



BRUIT DES MOTOS, TESTEZ-VOUS !

Questions aux motards

	VRAI	FAUX
1. J'ai un pot d'origine donc je sais que je ne dérange personne avec ma moto.....	☐	☐
2. Le bruit d'une moto fait partie de la sécurité du motard (comme le phare allumé) puisqu'on l'entend arriver ; un pot d'échappement bruyant sauve des vies.....	☐	☐
3. Mon pot est homologué, donc tout va bien, je ne risque pas d'amende.....	☐	☐
4. Ce sont toujours les motards qui sont blâmés pour la gêne due au bruit excessif, mais jamais les fabricants, les journalistes ou les concessionnaires.....	☐	☐
5. Je connais exactement le nombre de décibels de ma moto.....	☐	☐
6. Un pot d'origine offre les mêmes performances (voire mieux) qu'un pot compatible.....	☐	☐

Questions pour tous

7. Un motard ça va, c'est quand il y en a beaucoup que c'est pénible....	☐	☐
8. Il y a une réglementation très stricte pour la vitesse, mais rien contre le bruit des véhicules.....	☐	☐
9. Diminuer la vitesse des motos sur les routes diminuera la gêne sonore.....	☐	☐
10. Pour éviter aux motards des fermetures de routes discriminantes, les autorités doivent appliquer activement les lois sur le bruit en ciblant les véhicules qui émettent un niveau sonore abusif.....	☐	☐
11. Le plus souvent, les motos sont équipées de pots d'échappements trafiqués.....	☐	☐
12. Pour les motos, il est de notoriété publique que la vitesse et les émissions sonores constituent les deux principales sources de nuisance dans le massif vosgien, qu'il est urgent de supprimer.....	☐	☐
13. Les motos qui roulent à plus de 90 dB sont illégales.....	☐	☐
14. Les normes Euro ne mesurent que les émissions polluantes, pas la pollution sonore.....	☐	☐

Quiz : les réponses et les explications

1. FAUX : les forces de l'ordre utilisent plusieurs articles du Code de la route pour verbaliser, notamment l'article R318-3 alinéa 1^{er} qui permet de sanctionner le bruit gênant ; l'agent apprécie de lui-même, sans qu'il soit besoin de recourir à un sonomètre, si la moto émet un bruit susceptible de gêner les autres usagers ou riverains. En dehors du cas d'un échappement non conforme, un motard peut être verbalisé dès lors qu'il évolue à un régime moteur inapproprié (surrégime, rupteur, etc.) de nuit, dans un quartier résidentiel par exemple.
 2. FAUX : conduire en sécurité, ce n'est pas rouler pleins phares et faire du bruit. C'est même tout à fait inapproprié comme démarche. Une moto, on ne l'entend pas quand elle arrive, mais quand elle vous dépasse ! Pour rouler en sécurité, un motard doit se rappeler qu'il est « invisible » pour les autres véhicules et il doit donc conduire prudemment.
 3. FAUX : en principe, seuls les dispositifs d'échappement homologués peuvent être commercialisés, exception faite du matériel destiné aux véhicules de compétition qui, par définition, ne circulent pas sur la voie publique. Dans les faits, ce type de matériel est facilement accessible et souvent moins coûteux que les équipements homologués. Faute d'information suffisante sur les interdictions en vigueur, un motard peut tout à fait acquérir un échappement non homologué en croyant simplement faire une bonne affaire.
 4. VRAI : les fabricants produisent des systèmes d'échappement avec des vannes qui s'ouvrent en dehors des conditions du test d'homologation ; des concessionnaires vendent des échappements « pour utilisation sur piste » sachant qu'ils vont être utilisés sur la voie publique ; certains journalistes de motos et de voitures décrivent en termes élogieux le bruit de modèles de voitures et de motos sportives, contribuant ainsi à entretenir une culture dans laquelle le bruit est bien.
 5. On te laisse vérifier ! Il existe une norme d'homologation dynamique fixée à 78 dB lors d'un test d'accélération en 3^e à 50 km/h, mesurée à 7.50 m, et une norme d'homologation statique, à mi-régime de puissance maxi, mesurée à 50 cm ; ces informations se trouvent sur la carte grise, case U2 pour le régime de puissance maxi et case U1 pour le nombre de décibels. Ce sont ces informations qui sont utilisées par les forces de l'ordre pour les contrôles routiers.
 6. VRAI : selon les tests effectués par Motomag il y a quelques années, un pot adaptable réduit souvent les performances. Seul le bruit donne l'impression (mais seulement l'impression) d'aller plus vite ou d'avoir plus de puissance. Pour plus de performance, il faut intervenir sur l'intégralité de la chaîne de carburation / admission / échappement et, pour les injections, la cartographie est souvent insuffisante.
 7. VRAI : du fait du nombre de motos sur certaines routes viroleuses, notamment le weekend, ce ne sont pas les seules motos bruyantes qui sont considérées comme un problème par les habitants des zones touchées. L'effet cumulatif peut excéder alors même que chaque moto, considérée individuellement, est parfaitement conforme. De plus, la répétition de ces passages génère aussi une grande fatigue et beaucoup de lassitude qui, au fil du temps, peuvent se transformer en agressivité ou tout au moins en intolérance.
-
8. FAUX : le volume sonore maximal admissible pour commercialiser une moto est le même pour toutes, à savoir 78 dB en dynamique (règlement européen). En ce qui concerne les mesures statiques, chaque jour à Paris, par exemple, 35 agents effectuent des contrôles antibruits sur les deux-roues motorisés ; d'ici quelques mois, ils seront une centaine et des capteurs expérimentaux seront installés. Certes, Paris n'est pas la province, mais de plus en plus de contrôles sont

organisés par les forces de l'ordre. Par ailleurs, revendre une moto qui n'est plus conforme à sa réception (et n'a donc plus ses équipements d'origine) est puni de six mois de prison et 7 500 € d'amende.

9. FAUX : à 40 km/h en seconde, une moto consomme bien souvent plus de carburant (donc pollue plus) et elle est généralement plus bruyante qu'à 70 ou 80 km/h en 3^e ou 4^e.
10. FAUX : l'Autriche, par exemple, vient de décider une interdiction inédite, à savoir bannir de six tronçons routiers de montagne certaines motos durant l'été. Les motos concernées sont celles dont le niveau sonore mesuré en statique – celui qui est indiqué sur le certificat d'immatriculation – dépasse les 95 dB. Cependant, se limiter au nombre de décibels officiel en sortie d'échappement ne doit pas faire occulter la question du comportement, des normes d'homologation mal définies, des constructeurs qui trichent peut-être un peu avec ces normes (ça s'est déjà vu dans d'autres circonstances), l'aspect répétitif du bruit pour les riverains des « routes à motard », des revendeurs, etc.
11. FAUX : selon une enquête européenne auprès de 9 759 motards, seuls 9 % utilisent un pot d'échappement modifié, qu'il soit d'origine ou adaptable (10.16 % pour la France).
12. FAUX : tout comme le niveau sonore indiqué sur la carte grise n'est pas corrélé au bruit perçu en situation de conduite – notamment en région montagneuse où le phénomène de réverbération augmente l'impression de volume sonore – le bruit d'un véhicule n'est pas corrélé ni à sa vitesse ni sa puissance ; il suffit pour cela de se rappeler le dernier passage d'un scooter en ville en pleine nuit. Par ailleurs, la stigmatisation des motards (avec l'utilisation de l'expression « *de notoriété publique* »), encouragée notamment par certaines communications de la Sécurité routière les désignant facilement en coupables pour masquer leur mauvaise politique – alors que leur taux d'accidentalité est en baisse constante depuis plusieurs années –, ne saurait être un argument recevable pour un apaisement des tensions entre les différents usagers.
13. FAUX : c'est clairement un problème de réglementation. Les motos sont autorisées à rouler à plus de 90 décibels pour certaines, voire 100 décibels, soit plus qu'une tondeuse à gazon. Des constructeurs produisent des motos qui émettent en statique plus de 100 dB (107 dB pour la Ducati Panigale V4). Selon une enquête du magazine moto allemand Motorrad, de nombreuses marques en Allemagne fabriquent des modèles qui ont une émission sonore de plus de 95 dB ; la liste compte 77 modèles – pour la plupart sportifs – de différents fabricants.
14. FAUX : dans la rue, la vérification s'effectue, à l'arrêt, à 50 % du régime de puissance maximum et avec un sonomètre qui est placé à 50 cm du pot. Dans ces conditions réelles, les décibels grimpent en flèche. Le seuil maximal autorisé dépend du chiffre qui est indiqué sur la carte grise du conducteur ; celui-ci varie selon les modèles. Il existe une tolérance de 5 dB mais, si le niveau dépasse, l'amende est de 135 euros.

Le bruit des motos gêne ?

Avec les beaux jours, c'est l'occasion rêvée de sortir les motos, de se faire de belles balades, de se retrouver dans des endroits sympas de la région. Cela conduit souvent à la concentration de nombreux motards et motardes sur un même lieu.

Sauf que le niveau sonore de ces concentrations de motos est de moins en moins supporté par les riverains, des pétitions s'organisent. Sous la pression, des politiques pourraient vouloir bannir les deux-roues motorisés de certains lieux ou routes. Les Vosges connaissent régulièrement des velléités à interdire les 2-RM.

Il suffit de dénoncer la motophobie et hop, fin de l'histoire ?

Soyons honnêtes, le bruit excessif et le comportement de certains motards ou scooteristes, adeptes de pots modifiés, de rupteur, de roue arrière sont insupportables.

Un manque de considération pour autrui de la part d'une petite partie de la population motarde, et c'est le monde motard tout entier qui se tire une balle dans le pied. Un péril à ne pas négliger que nous devons prendre en compte, au risque de voir s'étendre les interdictions et autres limitations de circuler.

Pas qu'une question de comportement !

Toutefois, la question du bruit ne saurait pas se résumer à la seule question du comportement de certains motards. Il y a aussi la question des normes d'homologation mal branlées, celle des constructeurs qui trichent un peu avec ces normes, celle des pots non homologués, celle de l'aspect répétitif du bruit pour les riverains des "routes à motard", celle des revendeurs, celle des pots trafiqués / dBKiller enlevé, etc etc...

Bref le problème est complexe, et nous souhaitons avancer avec l'ensemble des acteurs du monde du deux roues, pour ne pas se rejeter mutuellement la responsabilité.

La simple question des normes est complexe :

<https://ffmc.asso.fr/bruit-des-motos-comment-le-mesure>)



Si nous voulons défendre notre liberté, respectons les autres.

La FFMC ne veut pas être donneuse de leçon ; elle laisse à chacun la responsabilité de ses choix. Mais elle ne peut cautionner et condamne clairement les comportements individuels qui rejaillissent négativement sur l'ensemble de la communauté motarde et qui ne conduisent finalement qu'à limiter notre liberté de circuler.

