

# Le Bloc - Notes du C.A.P.M.



## Le bulletin interne du Comité d'action politique motocycliste

C.P. 49120, Place Versailles, Montréal (Québec) H1N 3T6

Téléphone : (514) 253-CAPM ■ Télécopieur : (514) 253-2276 ■ C. élect. : [info@capm.qc.ca](mailto:info@capm.qc.ca)

Éditeur : Michel Désalliers • Rédacteur : Lucie Landry-Létourneau • Collaborateur : Serge Huard, Normand Noiseux

L'objectif du *Bloc-Notes du CAPM* est de s'assurer que les membres détiennent toute l'information pertinente sur la vie de l'organisation et de servir de lieu où le débat sur les questions internes puisse s'exprimer librement.

Volume 6 / Numéro 12

*Édition spéciale sur la question du bruit*

[27 juillet 2004]

## 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 refréner 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 ne 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
  - MAC
    - Que peuvent-ils faire pour nous ?
    - Peuvent-ils faire pression pour que les distributeurs et fabricants fassent pression auprès des concessionnaires et dépositaires ?
  - 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 auteurs 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**

# Une analyse de la question du bruit relié aux silencieux<sup>1</sup>

La problématique rattachée à la question des silencieux est non seulement compliquée, elle est aussi d'une complexité déroutante comme nous pouvons tous en témoigner. Et, comme dans tout ce qui est compliqué et déroutant, il est parfois tentant, dans le but d'éviter de créer ou de susciter des controverses ou des confrontations, de se laisser aller vers la facilité, la complaisance et la rectitude politique. Dans les faits cependant, tout ce qui peut être gagné par une telle attitude irresponsable se limite, au mieux, à quelques avantages contestables, limités dans le temps et qui, par la suite, ne manqueront pas de se transformer en préjudices ou obstacles qu'il sera encore plus difficile à surmonter. Il n'y a donc pas d'alternative crédible, viable, à une analyse sérieuse et systématique de cette problématique... à tout le moins si nous voulons prendre des décisions réalistes et élaborer une stratégie efficace

Avant de décider où nous nous dirigeons dans ce dossier, comme dans tout autre dossier important, il importe premièrement de toujours se remémorer d'où nous arrivons et, ensuite, de déterminer où nous en sommes rendu. Autrement dit, une maîtrise de l'information pertinente et actualisée est essentielle à toute prise de décision responsable. Comme Alain Samson le mentionne, dans son remarquable ouvrage intitulé *Persuadez pour mieux négocier*, « l'information est la matière première d'une stratégie valable », alors, avant d'élaborer une stratégie quelconque, il y a une absolue nécessité de se pencher consciencieusement sur l'information factuelle et de la départager des mythes et du folklore, aussi tenaces soient-ils.

## **Les subdivisions du problème des silencieux**

Notre réflexion analytique se penchera sur ce que nous estimons être les quatre subdivisions de cette problématique, à savoir :

1. les *straight-pipes* versus les silencieux\*,
2. les « silencieux » évidés ou altérés versus les silencieux\*,
3. les « silencieux » bruyants versus les silencieux\*,
4. les silencieux dits « 50/50 » versus les silencieux\*.

\*= Par le mot *silencieux* nous entendons un silencieux respectant la norme fédérale de 82 dba valable et en application à la grandeur du Canada (du moins, théoriquement).

Chacune de ces subdivisions sera abordée séparément et individuellement tout en n'ignorant pas que, malgré le nombre de pages de ce document de travail, le sujet ne sera pas épuisé pour autant. Il n'est pas dans nos prétentions de croire et encore moins de penser qu'il est dans nos possibilités de régler définitivement ladite problématique, celle-ci existant depuis presque la toute première moto (au début du siècle) et celle-ci ayant de fortes chances de subsister jusqu'à la toute dernière moto (dans un siècle à venir). Cette précision effectuée, l'objectif de texte est de bien situer ladite problématique dans son contexte et de tenter de trouver des solutions qui, sans être des solutions finales et définitives, n'en seront pas moins des solutions réalistes et acceptables dans le contexte sociétal qui est le nôtre.

## **1. Les *straight-pipes* versus les silencieux**

Une première distinction s'impose, à savoir que, si les *straight-pipes* sont effectivement un système d'échappement des gaz, par contre, ils sont catégoriquement une absence de silencieux. Sur ce point, la position du CAPM a toujours été sans ambiguïté, en dépit de déclarations contraires et intéressées de la part de quelques individus en manque d'attention ou de sensation. C'est ce dont fait foi non seulement sa déclaration de principe adoptée à l'unanimité lors de sa réunion du 2 décembre 1994 (soit à peine quelques mois après sa fondation) qui stipule que « le CAPM ne considère pas l'absence de silencieux comme un droit », mais aussi tous ses discours et ses écrits, toute la jurisprudence qu'il a développé et toutes ses prises de position au cours des années.

De dire que les *straight-pipes* [traduction littérale : des tuyaux continus] sont une absence de silencieux semble d'une évidence que peu de personnes sérieusement informées auraient la témérité de contester, mais tel n'est pas le cas. Qui, penseriez-vous, oserait contester une pareille évidence? Des motocyclistes « rebelles »? Non. Du moins, nous n'avons jamais — insistons sur ce point : jamais, en aucun cas — entendu un seul

---

<sup>1</sup> **Note de l'auteur** : Je m'excuse du nombre de pages, mais un cancer — et nous avons effectivement affaire à un cancer — nécessite plus qu'une *capsulite* d'information... et, avant de prendre des décisions qui auront des répercussion durant de nombreuses années à venir, il importe au plus haut point de bien saisir le problème et son contexte réel. Serge Huard

motocycliste, même pas un de nos motocyclistes « rebelles » utilisateurs de ces systèmes d'échappement, affirmer sérieusement que des *straight-pipes* sont des silencieux. Mais qui alors peut bien penser que des *straight-pipes* sont des silencieux? Aussi surprenant que cela puisse sembler à premier vue, c'est ce qu'à affirmé récemment (pas plus tard que le 21 juillet dernier) un motard du Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM)... et pas n'importe quel motard, mais un de ceux qui sont chargé de la formation de leurs confrères. En effet, celui-ci nous affirmait le plus sérieusement du monde que des *straight-pipes* sont une sorte de silencieux, des silencieux illégaux mais des silencieux quand même. Alors, comme vous pouvez le constater, nous avons un important travail d'information, d'éducation, à faire pour expliquer la différence entre un système d'échappement des gaz et un système de silencieux... et pas seulement parmi les motocyclistes, aussi paradoxal que cela puisse apparaître.

Au CAPM, en toute logique, on dissocie le problème des *straight-pipes* de la question des silencieux puisqu'ils n'en sont pas et, pour cette raison, toujours logiquement, le CAPM estime qu'ils sont non seulement indéfendables, mais tout aussi injustifiables. Pour une analyse plus approfondie sur le sujet, il est souhaitable de se référer à l'article intitulé « Réflexion sur l'épineux problème des *straight-pipes* » publié dans la toute première édition de la *Griffe du Loup* (et reproduit en annexe « A », dans les pages suivantes de ce *Bloc-Notes*). Le texte en question est le fruit de nombreuses discussions qui eurent lieu au cours des années au sein du CAPM et répond à de nombreuses questions.

Cela dit et considéré, force nous est d'admettre que le problème, ces derniers temps, a pris des proportions carrément alarmantes par une prolifération de *straight-pipes* qui touche pratiquement toutes les catégories et marques de motos. Plusieurs facteurs sont responsables de cette évolution. Certains sont abordés dans l'article en référence mentionné précédemment, il n'y a donc pas nécessité de les répéter, mais il en est un qui est apparu récemment, qui se démarque particulièrement des autres et qui mérite une attention particulière de notre part étant donné ses atouts et aboutissants.

L'un des facteurs les plus importants, sinon le plus important, de cette prolifération de *straight-pipes* est sans contredit qu'il n'y a pas de distinction faite par les autorités entre avoir sur sa moto des *straight-pipes* ou des silencieux véritables en substance ou en apparences contestable au sens d'une interprétation de la loi. En conséquence, nombre de ceux qui avaient des silencieux de rechange (légaux ou non, le point n'est pas là) ont décidé d'équiper leur moto de *straight-pipes*. Qu'il soit bien clair dans l'esprit de tous et chacun que, en mentionnant cette réalité (une triste réalité mais une réalité impossible à nier), il n'est absolument pas dans nos intentions de justifier ce comportement négatif de quelque manière que ce soit, mais simplement d'essayer de saisir la source de cette prolifération dans le but de la contrer.

Que faire face à cette recrudescence des *straight-pipes*? Encore une fois, la position du CAPM est on ne peut plus clair : 500 \$ pour une première infraction, 1000 \$ pour une deuxième et 1500 \$ pour une troisième<sup>2</sup>. Et c'est cette position que le CAPM a présenté lors de nombreuses tables de concertations et autres rencontres avec diverses autorités au cours des années, mais, allez savoir pourquoi, sans obtenir l'assentiment de ces dernières autrement que du bout des lèvres. Attention cependant, cette proposition est basée sur une condition *sine qua none*, une condition qui, si elle n'est pas remplie, provoquera notre opposition ferme et totale, à savoir à la condition que cette tarification s'applique à tous les véhicules moteurs sans distinctions... pas seulement envers les motos car, advenant une telle disposition restrictive, elle serait discriminatoire envers les motocyclistes. Cependant, aussi radicale soit-elle, nous ne pensons pas que le problème disparaîtra complètement et par enchantement avec l'adoption d'une telle tarification d'amendes; cela précisé, il n'y a pas de doute que son ampleur serait ramenée à un niveau minimal.

## 2. Les « silencieux » évidés ou altérés versus les silencieux

Une deuxième distinction à cerner dans notre analyse concerne les silencieux évidés ou altérés. Comme nous ne l'ignorons pas, un certain nombre de motocyclistes évident ou altèrent les silencieux de leur moto dans le but d'en augmenter le bruit à la sortie du système d'échappement. Rien de bien neuf dans cette pratique, sauf peut-être si on remarque que cette pratique est de moins en moins d'usage, car ceux qui étaient tenté d'évider ou d'altérer leur silencieux, pour beaucoup d'entre-eux du moins, sont simplement passé directement au *straight-pipes* étant donné qu'il n'y a pas de distinction entre ces deux infractions et que leur « budget de son » ne sera pas plus grevé dans un cas que dans l'autre. Leur raisonnement est le suivant : pourquoi se contenter d'une demie mesure alors qu'il n'y a aucune différence au niveau des conséquences avec la pleine mesure. Peut-être

---

<sup>2</sup> Un policier motard proche du CAPM, lors d'une rencontre l'an passé, a plutôt suggéré une tarification du genre 500 \$, 750 \$ et 1000 \$ comme plus susceptible d'être entendue et considérée. Peut-être devrions-nous ajuster notre tir dans ce sens?

pas très brillant comme réflexion, mais quand même une réflexion logique (comme quoi on peut parfaitement être logique et, pourtant, avoir tort).

Là encore la position du CAPM est ferme et claire : évider ou altérer ses silencieux dans le but d'en augmenter le bruit peut être un choix, mais en aucun cas ces pratiques ne peuvent être considérées comme un droit... donc, le CAPM ni ne les prône ni ne les défend.

Faire plus de bruit que les normes légales ce n'est pas un droit. On peut être en désaccord avec ces normes (ce qui n'est pas une des positions du CAPM), diverger d'opinion est un droit, mais en pareil cas, ceux qui sont de cet avis se doivent de travailler à changer ces normes qui leur paraissent inacceptables, mais entre-temps ils se doivent de les respecter.

### 3. Les « silencieux » bruyants versus les silencieux

Ce qu'il y a de beau et de bon dans une société basée sur la libre entreprise comme la nôtre, c'est que l'offre comble la demande... ce qu'il y a de moins beau et de moins bon, c'est que parfois l'offre provoque un besoin dans l'unique but de générer des profits sans aucunement tenir compte de l'impact social négatif que cette offre peut créer. L'arrivée de nouveaux « silencieux » *silencieux* à la vue des policiers qui deviennent « wild » (en français, « sauvage »; n'est-ce pas que ça sonne mieux en anglais qu'en français) aussitôt que ces derniers sont disparus est un bon exemple de la deuxième caractéristique mentionnée précédemment.

Pour un exemple d'une de ces « merveilles » de la technologie et d'une des raisons pour lesquels l'homologation est une menace réelle, nous vous invitons à vous référer à l'article intitulé « Contrôlez votre liberté / Du bout du doigt, / augmenter jusqu'à / 65 % du son / en seulement 3 secondes » reproduit en annexe « B ». Ce texte traite abondamment d'un de ces nouveaux spécimens de « silencieux » générateurs de profits (pour les concepteurs et vendeurs, évidemment) et de problèmes (non seulement pour les utilisateurs, ce qui à la limite pourrait être acceptables, mais aussi, surtout, pour nous tous, motocyclistes).

Comme on peut le constater, toute une gamme de produits s'offre à nos motocyclistes sauvages... pardon, « wild ». Un peu comme pour les cigarettes. Pour le « wild » *full flavour*, il y a les *straight-pipes*... pour le « wild » *medium*, il y a les « silencieux » évidés ou altérés... et, enfin, pour le « wild » *light* ou peureux [pour quelle autre raison que la peur quelqu'un *réduirait sa liberté*, sinon par peur], il y a les « silencieux » *silencieux* à la vue de la police. Quant aux autres motocyclistes, toujours dans cette optique, ils n'ont qu'à payer le prix de la « liberté » des « rebelles » et des « wild ».

Il va sans dire que jamais le CAPM n'a défendu ni ne défendra ce perfectionnement de la technologie « wild ». Une attitude contraire serait totalement à l'opposé de tout le travail qu'il a effectué depuis son existence et qu'il persiste à faire.

### 4. Les silencieux dits « 50/50 » versus les silencieux

L'expérience acquise par les nombreuses causes reliées aux silencieux devant les tribunaux, entre autres, nous a révélée que l'expression (dite populaire) des « 50/50 » est non seulement fautive, mais elle-même source de problème par son signifié, au mieux, vague, sinon incompréhensible. Qu'est-ce qu'un « 50/50 »? Un silencieux 50% légal et 50% illégal? Toute une panoplie de sens folkloriques, pour ne pas dire loufoques, s'offre à la lecture de cette expression, sans jamais avoir de fondements valables et encore moins sérieux.

Sous ce vocable, on retrouve aussi bien des silencieux qui peuvent rencontrer les normes de la Californie, qui sont pourtant réputées pour être les plus sévères en Amérique du Nord en matière de bruit, que des « silencieux » qui feraient pâlir certains *straight-pipes* authentiques tellement ils sont bruyants. C'est ce que nous ont fait remarquer tous les experts en silencieux (américains, canadiens, québécois ou même européens) avec qui nous avons eu à discuter au cours des années. Il est une source de confusion constante. C'est d'ailleurs pourquoi le CAPM n'utilise jamais l'expression « 50/50 » pour définir les silencieux de remplacement... et c'est d'ailleurs pourquoi la partie adverse, elle, par contre, l'utilise si abondamment. Devinez à qui cette confusion terminologique peut bien nuire... et à qui elle peut bien profiter?

Cette précision faite, mentionnons que certains silencieux de remplacement pour motos sont respectueux de la norme fédérale de bruit, tandis que d'autres ne le sont pas, tout comme pour les silencieux de remplacement pour autos. En se basant sur cette donnée, le CAPM, comme il est dit dans sa déclaration de principe adoptée en 1994, « réclame les mêmes droits et privilèges que ceux accordés aux automobilistes, c'est-à-dire de pouvoir remplacer les silencieux d'origine ou une partie des silencieux d'origine par des équivalents non d'origine sur la même base que celle acceptée pour les automobilistes ». Rien de plus, rien de moins.

Une définition plus détaillée de la position du CAPM sur la question des silencieux est reproduite en annexe « C ». Une autre facette de la question est abordée dans le texte intitulé « Le droit de faire plus de bruit? », lui aussi publié en annexe (« D »).

### Ce qui risque d'arriver...

Nombreux sont les motocyclistes québécois à se rendre au *Bike Week* de Laconia à chaque année. Plusieurs d'entre eux en reviennent avec l'impression que les *straight-pipes* sont ou permises ou légaux au New Hampshire. C'est faux. Ils ne sont tolérés que durant le *Bike Week* (« money talk », comme disent les Américains), mais cette tolérance disparaît aussitôt que vos dollars du *Bike Week* n'ont plus cours. Et ceci est aussi valable pour le *Bike Week* de Daytona que celui de Sturgis. Plusieurs motocyclistes québécois qui ont tenté de répéter leur expérience en *straight-pipes* en dehors des *Bike Week* dans ces endroits peuvent le confirmer.

D'ailleurs, depuis un peu plus de deux ans, une véritable offensive contre le bruit — plus spécifiquement contre les *straight-pipes* — est en cours chez nos voisins américains. Et cette offensive s'accroîtra encore plus en 2006 avec les nouvelles normes EPA (beaucoup plus restrictives que celles actuellement en force) qui seront alors en vigueur.

On pourrait citer des exemples par centaines (pas par dizaines, mais par centaines) de villes ou États américains où cette offensive a lieu, mais nous n'en citerons que deux, soit celui de la ville de New York et celui du New Hampshire.

Selon un article de Susan Buck intitulé « Noise in the City » [*Bruit dans la ville*] publié dans le *City Cycle Motorcycle News* d'avril dernier, il y aurait quelques 64 000 motos enregistrées dans la métropole américaine<sup>3</sup>, ce qui représenterait 1,4 % du total des véhicules moteur de cette même ville... mais, aussi, trois fois plus de plaintes concernant le bruit que n'importe quelle autre source. Quelle est la réaction des politiciens? Un groupe de conseillers municipaux, incluant celui du Greenwich Village (pourtant un quartier réputé pour son ouverture d'esprit et sa tolérance), tente actuellement de faire adopter des projets de règlements qui fixeraient les amendes jusqu'à une limite de 5000 \$ et permettraient carrément la saisie du véhicule.

L'autre exemple concerne l'État où est précisément située Laconia, soit le New Hampshire. Robert J. Letourneau le représentant du District 77 du Motorcycle Riders Foundation<sup>4</sup>, dans un article intitulé « Is it music or is it noise? » [*Est-ce de la musique ou est-ce du bruit?*] publié dans le *MRF Reports* de juillet/août 2004, mentionne que la question du bruit — et l'offensive qui se prépare — est une question qui, « pour la première fois » précise-t-il, « divise les motocyclistes américains. Il poursuit sa réflexion dans des mots qui devraient apparaître familiers à tous ceux qui sont à l'écoute de la parole et attentifs aux écrits du CAPM depuis un tant soit peu : « Ce n'est pas une bonne chose [d'être divisé sur cette question]; si nous ne nous servons pas de notre tête face à cette question, le problème sera résolu par ceux qui ne sont pas nécessairement nos amis. Le plaisir du son de l'un est le déplaisir du bruit de l'autre. [Cette offensive] ne s'applique pas seulement au bruit des motos, elle s'applique aussi à plusieurs autres sources de bruit de la vie quotidienne [...] » Si Letourneau nous fait part de cette réflexion — une réflexion qui en étonnera plus d'un dans les milieux folkloriques du Québec parce qu'elle provient d'un des motocyclistes les plus impliqués dans la défense des droits au New Hampshire, donc qui sait de quoi il parle — c'est essentiellement pour deux raisons : la première, c'est que la « musique » ou le bruit est trop fort... la deuxième, c'est qu'il est conscient que la « musique » et le bruit risquent de diviser ses confrères et consoeurs motocyclistes et que cette division, si elle n'est pas résorbée, risque d'avoir de graves répercussions dans la défense et la promotion des droits et libertés des motocyclistes américains.

Pourquoi faire mention de ce qui se passe actuellement chez nos voisins américains? Tout simplement pour indiquer que les nuages sont actuellement au Sud, pourtant pays par excellence de la tolérance envers les motos, mais qu'ils se dirigent vers le Nord, souvent territoire de l'intolérance envers ces mêmes motocyclistes. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui pense franchement que nous pouvons échapper, nous ici, au Québec, à ce qui s'envient aux États-Unis? Si oui, qu'il se fasse connaître et qu'il nous présente ses arguments. Mais en attendant cet oiseau aussi rare, s'il existe, nous avons tout intérêt à prendre la menace au sérieux et à agir en conséquence.

### Que faire?

« Vaste programme », pour employer la réponse du Général de Gaulle à qui on demandait ce qu'il pensait d'un graffiti sur un mur de Paris (en ami 1968) qui disait « À bas les cons ».

Il n'y a pas de réponse facile et les miracles ne sont plus d'actualité depuis très longtemps. Ce n'est pas que le problème n'est pas soluble, il l'est, mais il l'est avec beaucoup de risques et de dangers d'erreurs, d'où la nécessité d'un méticuleux travail de recherche et de réflexion.

---

<sup>3</sup> Notez que ce chiffre est à peine un peu plus que la moitié des motos enregistrées au Québec [111 351, au 30 décembre 2003]... même si la population de la ville de New York est supérieure d'un million à celle de tout le Québec.

<sup>4</sup> Le Motorcycle Riders Foundation est l'équivalent du CAPM aux États-Unis.

Une des conditions de réussite — d'une réussite qui éviterait de provoquer ou de susciter une division des forces politiques motocyclistes — implique nécessairement la participation des membres du CAPM en réunion, cela va de soi, mais cette participation doit aussi rejoindre les autres organisations motocyclistes (telle que la Fédération motocycliste du Québec, mais pas exclusivement car les autres doivent se sentir concernées... elles le seront de toutes façons si nous échouons à solutionner le problème). De plus, autant l'industrie que les marchands, du moins au niveau des organisations qui les représentent, se doivent de faire leur part; dans ces deux cas, la logique des chiffres devraient être efficaces : où il perdent un peu de revenu maintenant, ou beaucoup plus tard.

Notre priorité, pour le moment, devrait être de diffuser le message, de mobiliser nos forces et d'impliquer les principaux intervenants des organisations motocyclistes dans le processus de discussion et de prise de décision. Si nous manquons ou négligeons une de ces étapes, nous risquons de manquer de messagers et, par ce fait même, nous limiterons la portée de notre message qui est, il ne faut pas se le cacher, d'une importance capitale.

**Serge Huard**

---

ANNEXE « A »

## **RÉFLEXION SUR L'ÉPINEUX PROBLÈME DES *STRAIGHT PIPES***

Existe-t-il, dans la collectivité motocycliste québécoise, des sujets qui portent autant à controverse, qui incitent autant la rumeur, qui provoquent autant de situations conflictuelles... que celui des « straight pipes »? Probablement pas beaucoup. Et pour cause. Mais qu'en est-il vraiment dans les faits et, spécifiquement, quelle est la problématique qui lui est reliée?

### **Qu'est-ce que des « straight pipes »?**

Il existe au Québec plusieurs expressions identifiant l'item en question. « Loud pipes », « drag pipes », « racing pipes » et « straight pipes » en sont quelques exemples, l'une et l'autre étant considérées comme plus ou moins synonymes. C'est cette dernière, « straight pipes », parce qu'elle est la plus répandue, qui sera retenue pour fin d'identification dans la présente réflexion.

Tous en conviendront, les « straight pipes », comme son nom l'indique clairement, sont des tuyaux d'échappement continus et évidés. C'est-à-dire des tuyaux dont le diamètre demeure le même du début à la fin et ne contenant aucun déflecteur (cette dernière composante étant mieux connue, parmi les motocyclistes, sous le terme anglais de « baffle » et, parmi certains policiers-« experts » sous le nom de « sourire », aussi incroyable que cela puisse paraître).

Évidemment, certains modèles de l'item en question peuvent comporter une enflure, mais cette particularité, surtout « esthétique », ne change rien à sa nature; pas plus, d'ailleurs, que la possibilité d'y inclure un déflecteur factice.

Des tuyaux d'échappement, donc, ne permettant aucune restriction, par conséquent, une absence de silencieux, voilà ce dont il est question lorsque nous parlons de « straight pipes ».

### **Les origines du problème**

Le phénomène des « straight pipes » est loin d'être nouveau au Québec. En réalité, il est vraisemblable qu'il existe depuis le début du siècle, c'est-à-dire depuis l'arrivée des toutes premières motos dans notre paysage.

Il fut même un temps — jusqu'à la fin des années soixante-dix — où il était assez courant (quoique loin d'être aussi fréquent qu'aiment à le penser certains inévitables nostalgiques du « bon vieux temps ») de rencontrer un certain nombre de motocyclistes dont les véhicules étaient équipés de tels tuyaux d'échappement et qui circulaient librement sur les routes sans trop de problème pour eux-mêmes et les autres.

Mais arriva ce qui arrive souvent en pareilles circonstances : tout en demeurant une minorité, leur nombre prit une expansion considérable et plusieurs d'entre eux commirent des excès, pour le moins révoltants. Alors la tolérance du public et, par la suite, en conséquence, celle des corps policiers céda la place à une mise en application rigoureuse et systématique de la réglementation concernant les silencieux de moto.

Comme presque toujours, dans le monde de la moto comme dans la société en général, ce sont les excès d'une minorité d'extrémistes qui empêchent toute forme de tolérance (entendre par ce terme la capacité de s'abstenir d'exiger quelque chose alors que le droit le permettrait).

Avant de poursuivre la présente réflexion, il apparaît utile, voire important, de bien spécifier qu'admettre qu'il fut un temps où lesdits « straight pipes » furent tolérés ne constitue pas pour autant une caution de cette pratique. Il s'agit d'un fait, regrettable ou autre, mais d'un simple fait relevant d'un passé aussi révolu que réel, mais dont la connaissance permet une meilleure compréhension de la problématique qui nous touche présentement.

Avec la disparition de la tolérance, sous la pression du public, justifiable et justifiée, les autorités modifièrent à plusieurs reprises au cours des années ladite réglementation sur les silencieux. Avec plus ou moins de succès en ce qui concerne l'objectif visé et ce pour toutes sortes de facteurs qu'il serait trop long d'élaborer dans le cadre du sujet bien spécifique de cet article, mais qui mériterait certainement d'être abordé ultérieurement dans une prochaine édition de la « Griffes du Loup ». Notons simplement, pour les besoins de la présente réflexion sur les « straight pipes », que nombre de ces modifications, si elles n'ont pas atteint leur objectif, n'en ont pas moins créé une problématique qui touchait non seulement les utilisateurs desdits « straight pipes » mais qui risquait de plus en plus d'être très néfaste pour l'ensemble des motocyclistes du Québec.

En effet, c'est au cours de l'été 1993 que débuta la menace de nombreuses interdictions de circuler en moto dans plusieurs municipalités. De plus, dans certains endroits, les motocyclistes, en groupes ou en tant qu'individus, commencèrent à être l'objet de vérifications littéralement abusives, systématiques et discriminatoires au point de créer chez plusieurs un désintérêt pour le motocyclisme. La situation se détériorait dans plusieurs régions au point de susciter plusieurs appréhensions parmi nombre de motocyclistes pourtant respectueux de la loi. Ces interdictions furent l'un des éléments importants — mais néanmoins loin d'être le seul — qui menèrent à la fondation du Comité d'action politique motocycliste le 2 octobre suivant.

### **La position du CAPM**

À peine quelques semaines après sa fondation, le CAPM, très conscient de ce qu'était l'enjeu véritable, décida d'accorder toute l'attention nécessaire et de prendre les moyens qui s'imposeraient pour faire valoir les droits des motocyclistes face à cette menace.

Dans un premier temps, lors de sa réunion du 2 décembre 1994 (à laquelle étaient conviées toutes les organisations motocyclistes du Québec), le CAPM définissait clairement et fermement sa position sur cette question en adoptant à l'unanimité la résolution suivante :

**« Le CAPM, sur la question des silencieux, réclame les mêmes droits et privilèges que ceux accordés aux automobilistes, c'est-à-dire de pouvoir remplacer les silencieux d'origine ou une partie des silencieux d'origine par des équivalents non d'origine sur la même base que celle acceptée pour les automobilistes. D'autre part, le CAPM ne considère pas l'absence de silencieux comme un droit. »**

Une fois cette position de principe établie, le CAPM passa immédiatement à l'action et n'a jamais tergiversé dans son application comme le démontrent amplement ses multiples représentations auprès des différents ministères (spécialement, ceux du transport et celui de la sécurité publique) du Québec, de la SAAQ et des diverses tables de concertation avec les municipalités.

Et sur le plan juridique, que ce soit dans les causes de Trois-Rivières-Ouest, de Valleyfield ou de Gatineau (pour ne mentionner que les principales), le CAPM n'a jamais dérogé de ce principe et n'a jamais défendu de cause favorable de près ou de loin aux « straight pipes ».

Il ne peut être nié que des rumeurs contraires circulent, mais jamais, absolument jamais, ces dernières ont pu être confirmées par des faits. Elles sont purement du domaine de la fabulation sinon de la manipulation.

### **Un choix versus un droit**

Les « straight pipes » peuvent être un choix que font certains motocyclistes. Un choix malheureux, un choix contraire à nos convictions, un choix qui crée toutes sortes de problèmes, mais un choix quand même. Un choix possible, mais absolument pas un droit. Et, si les « straight pipes » peuvent être un choix, celui ou celle qui le fait doit conséquemment en assumer pleinement les conséquences et non la collectivité motocycliste ou ses représentants politiques.

### **La « liberté » des uns versus la liberté**

D'autre part, invoquer la « liberté » de rouler en « straight pipes » c'est ne pas tenir compte du raisonnement aussi élémentaire que logique qui démontre que la liberté des uns se termine où commence celle

des autres. En d'autres mots, la « liberté » de certains de faire du vacarme en moto empiète sur la liberté de la collectivité de rouler en moto.

### **« Straight-pipes » sauvent des vies**

Enfin, l'argument folklorique que les « straight pipes » sauvent des vies est souvent répété, mais n'a jamais sensément été prouvé. S'il est vrai que le fait de causer un bruit infernal avec sa moto a au moins le mérite de se faire entendre à défaut de se faire voir, permettant ainsi d'éviter un accident, ce même vacarme peut tout aussi bien en causer d'autres. C'est un fait irréfutable que pour plusieurs automobilistes la moto n'est pas visible, c'est d'ailleurs pourquoi les motos sont toutes équipées d'un klaxon qui fonctionne selon le besoin. Rouler en tout temps avec son klaxon à la pleine puissance serait considéré stupide par tout le monde, motocyclistes inclus, c'est pourtant un comportement semblable que préconisent les adeptes de cet argument farfelu. Comme le mentionnait, il y a quelques années, un directeur de l'American Motorcyclist Association, au slogan « Loud pipes save lives » (i.e. : les « straight pipes » sauvent des vies), nous devons répondre « Loud pipes cost rights » (i.e. : les « straight pipes » coûtent des droits).

### **L'utilisation de la jurisprudence**

Donc, en accord avec ce principe, le CAPM ne défend pas — n'a jamais défendu et ne défendra jamais — une cause de « straight pipes ». Et pourtant, il arrive encore d'entendre certains affirmer le contraire. C'est un fait indéniable que certains motocyclistes contestent des contraventions émises pour cette infraction en se servant de certains éléments de la jurisprudence développée au cours des années par le CAPM. Mais c'est aussi un fait que plusieurs automobilistes se sont servis de la jurisprudence que le CAPM a suscitée en ce qui concerne les délais de comparution; est-ce à dire que le CAPM défend aussi les automobilistes? Dans les deux cas, la réponse est négative. Le CAPM ne défend ni les causes des « straight pipes » ni celles des automobilistes, mais il ne peut empêcher ces derniers, autant les uns que les autres, d'utiliser la jurisprudence qu'il a développée avec le temps, celle-ci étant du domaine public.

Non seulement le CAPM ne défend aucune cause de « straight pipes », il affirme catégoriquement que celles-ci sont aussi indéfendables qu'injustifiables. Indéfendables parce qu'il est rationnellement impossible de défendre une absence de silencieux, et injustifiables parce qu'il est chimérique de tenter de légitimer les « straight pipes ». Est-il possible d'être plus clair dans sa prise de position? Et tout le passé du CAPM est là pour le prouver abondamment et hors de tout doute. On ne le répétera jamais assez, les propos qui affirment le contraire relèvent purement et simplement du monde des « il paraît que... », « on dit que... », bref de l'inévitable machine à rumeur et de la désinformation.

### **La situation ailleurs dans le monde**

Et cette position du CAPM est aussi partagée par la totalité des organisations de défense des droits des motocyclistes à travers le monde. Pas la majorité, mais la totalité. Depuis sa fondation, le CAPM a participé à trois congrès internationaux sur la défense de ces droits, dont celui d'Albuquerque (Nouveau-Mexique) qui rassemblait environ 500 représentants de plus d'un million et demi de motocyclistes en provenance d'une vingtaine de pays, et à aucun moment et en aucune circonstance rouler en « straight pipes » ne fut considéré par quelque organisation que ce soit comme un droit ou comme quelque chose qui devrait nécessiter une implication politique en sa défense. En fait, tous, sans exception, furent d'avis qu'elles, les « straight pipes », en plus d'être une source de pollution de l'air inexcusable, constituaient une source de trouble constant plutôt qu'un droit.

Certains motocyclistes entretiennent la fable que les « straight pipes » sont acceptées ou permises ailleurs, mais les faits indiquent exactement le contraire. Dans aucune des neuf autres provinces et dans aucun des trois territoires canadiens elles ne sont acceptées ou permises; si une certaine tolérance est exercée en certains endroits (comme, par exemple, en Colombie-Britannique), il n'en demeure pas moins que leur réglementation sur les silencieux est sensiblement similaire à celle du Québec et que de plus en plus, pour les mêmes raisons qu'au Québec, cette tolérance cède la place à une mise en application stricte des dites réglementations.

Pour ce qui est des États-Unis, aussi surprenant que cela puisse paraître pour certains, aucun des cinquante États accepte ou permet les « straight pipes ». Encore une fois, il ne faut pas confondre la tolérance avec le droit. D'autre part, il est à noter que cette tolérance s'exerce surtout lors des grands rassemblements de motos, comme ceux de Laconia, Daytona, Sturgis et Lake George, et qu'elle cesse avec la fin de ces événements comme plusieurs peuvent en témoigner.

En Europe et dans les autres pays industrialisés, la réglementation est plus souvent qu'autrement beaucoup plus stricte qu'au Québec et la tolérance est invariablement au niveau zéro.

Tels sont les faits. La problématique québécoise s'inscrit dans une problématique mondiale et il n'existe pas de « paradis » où l'absence de silencieux serait légale, du moins ailleurs que dans le folklore et l'imagination fertile de certains d'entre nous.

### **Quelques effets néfastes des *straight pipes***

Personne ne niera que l'utilisation des « *straight pipes* » est une des causes majeures (mais pas la seule) des problèmes les plus graves qui confrontent les motocyclistes tant au Québec qu'ailleurs.

Comme le mentionnait Simon Milward de la FEMA (voir l'entrevue ailleurs dans les pages de cette édition) lors de sa récente visite à Montréal, c'est principalement par la question des silencieux que la menace de l'homologation des motos a pris forme en Europe. Et aujourd'hui, c'est l'homologation de toutes les composantes de la moto qui est en jeu en Europe.

Au Québec, nous en sommes encore au stade de l'homologation d'une des composantes de la moto, c'est-à-dire des silencieux. Si nous ne gagnons pas cette bataille, si nous acceptons l'homologation de cette composante, nous ouvrons toute grande la porte à l'homologation totale de la moto, c'est-à-dire à l'interdiction de modifier, de personnaliser et/ou d'entretenir notre moto. Et un des plus grands obstacles dans cette bataille provient justement de la problématique causée par l'utilisation (excessive ou pas) de « *straight pipes* » par certains d'entre nous. Chaque fois que vous voyez un motocycliste parader et pétarader avec des « *straight pipes* », vous voyez quelqu'un qui nous rapproche de l'homologation partielle ou totale de la moto. C'est aussi simple que cela.

Est-il possible, d'autre part, de nier que le bruit causé par l'utilisation de « *straight pipes* » est responsable, plus que tout autre facteur, des interdictions de circuler en moto dans plusieurs municipalités? Ayant participé à toutes les tables de concertation avec les autorités municipales au cours des dix dernières années, l'auteur de la présente réflexion confirme sans l'ombre d'un doute que les « *straight pipes* » sont directement liées à ces interdictions, que ces interdictions ne seront pas levées et que de nombreuses autres risquent d'être adoptées tant et aussi longtemps que le problème ne sera pas réglé.

Encore une fois, ce sont les excès d'une minuscule minorité qui compromettent les droits d'une collectivité dans son ensemble.

### **Le problème des Harley?**

Est-ce que les fautifs sont uniquement des propriétaires de motos Harley-Davidson? En fait, ces fautifs ne furent jamais uniquement des propriétaires de motos Harley. Majoritaires, ils le furent probablement à une certaine époque, mais ces derniers ne furent en aucune période les uniques délinquants. Il fut un temps où les propriétaires de motos britanniques constituaient la majorité de ces fautifs et, aujourd'hui, une tendance semble indiquer que les propriétaires de motos japonaises de type « cruiser » et « standard » roulant en « *straight pipes* » sont en pleine progression et risquent de devenir majoritaires à leur tour.

Ce qui prouve, encore une fois si besoin il y avait, que les problèmes ne résident pas dans la moto en elle-même, mais dans l'attitude de certains propriétaires de moto, peu importe la marque ou le genre de leur moto.

### **Interdire les *straight pipes* ?**

À quelques reprises, des motocyclistes ont reproché au CAPM de ne pas demander, de ne pas exiger l'interdiction des « *straight pipes* ». La raison est pourtant aussi simple qu'évidente : il n'est pas nécessaire que le CAPM demande ou exige d'interdire l'absence de silencieux... puisqu'elle l'est déjà. Il faut donc regarder ailleurs pour tenter de trouver une solution au problème.

### **Deux erreurs à éviter**

Avant de tenter d'aborder ce que nous devons faire, il importe de mentionner deux erreurs à éviter absolument, deux méprises susceptibles de fausser le débat et de provoquer des réactions négatives qui peuvent porter de graves préjudices aux droits de la collectivité motocycliste.

Premièrement, il apparaît très important que les motocyclistes ne confondent pas le problème des « *straight pipes* » avec celui des silencieux de rechange, leur problématique respective étant distincte et ne portant pas aux mêmes conséquences<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> C'est d'ailleurs pour cette raison que nous abordons séparément les deux problèmes, soit celui des « *straight pipes* » dans la présente édition et celle des silencieux de rechange dans une édition ultérieure.

Dans le premier cas, il faut se remémorer que les « straight pipes » ne sont pas des silencieux, mais plutôt une absence de silencieux qui n'est pas justifiable et n'a jamais été justifiée rationnellement. Dans le deuxième cas, il s'agit de déterminer si et de quelle manière les silencieux de rechange peuvent rencontrer les normes légales en matière de bruit (i.e. 80 dba), donc si les propriétaires de motos peuvent jouir des mêmes droits que les automobilistes en ce qui concerne cette composante de véhicule moteur.

Deuxièmement, il faut se garder de croire que la source de tous nos problèmes provient des « straight pipes » (ou même de la problématique reliée aux silencieux) parce qu'une telle attitude risquerait de nous réserver des surprises fort peu agréables.

### **Des questions comme réponses**

Cela dit, que devrions-nous faire? Est-ce que les associations de motocyclistes devraient expulser de leurs rangs et interdire l'accès à ceux qui utilisent des « straight pipes »?

À prime abord, une telle mesure semblerait régler le problème sinon en totalité du moins en partie, mais qu'arriverait-il dans les faits? Est-ce que les fautifs cesseraient automatiquement de l'être parce qu'ils ne seraient pas ou ne seraient plus membres d'une association? Il est plus que probable qu'un fort pourcentage d'entre eux irait rejoindre tout simplement les autres fautifs qui ne sont membres d'aucune organisation. Est-ce que déplacer le problème vers d'autres lieux équivaut à régler le problème?

Actuellement, il y a environ 100 000 motocyclistes au Québec et de ce nombre moins de 20 000 sont membres d'une organisation quelconque. Alors imaginons, pour les besoins de la démonstration, que les organisations motocyclistes du Québec ne compteraient aucun fautif dans leurs rangs; est-ce que le problème serait pour autant réglé? Force nous est d'admettre que le problème demeurerait entier et tout aussi explosif sinon plus que présentement. Mais ne serait-il pas au moins atténué? Ou au contraire, n'y aurait-il pas une possibilité que le problème s'avère alors encore plus conflictuel qu'actuellement étant donné que les fautifs seraient laissés à eux-mêmes, donc hors de tout contrôle ou influence de la part des motocyclistes informés, responsables et respectueux de la loi? Est-ce que le fait d'avoir des associations ne comptant aucun fautif ferait en sorte que ses membres n'auraient pas à vivre avec les conséquences des actes des fautifs hors association comme les interdictions de circuler librement en moto, les vérifications systématiques et arbitraires, etc.

Alors que faire? Il n'y a pas de réponse facile et là où des réponses faciles s'affichent aucune solution véritable ne résiste au choc de la réalité. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de solution au problème, mais plutôt qu'il faut éviter de le prendre à la légère, qu'il faut aller directement à la source du problème.

### **Éducation versus législation**

Comme l'histoire nous l'enseigne à profusion, il n'y a que deux approches pour résoudre les problèmes sociétaux : l'une passe par l'éducation et l'autre par la législation. C'est l'une ou l'autre, l'une et l'autre, mais pas autrement.

Sur la base de ce constat, il apparaît évident que les associations ne devraient pas évacuer leur responsabilité en matière d'éducation, car il en résultera une prépondérance de la législation... avec ce que cette approche implique de risque pour la collectivité motocycliste.

Si les associations ont un rôle crucial à jouer, les motocyclistes, en tant qu'individus, ont aussi à faire leur part en se disciplinant et en incitant les autres à en faire autant.

Comme le mentionnait Bill Nighthorse, un motocycliste et sénateur américain lors d'un congrès international, « les motocyclistes doivent se discipliner eux-mêmes, sinon d'autres s'en chargeront d'une manière qui ne sera pas obligatoirement dans le meilleur de leur intérêt ».

---

## **ANNEXE « B »**

### **« Contrôlez votre liberté / Du bout du doigt, / augmenter jusqu'à / 65 % du son / en seulement 3 secondes »**

Si vous avez visité le Salon de la moto de cette année, on vous a peut-être remis gracieusement une superbe publicité en couleurs publiée par la firme commerciale « GCDF Canada » qui se présente modestement comme rien de moins que « Le chef de file des silencieux à sonorité ajustable ».

Les plus chanceux ne l'auront pas reçu, les autres n'ont assurément pas gagnés un cadeau... mais pour le bénéfice des uns comme des autres et, surtout, dans l'intérêt de toutes celles et ceux qui s'impliquent activement dans la défense et la promotion des droits et libertés des motocyclistes et pour qui le mot « liberté » n'est pas un vulgaire slogan publicitaire ayant comme objectif véritable de générer des \$\$\$, nous allons procéder à une petite analyse de la *prose* qui y est si brillamment exposée à notre intention.

Voici donc le texte en question, dans son intégralité, hormis la signature de ladite entreprise commerciale : « Contrôlez votre liberté/ Du bout du doigt,/ augmenter jusqu'à/ 65 % du son en/ seulement 3 secondes,/ tout en augmentant la performance./ Conçu pour tous les types de motos/ « customs » et « touring »/.

D'entrée de jeu, soulignons que cette pub ne comporte que 33 mots. C'est effectivement peu de mots, mais ils vont droit au but visé qui est de... disons d'informer.

La première ligne, celle qui se situe sous ce qui semble être l'identification commerciale du dit système d'échappement pour moto (i.e. « Piperss »), elle nous dit qu'avec l'usage de leur « silencieux » vous « contrôlez votre liberté ». Remarquez que, si on se fie à la version anglaise publiée au verso, les motocyclistes anglophones sont moins gâtés que leurs vis-à-vis francophones, puisque pour les anglophones il n'est question que de contrôler leur « Wild Side », tandis que pour les francophones il s'agit de « liberté ». Non mais, entre nous, est-ce que ça ne se présente pas comme quelque chose de discriminatoire envers les motocyclistes anglophones? Pourquoi n'auraient-ils pas droit, eux aussi, à la « liberté »? Franchement, de deux choses l'une, ou c'est un cas à porter devant la Commission des droits de la personne ou d'un autre organisme similaire, ou c'est un cas à soumettre au prochain Festival juste pour rire.

Mais faisons preuve d'un peu d'ouverture d'esprit et concentrons-nous — nous les francophones, ceux qui contrairement aux anglophones peuvent *contrôler* leur « liberté » — sur ce qu'il faut faire pour jouir de cette particularité que nous recherchons tous, n'est-ce pas?

La deuxième ligne ne comporte que peu d'indices susceptibles de nous aider dans cette noble recherche puisqu'elle n'a que ces quatre mots : « Du bout du doigt, ». D'autant plus qu'il n'est pas spécifié de quel doigt il s'agit au juste. Certaines mauvaises langues seraient peut-être portées à croire que ce doigt est le médius (aussi affectueusement connu sous le nom de majeur ou encore, pour plusieurs d'entre-nous, comme le très symbolique doigt du milieu), mais aucun indice ne le confirme. Alors, ne nous attardons pas inutilement, il faut aller plus loin que la virgule pour avancer dans notre recherche sur le *contrôle* de la « liberté ».

Sur la ligne suivante, encore une fois, ce n'est pas la profusion de mots qui nous coupe le souffle, puisque cette troisième ligne n'en contient que trois : « augmenter jusqu'à », mais celle-ci a au moins le mérite de nous donner un indice pour poursuivre notre recherche. En effet, maintenant on sait que pour « contrôler [notre] liberté », il faut *augmenter* quelque chose. Alors que ceux qui pensaient ou qui auraient pu penser qu'un contrôle pourrait aussi impliquer une diminution ou une stabilité aillent se rhabiller. La « Liberté » ça se contrôlerait donc en augmentant... on avance dans notre recherche.

Alors là, à la quatrième ligne, c'est le déluge de mots, rien de moins que cinq mots, et d'une clarté limpide, « 65 % du son en », enfin du signifiant. À ce point de notre recherche, nous savons maintenant que pour « contrôler [notre] liberté », « du bout du doigt », on « augmente jusqu'à 65 % du son ». Ben, ça parle au maudit, fallait y penser. Toutes ces années que des centaines et des centaines de motocyclistes ont perdues inutilement à défendre et promouvoir la liberté des motocyclistes, alors qu'il suffisait de la *contrôler* en *augmentant* le *son jusqu'à 65 %*, et, ce qui est le plus crissant, sans se servir de la partie supérieure du corps (vous savez, la composante du corps qui donne, parfois, une valeur au casque), le *bout du doigt* étant suffisant. Et c'est maintenant qu'on nous le dit. Non mais y a des *libérateurs* qui se sont laissés désirer longtemps. Enfin, comme dans le dicton populaire, « mieux *veaux tare* que jamais », ou kek'chose du genre.

Bon, là on sait comment, mais pour savoir combien de temps ça prend pour « contrôler [notre] liberté », il faut passer à la cinquième ligne. Là je soupçonne une influence de la numérologie (une science exacte, s'il en est une) puisqu'en seulement 3 mots sur un total de 33 mots, on apprend que ça prend « seulement 3 secondes, ». C'est t'y pas beau... 3 secondes et on est en *contrôle* de notre *liberté*. Et, ne l'oublions pas, ça ne prend qu'un *bout du doigt* [le manque de temps nous a empêché de poursuivre les recherches pour vérifier de quel doigt il s'agit; nous espérons quand même qu'on nous pardonnera cette lacune].

Notre recherche avance, plus ça va, plus on est informé, mais elle n'est pas terminée. Passons donc à la sixième ligne qui se lit comme suit : « tout en augmentant la performance ». Là, c'est un peu ambigu — avouons-le avec regret puisque précédemment c'était tellement clair — puisqu'il n'est pas indiqué quelle est la composante dont la performance sera augmentée. Celle du *silencieux*, celle du moteur, celle de la selle? Ce n'est pas précisé. Mais ça ne doit pas être tellement important puisque les caractères de cette ligne sont plus petits et pas de la même couleur que ceux des deux précédentes lignes où il est question d'augmenter « 65 % du son en

seulement 3 secondes ». Alors, en accord avec ce qui semble sous-entendu dans la pub, n'insistons donc pas, c'est de toute évidence d'une importance moindre.

Poursuivons. D'accord, d'accord le texte à l'étude est imposant, mais persistons quand même dans notre noble recherche, d'ailleurs il ne reste que deux petites lignes.

Alors procédons avec la première de ces deux lignes qui, elle, est on ne peut plus claire, nette et limpide puisqu'elle dit que ledit *silencieux* est « conçu pour tous les types de motos ». Ça, ça va dans le sens de notre langage et de nos idées, c'est-à-dire le pourquoi on se battait sans succès avant d'apprendre à « contrôler [notre] liberté ». Concluons avec la dernière de ces lignes qui n'est constituée que de trois mots : « custom » et « touring ». Alors, ici, on est un peu surpris, nous dirions même un peu déçu, qu'ils n'offrent pas de *contrôle de liberté* aux adeptes de motos dites « sports » ni pour ceux de motos de sentier, de trial, etc. Sans doute une omission, mais ne soyons pas trop exigeants, le chemin vers le *contrôle de la liberté* étant un long chemin, il faut être patient...

Voilà pour l'humour, mais, juste au cas où cette pub de « GCDF Canada » ne serait pas retenue par le Festival juste pour rire, passons aux choses sérieuses.

### **QUAND « CONTRÔLER » SA LIBERTÉ VEUT DIRE COMPROMETTRE LA LIBERTÉ**

Ce « silencieux à sonorité ajustable », « du bout du doigt », comme tous ses semblables, à tort ou à raison, justement ou injustement, est illégal au Québec. Ce n'est pas mentionné dans la pub en question, et pour cause, mais c'est un fait néanmoins irréfutable. Qu'on soit d'accord ou non. Et nous, du CAPM, on est bien placé pour le savoir, comme le confirment pratiquement chaque numéro de la *Griffe du Loup* et du *Cahier du CAPM*. Et nombreux sont les motocyclistes qui ont reçu des contraventions pour cette infraction et qui pourraient aussi le certifier.

Certains experts très qualifiés en matière de silencieux, dont la compétence a été reconnue maintes fois dans les cours de justice, ont expliqué que de plus en plus de silencieux sur les nouveaux modèles de moto, pour des raisons techniques, nécessitent des déflecteurs variables. Il faut cependant ne pas confondre un silencieux dont le déflecteur serait variable pour des considérations technologiques avec un « silencieux » dont le son serait ajustable. Dans le premier cas, le silencieux respecte la norme fédérale qui est de 80dba, tandis que dans le second, il peut la dépasser allégrement (n'est-ce pas même sa véritable fonction?).

Certains pourraient croire qu'augmenter le son de 65 % ne veut pas nécessairement dire que le silencieux dépasse alors la norme fédérale de 80dba. À ceux-là nous répondons par une simple question : Pour ne pas dépasser 80dba et procéder à une augmentation de 65 %, 48dba serait donc le maximum de bruit qui devrait être engendré par une moto... alors, sur cette base, en connaissez-vous beaucoup des motos qui ne font pas plus de 48dba? [Il faut savoir que 50dba correspond généralement au bruit fait par un système d'air climatisé. C'est ce que nous ont appris les représentants de Terrebonne lorsque nous les avons rencontré pour l'interdiction dans cette ville].

D'autres pourraient aussi penser que ces silencieux sont pour usage par les motos qui ne roulent pas sur les chemins publics. Vraiment? C'est pas mentionné... et, franchement, vous en connaissez beaucoup des motos *customs* et des motos *touring* qui roulent dans les sentiers?

Laissons de côté le folklore souvent relié à la question des silencieux et concentrons-nous sur les faits :

- Ce « silencieux à sonorité ajustable » a été conçu pour que ceux et celles qui les utiliseront puissent réduire leur liberté de 65 % à la vue des policiers ou suite à des plaintes de leurs voisins. Un comportement pas vraiment héroïque pour des personnes libertaires...
- Ceux et celles qui les utiliseront risquent de recevoir des contraventions onéreuses et, s'ils les contestent, de s'engager, à leurs dépens, dans des procédures judiciaires qui, finalement, ne seront que pure perte de temps, d'énergie et d'argent...
- Que « GCDF Canada » est une entreprise commerciale qui n'existe pas pour défendre ceux et celles qui seront *opprimés* parce qu'ils se seront fait prendre à « contrôler [leur] liberté », mais bien pour une raison toute autre...
- Que ce sont de tels produits — et le comportement de ceux qui les utilisent — qui font en sorte que la liberté des motocyclistes, en tant que collectivité, est de plus en plus remise en question, compromise, menacée... car la liberté des uns se termine où précisément commence celles des autres

En terminant, mentionnons qu'un motocycliste, à qui ce texte a été présenté pour opinion, après avoir spécifié qu'il partageait la teneur de ces propos, a dit craindre la possibilité de poursuites judiciaires si le CAPM le publiait. C'est dans le domaine du possible. Imaginez un procès mettant aux prises « le chef de file des

silencieux à sonorité ajustable » versus *le chef de file de ceux et celles qui se battent avec les conséquences* (i.e. le CAPM). Ça pourrait être très intéressant et instructif... de part et d'autres.

---

## ANNEXE « C »

### **BRISONS LE SILENCE SUR LES SILENCIEUX**

« Quelle est la position du Comité d'action politique motocycliste sur la question des silencieux? » Lorsqu'un membre du CAPM est chanceux, c'est ainsi que la question sur ce sujet lui est formulée, c'est-à-dire en des termes semblables qui dénotent une réelle demande d'information. Cependant, lorsqu'il n'est pas chanceux, ce qui arrive parfois, ce même membre du CAPM a plutôt droit à une affirmation gratuite qu'à une question rationnelle, quelque chose dans le genre « le CAPM défend les motocyclistes qui ont des *mufflers* illégaux ». À partir de cet angle, nous allons donc tenter de répondre à nouveau à cette récurrente question et, par la même occasion, nous allons nous risquer à contrer quelques-unes de ces affirmations aussi fausses que gratuites. Tout en sachant très bien que, quoiqu'on fasse, quoiqu'on dise, il y aura toujours des rumeurs... disons fantaisistes.

#### **La position officielle du CAPM sur les silencieux**

D'entrée de jeu, rappelons donc la position officielle du CAPM sur le sujet : « Le CAPM, sur la question des silencieux, réclame les mêmes droits et privilèges que ceux accordés aux automobilistes, c'est-à-dire de pouvoir remplacer les silencieux d'origine ou une partie des silencieux d'origine par des équivalents non d'origine sur la même base que celle acceptée pour les automobilistes. D'autre part, le CAPM ne considère pas l'absence de silencieux comme un droit. »

Cette prise de position, adoptée lors de sa réunion du 2 décembre 1994, à laquelle étaient conviées toutes les organisations motocyclistes du Québec, n'a jamais été abrogée ou modifiée de quelque manière que ce soit. Elle demeure encore aujourd'hui sa position officielle, celle sur laquelle sont basés sa parole et son action sur le sujet.

Ayant traité en détail du problème des *straight-pipes* (i.e. absence de silencieux), nous nous concentrerons donc maintenant sur la première partie de cette déclaration de principe, à savoir sur ce qui concerne les silencieux eux-mêmes.

#### **L'homologation et les silencieux**

En premier lieu, il importe de bien situer le problème des silencieux dans sa perspective globale qui est celle de l'homologation totale des composantes de la moto. Par homologation, il faut entendre l'établissement de règlements interdisant toute modification ou personnalisation de la moto et pouvant même aller jusqu'à l'interdiction de son entretien par le propriétaire de la moto.

Nombreux sont les motocyclistes nord-américains à encore considérer cette menace comme invraisemblable... Pour ce qui est des motocyclistes européens, eux, ils ont dépassé le stade de la stupéfaction... ils en sont maintenant à la combattre. C'est d'ailleurs eux qui, par leur mobilisation et leur représentation, font en sorte que cette menace ne nous a pas encore frappée de front en Amérique du Nord.

Comme le CAPM le répète inlassablement depuis sa première assemblée bisannuelle tenue à Trois-Rivières en 1995, l'homologation est la menace la plus sérieuse à avoir jamais confrontée le motocyclisme, non seulement au Québec mais également dans l'ensemble des pays industriels.

C'est aussi ce qu'a expliqué avec force et détails Antonio Perlot, le secrétaire général de la FEMA<sup>6</sup>, lors de son allocution à l'assemblée générale annuelle du CAPM du 26 octobre dernier. Et c'est d'ailleurs pourquoi nos consoeurs et confrères de la Motorcycle Riders Foundation<sup>7</sup> et de l'American Motorcyclist Association<sup>8</sup> appuient catégoriquement et résolument la FEMA dans ses démarches et actions contre cette menace.

---

<sup>6</sup> *Federation of European Motorcyclists Associations*, l'influente organisation d'action politique des motocyclistes des pays de la communauté européenne.

<sup>7</sup> La MRF, à laquelle adhère l'AMA, est aux USA ce qu'est le CAPM au Québec.

<sup>8</sup> L'AMA, l'organisation motocycliste nationale numériquement la plus importante au monde, est aux USA ce qu'est la FMQ au Québec.

En quoi le problème des silencieux est-il relié à l'homologation? Comme Simon Milward, le précédent secrétaire général de la FEMA, l'avait mentionné lors du congrès international de Harrisburg (Pennsylvanie), il y a quelques années, « l'homologation totale de la moto débute toujours par l'homologation d'une de ses composantes et le système d'échappement [les silencieux] est la cible privilégiée par ceux qui rédigent et proposent les articles de loi parce qu'elle rencontre habituellement peu d'opposition parmi les motocyclistes ».

Tel est essentiellement le pourquoi de la détermination du CAPM à lutter depuis 1995 contre l'homologation de cette composante que constituent les silencieux. Ne pas tout mettre en œuvre pour empêcher que cette menace se traduise totalement ou partiellement en réalité ne serait pas seulement irresponsable de sa part, mais irait aussi totalement à l'encontre de sa mission qui est défendre et promouvoir les droits et libertés des motocyclistes au Québec.

### **Les actions entreprises par le CAPM**

La perspective globale ayant été définie, quoique sommairement, passons maintenant au contexte particulier qui, lui, contrairement au premier est plus méconnu qu'inconnu avec ce que cela comporte de conséquences négatives et dangereuses.

Depuis 1995, le CAPM a entrepris plusieurs causes judiciaires dans le but de faire reconnaître ou respecter les droits des motocyclistes en ce qui concerne cette composante. C'est-à-dire défendre le droit *de pouvoir remplacer les silencieux d'origine ou une partie des silencieux d'origine par des équivalents non d'origine* en autant qu'ils ne soient pas plus bruyants que permis par la norme fédérale<sup>9</sup>. Autrement dit, il n'est absolument pas question pour le CAPM, de quelque manière que ce soit, de revendiquer un « droit » de faire plus de bruit avec les silencieux. Il est uniquement question de rencontrer les normes relatives au bruit... de diverses manières et par différentes options.

Certaines de ces causes judiciaires ont été un succès total, d'autres moins, mais tous ont été fructueuses à un degré ou à un autre dans l'avancement du dossier. Elles nous ont permis, entre autre, de participer à la rédaction d'un nouveau règlement qui fut adopté en décembre 1998 et qui, pour une certaine période, normalisa relativement la situation et fit cesser le harcèlement systématique et à grande échelle dont un bon nombre de motocyclistes était sujet depuis l'été 1995.

Sans vouloir en égarer plus d'un dans les dédales judiciaires, mentionnons simplement que les sagas judiciaires de Trois-Rivières-Ouest, Valleyfield et Gatineau, pour ne mentionner que les plus importantes, ont apportés une accalmie pour un certain temps... c'est-à-dire jusqu'à ce qu'un ex-policier « expert » à la retraite [il est retraité à titre de policier, pas à titre d'« expert », quoique...] découvre ou invente une nouvelle interprétation dudit règlement. Et c'est nouvelle interprétation que nous contestons en cour à Granby depuis le printemps 2002.

### **Ce que le CAPM soutien**

Si les *straight-pipes* sont illégales (ce que nous ne contestons pas et n'avons jamais contesté où que ce soit), il est certain, par contre, que les silencieux de rechange ne le sont pas tous. Notez que nous n'employons pas l'expression « 50/50 », un terme utilisé uniquement au Québec, parce qu'il peut signifier tous aussi bien une chose que son contraire... comme « 50% bruyant / 50% silencieux » ce qui, évidemment, est un non-sens qui ne peut que provoquer inutilement une confusion regrettable.

Ce que, de fait, nous soutenons c'est que ce n'est pas le fait, en lui-même, d'avoir un silencieux différent de celui à l'origine de la fabrication de la moto qui fait que ce silencieux dépassera la norme fédérale, c'est plutôt la preuve qu'il produit plus de 80 dbA. Il peut être plus long ou plus court, plus mince ou plus gros, chromé ou noir, avec ou sans *baffle*, etc. sans nécessairement être plus bruyant. On devrait donc avoir la possibilité — légalement et sans être harcelé — de changer le silencieux soit dans le but de personnaliser la moto, soit dans le but de remplacer un silencieux d'origine qui n'est plus fabriqué ou pour toute autre raison si ce silencieux de remplacement ne dépasse pas ladite norme sur le bruit.

Enfin, nous tenons à souligner, une fois de plus, que le CAPM ne défend pas et n'a jamais défendu le droit de modifier, de perforer ou de trafiquer la structure ou les composantes des silencieux, qu'ils soient de remplacement ou d'origine, dans le but d'en augmenter le bruit. Et ce pour les mêmes raisons qu'il ne défend pas les *straight-pipes*. Dans les deux cas, ce peut être un choix, mais absolument pas un droit. Si un motocycliste fait un de ces choix, il doit en assumer personnellement les conséquences et ce n'est certainement pas au CAPM de se préoccuper des problèmes de celui qui fait pareil choix.

---

<sup>9</sup> *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*; Lois révisées du Canada, chapitre M-10, article 1106 (1) : « Les véhicules sont construits (b) de façon que le bruit soit (iv) inférieur à 80 dbA, mesuré selon la norme SAE J986a, *Sound level for Passenger Cars and Light Trucks*.

Ce que le CAPM défend et ce qu'il ne défend pas ayant été élucidé, un autre aspect du problème mérite de la part de tous les motocyclistes une attention toute particulière, surtout qu'il est souvent, trop souvent négligé par plusieurs.

C'est un fait indéniable que tous les motocyclistes ne sont pas directement concernés par le problème de l'homologation des silencieux. Mais c'est aussi un fait accepté que ce n'est pas la totalité des motocyclistes qui sont touchés par les interdictions de circuler librement en moto dans certaines municipalités... ou par les intentions de certaines personnes en position d'autorité d'interdire ou de limiter l'accès aux motos dites sportives... ou par les projets de quelques autres de ces personnes d'autorité de limiter arbitrairement la puissance ou la cylindrée de certaines catégories de motos sinon des motos en général... ou par le harcèlement de la part de certains policiers... ou par la discrimination envers les motocyclistes... ou par la nouvelle interprétation du règlement sur le casque qui stipule que tous les casques DOT ne sont plus légaux s'ils ne portent pas aussi la mention « FMVSS 218 », etc. etc.

Il se peut, par un de ces miracles dont seul la « société distincte » a le don, qu'un certain nombre de motocyclistes ne soient pas touchés ou concernés directement par ces problèmes. Mais, si tous les motocyclistes ne s'occupaient que de ceux qui les concernent et quand ils les touchent, quel serait l'état de la situation en matière de nos droits et libertés?

C'est pourquoi le CAPM considère que le problème de l'homologation des silencieux, comme tous les autres problèmes mentionnés précédemment, est le problème de tous les motocyclistes. Sinon c'est chacun pour soi, ce qui dans une société comme la nôtre n'a aucune influence.

Être motocycliste, c'est une manière d'exprimer son individualisme. Personne n'oserait nier cette réalité. Cependant être individualiste n'exclut pas la nécessité de la solidarité. D'autant plus que, malgré tous les beaux discours aussi vides de sens que de responsabilité, personne, absolument personne n'a jamais fait la preuve que d'être désunie pouvait être bénéfique à une collectivité, et encore moins quand cette collectivité est aussi marginale que l'est celle des motocyclistes.

Alors, pour maintenir et raffermir la solidarité dont la collectivité motocycliste a besoin, brisons le silence sur les *silencieux*.

---

## ANNEXE « D »

### « Le droit de faire plus de bruit? »

Il est plus que probable que la question du bruit relié à la moto hantera les motocyclistes tant et aussi longtemps que les motos elles-mêmes existeront et, par conséquent, elle ne cessera de constituer, tout aussi longtemps, une menace à leurs droits et libertés. C'est l'une des raisons pour lesquelles le Comité d'action politique motocycliste est souvent dans l'obligation, ou parfois contraint, de ne pas esquiver cette question qui, avouons-le, est aussi controversée que lourde de possibles conséquences sur ces droits et libertés.

Évidemment, quand il est question du bruit relié à la moto, les allusions à son système d'échappement sont inévitables. Comme cet aspect de la question a été abondamment discuté dans les précédentes éditions de *La Griffes du Loup*, dans *Les Cahiers du CAPM* et dans d'autres documents, n'insistons donc pas plus que nécessaire et invitons plutôt les personnes qui seraient intéressées à plus de profondeur sur ce sujet à s'y référer. Avec cette considération en tête, dans ce propos, nous nous concentrerons donc sur le bruit lui-même plutôt que sur le système d'échappement.

Il est vraisemblable que nous n'apprendrons rien à personne en disant que parfois le CAPM est fausement et injustement accusé par certaines personnes peu ou pas informées (et par d'autres qui ont des motifs tout-à-fait différents, mais qui ne relèvent pas de la bonne foi) de défendre les *straight-pipes* ou les *silencieux* qui ne le sont pas. Heureusement, il y a de plus en plus de motocyclistes pour rétablir les faits qui, eux, contredisent abondamment ces fausses allégations. Cela dit, suite à un questionnement qui a été porté à notre attention récemment, quelques éclaircissements semblent s'imposer et c'est l'objectif que se fixe la présente réflexion, tout en sachant pertinemment qu'il y aura toujours à dire sur ce sujet pratiquement inépuisable.

« Le CAPM [sur la question des silencieux] ne réclame pas le droit de faire plus de bruit » clament à profusion les représentants de notre organisation depuis maintenant plus de dix ans et à la grandeur du Québec. Que signifie cette déclaration maintes fois répétée? Simplement que le CAPM estime et soutient que, dans les

limites permises par la loi, et ces limites ont été fixées par les autorités gouvernementales à 80 dba, les motocyclistes ne devraient pas être incommodés ou harcelés. Rien d'autre, mais tout cela.

Mais, nous demandent certains, « est-ce que le motocycliste qui change le silencieux d'origine de sa moto pour un silencieux non d'origine, mais qui rencontre la norme légale de 80 dba, ne va pas à l'encontre de la position du CAPM? » Nous soutenons que non puisqu'il respecte les limites sonores imposées par cette loi avec laquelle le CAPM est en accord.

D'autre part, soulignons que ce qui est supérieur à 80 dba est illégal et ce qui lui est inférieur est légal. En se basant sur ce critère, il est donc permis d'affirmer que ce n'est pas réclamer un droit de faire plus de bruit que de se prévaloir de ce qui est permis et autorisé dans le cadre de cette loi.

Mais, nous opposent certains, il y a augmentation du bruit. C'est un fait, mais un état de fait accepté et permis par ladite loi. Alors, ajoutent-ils, le CAPM devrait plutôt dire qu'il « ne réclame pas le droit de faire plus de bruit que la loi le permet ». Mais est-ce vraiment obligatoire de dire qu'on peut faire ce qui est permis par la loi puisque le but n'est en aucune façon de contester ladite loi, mais bien au contraire de démontrer que nous acceptons son cadre? De plus, si quelqu'un n'est pas d'accord avec la loi (ce qui n'est pas et n'a jamais été la position du CAPM), il peut travailler à la changer ou à la modifier, mais, entre-temps, il doit s'y conformer. Il n'est donc pas nécessaire de demander de se conformer à la loi, puisque, par définition, c'est une obligation.

Il est intéressant de remarquer que l'industrie de la moto, pas plus que les motocyclistes, ne conteste ou ne désire changer cette loi et qu'elle s'y conforme tout en tenant compte de ce qui y est permis. Pour illustrer ce point, mentionnons que des manufacturiers de motos, dont entre autres Harley Davidson et Honda sur certains de leurs modèles, ont réduit le bruit occasionné par leur véhicule (puisque la norme de 80 dba ne concerne pas uniquement les silencieux, mais bien l'ensemble du véhicule lui-même) de manière à augmenter le « bruit » de leur silencieux dans le but d'en obtenir une sonorité recherchée tout en respectant scrupuleusement ladite norme. Est-ce illégal? Non, et la preuve en est qu'ils sont légalement en vente au Canada et que pour l'être, ces mêmes véhicules doivent être certifiés conformes aux lois, dont celle de 80 dba.

Faisons une analogie avec la vitesse pour aider à mieux comprendre la position du CAPM sur le bruit. La vitesse maximum légale sur les autoroutes du Québec est de 100 km/h; cela veut dire que l'utilisateur de la route, sujet à la réglementation, peut augmenter sa vitesse jusqu'à cette limite sans problème. Il n'y est pas obligé, mais il en a la possibilité. Au-delà de cette limite, il est en position d'illégalité, mais en deçà, c'est à lui de décider ce qui lui convient le mieux. C'est le sens des lois qui impose des limites.

La loi, donc, permet, autorise, justifie une limite de 80 dba. Et le CAPM n'a jamais réclamé, ne réclame pas et ne réclamera jamais le droit de faire plus de bruit. Par contre il clame que les motocyclistes dont les motos sont conformes à cette norme légale de 80 dba ne devraient pas être inquiétés, harcelés ou poursuivis.

On ne peut faire ce qui est interdit par la loi —on s'entend tous sur ce point, ou peu s'en faut—, mais si, en outre, on ne peut pas faire ce qui est permis, autorisé, justifié, alors là, il y a un problème... et ce grave problème n'est pas relié à la moto ni au motocycliste, mais bien à une autre chose qui ressemble étrangement à de l'auto-flagellation.

---

---

## Le bruit : un fléau à combattre

Le CAPM est préoccupé par le bruit causé par les motocyclistes et avec raison. Le bruit est un véritable fléau à combattre. Par exemple, certains motocyclistes diront que le fait de rouler avec des « *straight-pipes* » n'est pas plus dérangeant que le bruit d'une tondeuse ou d'une tronçonneuse. Pour leur part, d'autres pensent que le fait d'avoir des « *straight-pipes* » leur sauvera la vie. Il y a ceux qui doivent à tout prix faire comme les autres pour avoir l'air « *cool* ». Certains autres n'ont carrément aucun respect pour l'environnement et ne font preuve d'aucun civisme. En bon québécois, ils aiment carrément faire chier le peuple et ils se désintéressent... de tout.

Il y a des motocyclistes qui agissent tout simplement sans réfléchir, tandis que d'autres ne se soucient tout simplement pas des conséquences de leur geste. Nous sommes aux prises avec la croissance du bruit due à l'augmentation du nombre de motocyclistes sur les routes ainsi qu'au fait qu'ils roulent en groupe. Une motocycliste qui circule seule sur la route avec des « *straight-pipes* » et avec civisme, c'est tolérable mais aussitôt qu'ils sont en groupe de 3 ou plus, ça devient infernal. De plus, avec les années, en milieu urbain, il y a moins de végétation pour absorber le bruit.

Le bruit est à la base de plusieurs problèmes dont celui de l'agressivité de la population envers les motocyclistes et des motocyclistes entre eux. Comment peut-on demander à monsieur et madame tout le monde d'accepter les motocyclistes qui font du bruit alors que même nous motocyclistes pouvons à peine les blairer.

Ce n'est pas demain que le comportement des motocyclistes se corrigera. Le civisme par exemple, ça commence en très bas âge. Tout le monde est sensé savoir que le bruit « ça dérange » et que le bruit « augmente le stress » et que les « *straight-pipes* » sont interdits. Il faudrait d'abord que les motocyclistes reconnaissent qu'ils sont en faute.

### Comportement et civisme

*« Le civisme est l'ensemble des qualités qui font le bon citoyen; zèle pour les intérêts de son pays et à en remplir tous les devoirs. Le bon citoyen est animé pour les avantages et le bonheur de sa patrie ».* Dommage, mais il y a longtemps que nous ne pouvons plus jouir du patriotisme. Les bonnes manières et l'observation des convenances en groupe social sont disparus au fil du temps pour faire place à l'individualisme, à l'insensibilité, à l'apathie... Les liens unissant les groupes se sont desserrés. Il n'y a plus d'éthique, plus de respect à l'égard des autorités, des autres et de soi-même.

À l'école primaire, il y a de ça plusieurs années, il y avait les cours de Bienséance. On nous montrait la politesse, la propreté et les bonnes manières. Qu'en reste-t-il ? Dans un monde qui se dit évolué, il y a tout ces individus qui manquent de savoir-vivre, qui sont mal élevés, irrespectueux, inconscients, égoïstes et qui croient que tout leur est dû. Parce que pour circuler avec des « *straight-pipes* », déranger les gens qui ont besoin de repos et ne pas se soucier de tout le mal causé aux autres motocyclistes, il ne faut pas avoir deux sous de jugeote.

### Pour certains, tout est permis

Certains motocyclistes, aux guidons de leur moto, se sentent tout permis. Ils se promènent en milieu urbain ou rural avec leurs « *straight-pipes* » et ils dérangent tout le monde. Ils aiment que les gens se retournent sur leur passage, probablement parce qu'ils n'ont aucune autre façon de se faire remarquer. Tout ce qui arrive, c'est toujours la faute des autres : des autorités, des gouvernements, des policiers, des villes, jamais leur faute à eux. Ils se disent libre. Ils ne savent pas ou ne veulent pas savoir que la liberté signifie « possibilité, assurée par les lois ou le système politique et social, d'agir comme on l'entend, **sous réserve de ne pas porter atteintes aux lois établies** ».

### L'influence

Les motocyclistes sont victimes de la pression sociale. Avec les années, les individus se sont affaiblis. Sans vouloir généraliser, plusieurs manquent de tempéraments et de caractères. Lorsqu'ils deviennent motocycliste, ils perdent leur personnalité et suivent les autres. Ils ont un idéal, celui de l'image du vrai *biker*. Tout le monde le fait, fait-le donc! Comment s'en étonner? Nous vivions dans une société dominée par la consommation et la publicité. Le syndrome du voisin gonflable, qui s'appliquait autrefois à la voiture et à la pelouse, s'applique maintenant aux motocyclistes.

### L'inconscience ou l'insouciance

Toutes les raisons sont bonnes pour faire du bruit. Dans quel intérêt se priveraient-ils de faire du bruit alors que tout le monde le fait? De plus, si les marchands en vendent c'est que les « *straight-pipes* »

sont légaux, ils n'ont sûrement pas à demander à quiconque. Certains motocyclistes sont-ils naïfs au point de faire preuve d'ignorance, d'irréflexion et d'inconscience? Ou tout simplement, sont-ils insouciantes, indifférents, désintéressés au point de se priver de leur liberté et de faire du tort aux autres motocyclistes et de se contrebalancer de la population en général?

### **Responsabilité de chacun face au bruit**

La pollution par le bruit est devenu le pire problème environnemental du temps. Chacun a sa part de responsabilité en regard des problématiques dus au bruit (discrimination, interdictions, etc.). Le bruit a des effets néfastes sur le bien-être des gens. Le bruit est une sensation auditive indésirable parce qu'elle se produit au mauvais moment ou au mauvais endroit. Quoi de plus désagréable que de dîner sur une terrasse entre amis et d'avoir du mal à s'entendre à cause d'une gang de motocyclistes qui arrivent avec leurs « *straight-pipes* », en faisant la parade. Il faut bien que tout le monde les voient et les entendent. On devient automatiquement agressif et pour cause. Pour plusieurs personnes, la campagne est un endroit paisible où il fait bon se retirer. Mais les motocyclistes, même s'ils se promènent avec des « *straight-pipes* » et qu'ils savent qu'ils sont bruyants, ne se priveront pas d'une ballade à la campagne, en groupe, sans penser aux gens qui y sont pour s'y reposer.

### **Le motocycliste**

Les motocyclistes en général sont très conscients du bruit qu'ils font. Ce qui importe pour eux, c'est leur propre bien-être. Il ne se préoccupe nullement de la quiétude des gens. C'est « *me, myself and I* ». S'ils ne font pas de bruit, ils n'ont pas l'impression d'être de vrais motocyclistes.

Par ailleurs, le motocycliste qui achète un silencieux non conforme « *straight-pipe* » a sa part de responsabilité. Il est fautif, même s'il dit ne pas être au courant que c'est interdit. C'est son devoir de s'informer. ***Nul ne peut plaider l'ignorance lorsqu'il est question de loi.***

### **Les marchands**

Les marchands savent très bien qu'ils vendent des silencieux non conformes à la loi lorsqu'ils vendent des « *straight-pipes* ». Mais sans grande conscience sociale, ils continuent à en vendre puisque ça fait mousser leurs ventes. À court terme, c'est payant pour eux, mais lorsque viendra le jour où il y aura plus d'interdictions que d'endroits pour circuler, ils seront eux aussi perdant. Il y aura beaucoup moins d'intérêt pour l'achat d'une moto, les gens se dirigeront vers une autre passion. Il faut les inciter à réagir.

### **Les forces policières**

Les forces policières ont eux aussi une grande part de responsabilité dans la problématique du bruit. Au lieu de faire du harcèlement, les policiers devraient se concentrer à donner des contraventions aux fautifs et veiller à faire respecter la loi. Les routes sont infestées de « *straight-pipes* », ça leur permettrait de renflouer leurs coffres.

### **La Société de l'assurance automobile du Québec**

La SAAQ a pour sa part la responsabilité de sensibiliser tous les usagers de la route à se conformer aux lois et règlements. Il y a, dans leur site Web, à la section « Conseil et information », un point qui se lit comme suit : « *Sur la route, vous devez adopter un comportement courtois, sécuritaire et responsable, qu'il s'agisse de la conduite de votre véhicule ou du bruit qu'il produit (crissement des pneus, volume du système de son trop élevé ou silencieux défectueux ou trop bruyant). Ceci vous évitera des désagréments ainsi qu'aux autres usagers de la route et à la population en général* ». Des panneaux devraient être placés aux endroits stratégiques pour sensibiliser les motocyclistes au bruit. De la même façon qu'il l'on fait pour la vitesse ou l'alcool au volant.

### **Les villes**

Au niveau des villes, le problème aurait dû depuis longtemps être réglé à la base. Au lieu de déplacer le malaise en mettant des interdictions, il aurait été plus efficace d'interdire le bruit et d'émettre des contraventions au lieu d'interdire carrément les motocyclistes, sans distinction. Est-ce que les villes interdisent tous les automobilistes, parce qu'il y a un épais qui a fait de la vitesse?

Il faut absolument responsabiliser les motocyclistes aux différents risques causés par le bruit. Il est certain que ce ne sera pas facile puisque notre société est devenu égocentrique. Mais si les motocyclistes ne prennent pas conscience, qu'avec le bruit causé par leurs « *straight-pipes* », ils se font du tort ainsi qu'à tous les autres motocyclistes, le problème n'est pas prêt d'être réglé. Il ne faut pas avoir peur de provoquer

des réactions afin que cesse toute cette parade. Il faudrait les intégrer pour leur montrer qu'il y a mieux à faire que de s'exhiber.

La meilleure façon de réagir serait d'être solidaire. Chacun doit faire sa part. Mais, le terme solidarité est à présent dénué de toute signification, on le voit dans notre quotidien. Penser que le problème de comportement et de civisme des individus se règlera un jour réside dans le fait qu'elle constitue un idéal...

**Lucie Landry-Létourneau**

---

## **Campagne de sensibilisation pour contrer le bruit la nuit**

[NDLR : L'article qui suit est reproduit du journal *L'Expression de Lanaudière*; nous le portons à l'attention des lecteurs de ce Bloc-Notes par ce qu'il cadre bien dans l'esprit de la réflexion exprimée dans ces pages... et parce qu'il fait un lien avec la problématique à laquelle nous avons été récemment confrontée.]

(A.L.) - Puisque les bruits nocturnes au centre-ville de Joliette ne proviennent pas uniquement des motocyclistes, mais aussi des conducteurs d'automobiles dont le système d'échappement a été altéré, ou même des discussions animées de certains clients qui quittent les bars, la Société de développement du centre-ville (SDCJ) juge qu'il est temps de lancer une vaste campagne de sensibilisation.

La SDCJ est impliquée depuis le début autour de ce débat qui a déjà mobilisé la gent motocycliste. Déjà, le 28 juin dernier, en réunion plénière (caucus) du conseil municipal, la SDCJ avait fait valoir son point de vue suite à la demande de la Régie de police pour que la Ville modifie son règlement et oblige tous les motocyclistes à n'utiliser qu'un seul terrain de stationnement, rue Lajoie.

« Ce règlement restreindrait l'utilisation du centre-ville pour la clientèle visée et risquerait ainsi de faire cesser leur fréquentation au centre-ville», disait alors le président de la SDCJ, Jean Grondin. Du même souffle, il déplorait que les principaux commerçants touchés par cette modification n'aient pas été consultés avant l'adoption du projet par la Ville. « C'est pourquoi », mentionne un communiqué, la SDCJ a proposé une alternative à la modification drastique du règlement qui visait à assurer la quiétude des habitants du centre-ville. Cette alternative consiste donc en un plan d'action qui est déjà enclenché auprès des bars et restaurants concernés...»

Pour sa part, le directeur général de la SDCJ, Claude Boily, s'est dit convaincu que d'interdire le stationnement aux motocyclistes ne réglerait qu'une partie du problème. « Il y a effectivement une problématique de bruit la nuit au centre-ville, mais la faute peut autant être attribuable aux nombreuses automobiles modifiées qui circulent avec de la musique à plein volume qu'aux piétons qui sont peu respectueux du silence en sortant des bars.»

En ce qui concerne la campagne de sensibilisation, le slogan est déjà trouvé: « En auto, en moto ou à pied, le bruit la nuit, c'est tout simplement pas brillant ! Allume.»

« La SDCJ est prête à s'investir dans ce plan d'action, mais il s'agit d'une campagne à long terme et cela nécessitera l'implication de plusieurs intervenants à différents niveaux, à commencer par les usagers du centre-ville jusqu'aux plus hautes instances», a prévenu M. Boily en annonçant que les détails seront annoncés au cours des semaines à venir.

D'ici là, conclut M. Boily, tous les usagers du centre-ville de Joliette sont conviés à respecter la quiétude des résidents du centre-ville, pour qu'une modification aussi drastique ne soit plus jamais justifiable.

