux

motos, comme à Lévis par exemple. Qu'attendent les divers paliers gouvernementaux du Québec pour emboîter le pas?

6.2.3 - Démotivation

Le SPAQ qui, selon nos informations, administre plusieurs terrains de stationnement des édifices gouvernementaux ne favorise en rien le stationnement des motocyclettes. Non seulement, il ne le facilite pas, mais il a en plus pris des dispositions au cours de la dernière année qui, monétairement, réduit l'accès à ces terrains de stationnement.

6.3 - La diminution des gaz à effet de serre

6.3.1 - Dans le passé

Les études faites sur les motos dans le passé, arrivaient toutes à la conclusion qu'elles émettaient plus de gaz à effet de serre que les automobiles. C'est donc à la lumière de ces résultats que les fabricants se sont mis à la tâche et ont modifié substantiellement le contrôle des émissions.

6.3.2 - Dans le présent

Les motos, et particulièrement les modèles les plus récents, émettent très peu de gaz à effet de serre. Son utilisation s'inscrit donc dans les moyens que nos sociétés recherchent afin de réduire l'émission de ces gaz nocifs. Cette amélioration est due en grande partie à l'apparition de l'injection sur de plus en plus de motos. D'ailleurs certains fabricants ont maintenant exclusivement l'injection sur tous leurs modèles à compter de 2007.

Dans un communiqué de presse de l'Agence de l'environnement et de l'énergie de France du 15 mai 2007, on pouvait lire : « Les émissions de gaz à effet de serre des 2 roues Euro3 sont inférieures à celles des meilleurs véhicules grand public diffusés aujourd'hui (moyenne de 87 geqCO₂/km pour les scooters 125 cm³ sur le parcours étudié, là où la petite citadine Diesel est à environ 130 geqCO₂/km). En revanche pour les grosses cylindrées (>950 cm³), les émissions de gaz à effet de serre sont du même ordre de grandeur que pour les citadines diesel ou essence ». C'est une excellente nouvelle, car la grande majorité des motos utilisées en milieu urbain sont d'une cylindrée relativement basse.

6.3.3 - Dans le futur

Le gouvernement canadien a déjà publié des règlements finaux pour maintenir l'harmonisation avec les nouvelles exigences présentées par l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis pour les motocyclettes produites à partir de 2006, et il a proposé de nouveaux règlements pour établir des normes rigoureuses sur les émissions contribuant au smog applicables aux moteurs hors-bord, aux moto marines, aux motoneiges, aux motocyclettes hors route ainsi qu'aux véhicules tout-terrain qui seront fabriqués après le 1er janvier 2008.

6.4 - Autres types de promotion

6.4.1 - Guide de stationnements

Un guide pratique pour tous ceux qui circulent en scooter et en moto dans la ville et aussi ceux qui, chaque jour, viennent travailler en ville et qui en ont assez de recevoir des contraventions lorsqu'ils stationnent à des endroits interdits. C'est aussi le moyen d'avoir l'esprit libre tout au long de la journée en mettant son scooter ou sa moto à l'abri, à proximité de son lieu de travail, non seulement des voleurs mais aussi des sinistres.

6.4.2 - Stationnements adaptés

Voici à titre d'exemple ce que la ville de Paris a fait. Deux mois après l'installation d'un prototype (lire Moto-Net du 23 avril 2003), Paris a inauguré son nouveau type de parking réservé aux deux-roues motorisés.. "Suite à notre consultation des motocyclistes, nous avons reçu une centaine de remarques qui nous ont permis d'adopter les choix suivants, explique le chef de la division sécurité routière à la Direction de la voirie, en détaillant une longue liste d'aménagements techniques : angle de 60 degrés par rapport à la chaussée, arceaux antivol hauts de 50 cm, entrée en marche arrière et de plain-pied, panneau spécifique à l'entrée du parking, catadioptrés fixés au sol côté chaussée, marquage au sol entre chaque emplacement, îlot de séparation de chaque côté du parking, etc.

"Nous avons également mis en place une sorte de boudin à l'arrière", précise le maire adjoint chargé des transports. "Cela permet d'éviter que le top case dépasse sur le trottoir".

6.4.3 - Promotion par les élus

La ville de Montréal devrait être l'initiatrice d'un événement annuel tout comme cela se fait à Bruxelles. Le Maire invite tous ses employés à se déplacer en moto. Un stationnement particulier leur est réservé devant la mairie pour l'événement avec des tables, du café, croissant, etc. Évidemment, la presse salue le geste. Un bel événement médiatique.

De plus la participation de Montréal à un événement tel que « Journée au travail à moto » permet de faire la promotion de ce véhicule à travers une ouverture de la ville à offrir le stationnement gratuit lors de cette journée. Vous trouverez à l'annexe B, un exemple de lettre qui est expédié aux maires des villes au Minnesota.

Enfin, il faudrait peut-être imité les élus européens qui, à chaque année, sont invités par les motocyclistes à se balader avec eux dans les rues de la ville, afin de mieux comprendre les problématiques rencontrés par les conducteurs de motos et créer un échange positif entre les élus et les motocyclistes.

7 - Les mesures connexes

7.1 - Les voies réservées

Les voies réservées sur les grands axes routiers en direction ou en partance de Montréal devraient également être permises aux motos. La promotion de la moto à Montréal nécessite d'abord que les motocyclistes puissent s'y rendre dans des conditions favorables. À ce titre, les facteurs énoncés précédemment en regard de l'utilisation des voies réservées en milieu urbain doivent également s'appliquer à l'extérieur de Montréal.

Montréal doit donc faire preuve de leadership dans ce domaine et intervenir auprès du ministère des transports afin que l'accès aux voies réservées sur les routes de juridiction provinciale soit autorisé. Ce faisant, elle ouvrirait la voie afin que d'autres municipalités puissent bénéficier des retombées d'une telle mesure.

7.2 - Le contrôle du bruit

Nous sommes conscients que le bruit occasionné par certains motocyclistes constitue un irritant pour la population en général. Mais généralement il n'est pas occasionné par le type de motos dont se servent les motocyclistes comme moyen de transport. On ne peut cependant pas ignorer ce phénomène, car il pourrait constituer un obstacle à l'adoption de règlements favorisant l'utilisation de la moto comme moyen de transport en milieu urbain.

Depuis de nombreuses années le CAPM lutte pour limiter le bruit occasionné par certains motocyclistes. D'ailleurs vous trouverez à l'annexe C du présent mémoire un article qui date de juillet 2004 et qui décrit très bien la position du CAPM et les espoirs qu'il entretenait de concerter tout le monde autour d'une solution définitive. Cet espoir résidait dans la table de travail interministérielle portant essentiellement sur le bruit.

Force est de constater que cette table n'a pas livré les solutions escomptées et qu'à ce jour, les solutions pour enrayer le bruit sont toujours absentes. Ce qui nous interpelle le plus, c'est qu'une des raisons de cet échec est l'obstruction systématique du Service de Police de la ville de Montréal à évaluer des solutions, se limitant plutôt à s'y opposer plutôt que de tenter d'en identifier. Cette attitude est inquiétante et ce faisant le tout a paralysé cette table de travail depuis plus d'une année et demie maintenant. Nous aurions peut-être en main une solution aujourd'hui si tous y avaient mis de la bonne volonté. Il est dommage qu'un groupe qui désire se prendre en main pour régler un problème soit neutralisé par ceux qui devraient être les plus intéressés à solutionner la problématique.

8 - Conclusion

Il est donc primordial que la moto soit intégrée au plan de transport de la ville de Montréal comme une entité autonome et non noyée au sein du parc automobile. La moto est un véhicule qui a fait ses preuves ailleurs dans le monde comme une des solutions dans le transport urbain.

La ville de Montréal peut agir comme leader dans l'intégration harmonieuse de la moto dans son plan de transport. Nous sommes convaincus que la moto constitue une des solutions de l'avenir et que la promotion de ce moyen de transport doit débiter dès maintenant si nous voulons en récolter les fruits le moment venu.

9 - Annexe A

Rue Anderson, coin sud-ouest de René-Lévesque ouest : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (8 mètres);

Rue De Bleury, coin nord-est de l'avenue Viger ouest : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (8 mètres);

Rue Saint-Christophe, coin sud-ouest de Sainte-Catherine est : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (6 mètres);

Rue Drummond, coin nord-ouest de La Gauchetière ouest : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (12 mètres);

Rue Peel, coin nord-est de René-Lévesque ouest : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (12 mètres);

Rue Peel, coin sud-ouest de Notre-Dame ouest : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (14 mètres);

Rue de la Cathédrale, coin sud-ouest de René-Lévesque ouest : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (12 mètres);

Rue Juliette-Béliveau, coin sud-est de Saint-Laurent : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (6 mètres);

Rue Sainte-Catherine est, coin sud-ouest de Saint-Dominique : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (18 mètres);

Rue Hôtel-de-Ville, coin nord-ouest de Saint-Antoine est : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (18 mètres);

Rue Saint-Jacques, coin sud-est de Gauvin : une zone de stationnement interdit "réservé motos", pas de date, (32 mètres);

Avenue du Président Kennedy, coin sud-est de McGill College : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (18 mètres);

Rue Cathcart, coin nord-ouest de Square-Phillips : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (6 mètres);

Rue Berri, côté ouest, au nord de René-Lévesque est : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (20 mètres);

Rue Berri, côté est, au sud de Sainte-Catherine : une zone de stationnement interdit "réservé motos", du 1er avril au 31 octobre (6 mètres);

Rue Sanguinet, coin nord-est de Christin : une zone de stationnement interdit "réservé motos", pas de date, (8 mètres);

Rue De La Gauchetière, coin nord-est de University : une zone de stationnement interdit "réservé motos", pas de date (27 mètres);

Rue Prince, au nord de Wellington (Cité du Multimédia) : une zone de stationnement interdit "réservé motos", pas de date (37 mètres).

Rue Saint-Edward, coin sud-ouest de De Bleury : une zone de stationnement interdit "réservé motos", pas de date (19 mètres).

Rue Saint-Paul, coin sud-ouest de la rue McGill : une zone de stationnement interdit "réservé motos", pas de date (6 mètres).

10 - Annexe B

Dear Mayor,

The 16th annual Motorcycle and Scooter Ride to Work Day is Wednesday July 18th. Every year on this day over a million workers commute via motorcycles and scooters to demonstrate the positive benefits of these efficient vehicles.

Your administration and city can support and encourage this popular grass-roots event by announcing one day of free motorcycle and scooter parking at municipal ramps and metered spaces. You'll join hundreds of motorcycle and scooter groups and organizations world-wide already supporting the annual Ride to Work Day .

Studies have shown the public benefits of motorcycling and scootering include:

- Motorcycles and scooters share parking spaces, making more spaces for everyone else.
- Motorcycles and scooters consume significantly less resources per mile than automobiles.
- Motorcycles and scooters reduce traffic congestion and save travel time.

According to the United States Census Bureau and the Department of Transportation, over eighty million cars and light trucks are used for daily commuting on American roads, and only about 200,000 motorcycles and scooters are a regular part of this mix. On Ride to Work Day the practical side of riding becomes more visible as a much larger number of America's 8,000,000 cycles are ridden to work.

Motorcycle and scooter riders seek both government and employer support for riding's broad benefits. Providing free motorcycle and scooter parking on Ride to Work Day is a popular way to showcase this highly beneficial form of transportation.

We appreciate your support

11 - Annexe C

LE BRUIT : NOTRE ENNEMI

Le bruit quelle qu'en soit l'origine a toujours existé et l'avenir ne sera pas différent. Sa concentration la plus importante est bien évidemment dans les agglomérations urbaines. Le bruit en soi n'est pas dérangeant quand son niveau et sa durée sont raisonnables. Mais voilà où le bât blesse. Ces bruits auxquels nous nous habituons graduellement peuvent devenir agaçants au point de ne plus être en mesure de les endurer lorsque leurs niveaux augmentent ou que la concentration des sources s'accroît. Souvent l'intolérance s'installe lorsque le bruit provient des autres, oubliant fréquemment les bruits que nous causons nous-mêmes. A titre d'exemple, mentionnons les personnes qui s'en prennent au bruit des motocyclettes, mais qui oublient facilement le festival de la tondeuse à gazon du samedi les matins d'été. Elles endurent ce bruit puisqu'à leur tour elles seront éventuellement source du même bruit.

Dans le cas des motocyclettes, ce sont probablement tous ces éléments qui sont à l'origine des problématiques qui pointent à l'horizon. Il faut donc avant d'identifier des solutions à la présente situation, tenter d'évaluer le contexte qui règne actuellement. Les principaux éléments en présence sont le nouveau type de motocyclistes, le syndrome de l'imitation, la croissance du nombre de motocyclistes et le phénomène des aires ouvertes au niveau des commerces.

Nouveau type de motocyclistes

Bon nombre des nouveaux motocyclistes sur la route font vraisemblablement partie de ce que nous appelons les 33 mois. Ils sont généralement fortunés et adoptent la moto pour se donner un genre qui plus souvent qu'autrement est loin du motocycliste véritable et projette une image plutôt négative. Il est généralement attiré par le niveau sonore des motos, car il aime attirer l'attention. Il est fréquent d'entendre un futur motocycliste dire : «C'est ce type de moto que j'aimerais avoir et je ferais poser un silencieux différent pour qu'elle ronronne plus fort». En effet, son intérêt pour la moto ne pourrait être comblé s'il ne réussit pas à faire tourner les regards. Il fait habituellement modifier sa moto dès sa prise de livraison et son objectif est de hausser le niveau de bruit.

Il le fait en connaissant ou non le règlement et même s'il le connaît, il s'en balance du moment qu'il attire l'attention par le niveau sonore de son engin. De plus, il semble qu'on ne puisse compter sur la majorité des marchands pour refreiner les ardeurs de ces rois de la pétarade, car assez souvent le marchand lui-même incite le motocycliste à changer son système d'échappement en se souciant très peu de s'assurer qu'il est conforme ou non. Quand il est question de faire de l'argent, à l'exception de certains marchands impliqués dans la défense des droits et liberté, ils ne reculent devant rien. Certains vont même jusqu'à faire signer des décharges par les motocyclistes sous prétexte de se donner bonne conscience, de prétendre qu'ils ont vendu un silencieux non conforme à un motocycliste qui l'utilisera hors route ou tout simplement de se protéger de poursuites éventuelles. Pourtant l'article 259 du Code de la Sécurité Routière est assez clair à ce sujet :

Vente.

259. Nul ne peut vendre ou mettre en vente, en vue de son utilisation sur un chemin public, un système d'échappement qui n'est pas conforme aux normes établies par règlement.

1986, c. 91, a. 259.

C'est souvent ce motocycliste «nouvelle vague» qui parade pendant toute la soirée sur la rue principale de son patelin afin de se faire remarquer ou qui est incapable de décoller d'un coin de rue sans pousser la révolution de son moteur le plus haut possible pour s'entendre. C'est la génération du «matuvu» ou du «atuvumonbike». Le problème qu'il cause, il s'en balance, car lorsque ça ne fera plus son affaire, il vendra le tout pour faire autre chose, laissant derrière lui tous les problèmes qu'il a causé. Il profite du loisir qu'il pratique tant qu'il n'y a que de beaux côtés. Quand ça ne va plus il décroche. Ce genre de motocycliste est une plaie pour le motocyclisme en général, car c'est le roi de l'égoïsme et du «je m'en foutisme».

Syndrome de l'imitation

Un autre phénomène qui s'est développé au cours des dernières années est sans nul doute la prolifération des «straight pipes» ou absence de silencieux. Il y a quelques années, ils étaient présents mais en nombre beaucoup moins important. Aujourd'hui, ils sont de plus en plus présents sur les motos, quelle qu'en soit la marque. Cette situation provient du syndrome d'imitation des autres motocyclistes. Ça fait viril et «biker» de se promener en «straight pipe». En fait, leur prolifération vient probablement en grande partie du fait qu'ils ne sont pas plus inquiétés sur la route que les propriétaires d'autres types de silencieux à l'exception des silencieux d'origine. De plus, le motocycliste qui se fait intercepter par les forces policières et se retrouve avec une contravention pour un silencieux dont la non conformité n'a pas été établie, se rend compte très rapidement qu'il ne lui en coûtera pas plus cher s'il utilise des «straight pipe».

A cet égard, la sourde oreille des autorités quant à une réglementation plus sévère pour les véhicules sans silencieux, tous types confondus, est pour une part plus qu'importante quant à la prolifération des «straight pipe». En effet, l'improvisation des forces policières en matière de répression contre les silencieux n'a rien ciblé de précis et a permis au phénomène de s'accroître. Nous devons donc vivre aujourd'hui avec les résultats d'un manque de vision dans la démarche à suivre et de la mise en priorité de certaines délinquances. A tout vouloir régler, rien n'a été réglé.

Croissance du nombre de motocyclistes

Au cours des dernières années, le nombre de motocyclistes s'est accru d'année en année et le phénomène associatif s'est également accentué. Ceci amène donc une concentration plus importante de motocyclistes lorsqu'ils se déplacent ou font halte à divers endroits. De ce fait, la visibilité du motocycliste auprès de la population en général s'est très nettement accentuée. Le tout s'est fait graduellement au cours des années, mais il arrive un moment où le public trouve que nous sommes envahissants. C'est à ce moment que débutent nos problèmes. De plus, certains groupes de motocyclistes brillent par leurs comportements bruyants dans les endroits publics. Plusieurs ne semblent pas avoir de silencieux vocaux, pas plus qu'ils en ont sur leurs motos en fait.

Un motocycliste qui circule ou quitte un endroit c'est une chose, mais un regroupement de 10 à 20 motocyclistes qui font la même chose, en est une autre. En effet, ces regroupements créent chez le public une impression évidente que les motocyclistes sont beaucoup plus bruyants qu'auparavant, qu'ils aient ou non des silencieux conformes. Quand ce genre de situation se produit plus souvent et à plus d'endroits qu'auparavant, Monsieur et Madame tout le monde a l'impression que nous faisons toujours du bruit et plus qu'avant. Un de nos pires ennemis est la perception des gens face à nos agissements. Ce qu'ils pensent et l'impression qui leur en reste ne peuvent être renversés par une campagne de publicité ou de sensibilisation. Quand le mal est fait, il demeure. Comme disait le commercial : «On a rarement une deuxième chance de faire une première bonne impression».

Aires ouvertes au niveau des commerces

Au comportement du nouveau motocycliste, à la prolifération des «straight pipes» et à l'augmentation du nombre de motocyclistes, il faut s'en doute ajouter le phénomène des aires ouvertes ou terrasses au niveau des commerces, dont est friand l'ensemble de la population et particulièrement les motocyclistes. Ces aires ouvertes sont largement concentrées dans les centres urbains, y amenant beaucoup plus de motocyclistes qu'auparavant. Antérieurement, il n'était pas rare de voir les motocyclistes éviter les grandes villes pour se retrouver la majorité du temps sur les routes de la province et revenir en ville uniquement pour se rendre à leur domicile. Aujourd'hui, les terrasses et autres endroits du genre sont devenus des lieux de rassemblement où la plupart du temps les motocyclistes insistent pour se stationner le plus près possible afin de garder un œil sur leur moto. Les départs se font donc la majorité du temps dans un tintamarre à faire fuir tout le monde et ici on ne parlera même pas des odeurs d'essence ou d'échappement que des motocyclistes avec une carence évidente de civisme font subir à tous pendant plusieurs minutes.

Cocktail explosif

Alors mettez ensemble les quatre éléments que nous venons de couvrir, ajoutez-y le manque de civisme légendaire de certains motocyclistes, l'image très négative qui nous a été faite par les groupes criminalisés de l'époque et l'absence d'une démarche structurée pour combattre le bruit et vous êtes alors en présence d'un cocktail explosif qui est à l'aube de nous sauter au visage sous forme d'atteinte à nos droits et liberté.

Il y a quelques jours, une animatrice de télévision faisait la promotion de la journée de voyage en moto. Elle termina son intervention en disant : «la moto est une activité très agréable pour tous, sauf lorsque l'une d'entre elles fait du bruit et vous réveille à 3 heures du matin, comme ce fut le cas cette nuit». Cette émission à une heure d'écoute très populaire a été entendue par des dizaines, si ce n'est des centaines de milliers de spectateurs. On pourrait bien tenter de sensibiliser les médias aux effets néfastes d'un tel message, mais ce serait faire abstraction que, si elle l'a mentionné, c'est parce que la situation s'est produite. Qui est le motocycliste «sans cervelle» qui à 3 heures du matin n'est pas assez intelligent pour savoir le tort irréparable qu'il fait au motocyclisme en général? C'est probablement le même, qui lorsqu'il y aura une multitude d'interdictions, viendra demander au CAPM ce que nous faisons contre ces situations. Un autre de ses semblables passe près de chez moi assez régulièrement vers 6h00 du matin. C'est une zone 50 km/h dans une rue assez étroite et il réussit tout de même à faire pétarader sa moto, avec manifestement, des «straight pipes», en n'utilisant pas plus que sa deuxième vitesse. De plus, il passe impunément devant un poste de police de quartier depuis tout ce temps.

Impacts prévisibles

Tous ces comportements ont été pendant un certain temps, le lot d'un nombre plutôt restreint de motocyclistes. C'est encore le cas aujourd'hui en termes de pourcentage du nombre total de motocyclistes, mais en nombre absolu, ils sont en croissance. En supposant que moins de 2% des motocyclistes nous causent des problèmes, ceci voudrait dire qu'ils étaient un peu moins de 1500 en 1997 et qu'ils sont maintenant près de 2500 en 2004, soit mille de plus.

Toute cette situation n'est pas sans avoir des répercussions sur les autres problèmes auxquels nous faisons face. En effet, l'image qu'elle projette n'aide en rien notre crédibilité et la sympathie des autorités à notre égard en regard du dossier des droits d'assurances et d'immatriculation. On nous perçoit comme une minorité dérangeante et n'ayant pas, à tout le moins, l'empathie du public. Au moment même où nous tentons de convaincre les autorités que le motocyclisme est très différent du stéréotype présenté par les médias, certains motocyclistes sans préoccupation

autre que leur petit bien-être sont sur le point de ramener cette image qui nous fait tant mal. Nous constituons donc une proie facile pour les autorités.

Cette vision négative du public ne sera pas sans nous nuire lorsqu'il s'agira de les convaincre que la Liberté de choix est un droit fondamental qu'il devrait appuyer. Et sans l'appui d'une certaine partie du public, inutile de compter sur une quelconque aide des médias et d'empathie de la part des autorités. Tout un paradoxe quand on pense que ces «hurluberlus» du silencieux sont les plus ardents défenseurs de la Liberté de choix. Pas assez brillants pour s'apercevoir qu'ils font «suer» les gens dont nous aurons tant besoin pour nous appuyer le moment venu.

Et que dire des menaces d'interdiction qui cette année se sont faites plus que menaçantes. Elles sont directement reliées à la problématique du civisme des motocyclistes, mais surtout au bruit que certains d'entre eux font dans les endroits publics.

Il est donc évident que tous les dossiers que nous menons sont étroitement liés et que nous commettrions une grave erreur en les traitant en silo.

Solutions urgentes

Cette situation appelle donc des solutions claires et multiples qui doivent être mises en place sous le sceau de l'urgence. Le but de ce document n'est certes pas de les énumérer, car elles doivent provenir de l'ensemble de notre organisation et de ses alliées, mais de tenter de mettre en contexte cette problématique et d'identifier idéalement tous les intervenants qui devront agir à divers degrés pour régulariser le tout. Le temps n'est pas aux solutions faciles qui en bout de ligne de donneront rien, mais bien plutôt à des actions énergiques qui devront être adoptées par l'ensemble des membres du CAPM afin de ne pas être sources de scission. Le temps n'est pas à la scission, mais à l'union, car l'ennemi est commun peu importe les allégeances de chacun.

Avant toute chose, le CAPM devra actualiser sa position officielle pour être certain qu'elle ne sera pas ambiguë auprès des motocyclistes et des autorités. C'est la première démarche que nous devons entreprendre. Suite à cette actualisation, nous devons nous assurer que les actions entreprises respectent en tous points cette position, que l'ensemble des membres la véhicule et que nous la fassions connaître à travers tous les moyens médiatiques à notre disposition et aux alliés qui nous appuieront dans cette démarche. Il faut également demeurer lucide, à savoir que notre prise de position pourrait nous créer de nouveaux ennemis qui n'apprécieraient pas les retombées qu'elle aura sur eux!

Comme dans tous les dossiers, il faudra que les solutions mettent à contribution tous les intervenants du monde motocycliste. A titre de réflexion, voici quelques questions à répondre dans le cadre de cet exercice sur le bruit.

- Motocyclistes
 - Fédération
 - Peut-on utiliser son canal de diffusion ?
 - Comment peut-elle être un leader auprès des associations?
 - Associations

- Comment doivent-elles agir face à ce phénomène ?
- Comment peuvent-elles éduquer et sensibiliser leurs membres ?
- CAPM
 - Quelle est la perception réelle des motocyclistes face à ce que nous défendons?
 - Y a-t-il des fauteurs de troubles qui tentent de se cacher derrière nos luttes ?
 - Est-ce que nous leur facilitons la vie sans le savoir ?
 - Quelle doit être notre position pour qu'elle ne soit pas contradictoire avec notre lutte contre les interdictions ?
 - Y a-t-il ambiguïté dans le message que nous lançons ?
 - Quel est le message perçu par les motocyclistes ?
 - Qu'est-ce que des «straight pipes» pour les motocyclistes ?
- Fabricants
 - Les fabricants doivent-ils accepter que leurs concessionnaires vendent des équipements non conformes ?
 - Peuvent-ils faire des pressions pour qu'ils appuient une campagne sur le civisme ?
- Marchand
 - Quelle collaboration pouvons-nous attendre des marchands ?
 - Est-il utopique de croire qu'ils pourraient décourager l'utilisation de silencieux douteux ?
 - Que devons-nous attendre de leur part ?
- Autorités
 - SAAQ
 - Comment peut-on rendre la réglementation actuelle plus claire pour tous ?
 - Est-ce que la réglementation devrait faire une distinction entre les différents types de silencieux (origine, défoncé ou évidé, remplacement conforme, remplacement non conforme, absence de silencieux «straight pipes») ?
 - Peut-on leur suggérer les amendements aux règlements actuels ?

- La SAAQ devrait-elle rédiger le protocole de vérification des silencieux compte tenu que c'est de son domaine d'expertise d'inspecter les véhicules ?
 - Doit-on promouvoir une réglementation établissant la mesure du bruit plutôt que la conformité des composantes ?
 - Doit-on mettre de l'avant des pénalités différentes selon le délit commis ?
- Policiers
- Quelle devrait être la priorité d'interventions des policiers afin de faire diminuer efficacement le bruit ?
 - Les cours donnés aux policiers, quant à la reconnaissance des silencieux non conformes, devraient-ils être certifiés par la SAAQ ?
 - Quelle complicité pouvons-nous établir avec les corps policiers afin d'atteindre ensemble l'objectif de réduction de bruit ?
 - Comment s'assurer qu'il y a de la cohérence entre les corps policiers afin que les fauteurs de trouble soient traqués de la même façon dans l'ensemble de la province ?
 - Comment les policiers devraient-ils intervenir auprès des détaillants afin de minimiser à la source la vente des silencieux non conformes ?

Conclusion

N'oublions pas que nous sommes à la veille de nous présenter à la table de concertation que nous avons demandée si longtemps. Le résultat de notre réflexion devra être le filon que nous suivrons lors des discussions qui seront entreprises à l'automne. Ce n'est pas tout d'avoir obtenu une table de concertation, encore faut-il être en mesure d'y dire quelque chose d'intelligent et de réfléchi. Comme c'est le cas dans toutes les situations, l'offensive est préférable à la défensive. Nous n'avons certes pas l'intention de perdre l'initiative que nous avons créée depuis quelques mois.

Normand Noiseux