



La griffe du Loup



Le magazine des droits et libertés des
motocyclistes au Québec

Une publication trimestrielle du Comité d'action politique motocycliste • Volume 1 - Numéro 2 - Mai 2002



St-Hyacinthe

19 mai 2002

Serez-vous

présent ?

Envoi spécial

Ce numéro de *La Griffe du Loup* est exceptionnellement envoyé aux membres de la Fédération motocycliste du Québec (FMQ). Le but est de faire la plus large publicité possible de l'événement le plus important de l'été, la Journée du loup. Cette journée est la plus importante, du point de vue de la défense des droits, de tout l'été. Par la même occasion nous espérons faire mieux connaître le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) aux membres de la FMQ. Pour recevoir tous les numéros de *La Griffe du Loup* et ne rien manquer en matière de défense des droits et libertés des motocyclistes, devenez partisan du CAPM. Bonne lecture.

Sommaire

La griffe du Loup

- Mot du président** 3
Sommes-nous tous atteints de laxisme?
- Éditorial** 4
Serez-vous présent à la journée de la défense des droits et libertés des motocyclistes du Québec?
- The Day of the Wolf VII !** 5
No, the seventh 'Day of the Wolf' is not a movie, but it's still 'coming soon to a theatre near you'.
- C'est où la Journée du loup?** 5
St-Hyacinthe vous attend. Comment se rendre au plus important rassemblement motocycliste de l'été.
- Tribune libre** 6
Les silencieux font encore du bruit...
- Le port du casque** 9
La situation sur le port du casque chez nos voisins du sud. Le libre choix un jour chez nous?
- Articles promotionnels** 10
Affichez fièrement votre support au CAPM
- Des durs en cuir** 11
La petite histoire d'un «vrâ gars de bécyk» qui a compris que tout seul on n'arrive à rien.
- Historique Journée du loup** 12
Comment cela a commencé, où se sont déroulées les 6 dernières Journées du loup, les résultats de chacune... Bref tout ce qu'il faut savoir sur LA journée de l'été.
- Guide du parfait «biker»** 15
Un résumé de quoi faire et ne pas faire lors de la Journée du loup.
- Assemblée du 9 mars** 16
Des centaines de motocyclistes se sont réunis pour la quatrième réunion bisannuelle du CAPM à Granby.
- Rapport de la Montérégie** 17
La discussion est beaucoup moins stérile à Longueuil que par le passé. Il semble y avoir enfin un peu d'espoir.
- Sécurité à tout prix** 18
La sécurité c'est bien, mais quand faut-il s'arrêter?
- Au fond des choses** 19
Votre casque DOT est-il légal selon l'interprétation de certaines autorités? Un nouveau problème en plus des autres déjà présents...
- Le bottin du CAPM** 22
Pour rejoindre les principaux responsables du CAPM.
- La cause de Granby** 22
La cause qui devait être entendue à la mi-mars a été reportée.
- Notre mission** 23
La Griffe du Loup se veut LA tribune d'information, de débat et de conscientisation sur les droits et libertés des motocyclistes au Québec.



PHOTO © YWON SOULARD

Le poster en page couverture est de Louis Michel Huard.

Mot du Président

Laxisme =

tolérance excessive

Après avoir observé depuis quelque temps ce qui se passait autour de nous au Québec, il m'est devenu apparent, du moins je le croyais, que nos motocyclistes québécois avaient finalement succombé à ce virus. Moi qui croyais que ça ne pouvait arriver qu'aux autres. En effet, comment se tenir debout lorsque tout tombe autour de nous?

Laxisme de notre gouvernement qui laisse pourrir notre système de santé, laxisme des citoyens devant l'inefficacité de nos ministres et députés, notre propre laxisme qui nous amène à hausser les épaules, et tourner le dos pour ne pas voir le patronage éhonté qui sévit, et ce, à tous les niveaux de gouvernements.

Laxisme de La Justice avec les criminels, laxisme même des parents qui ont oublié que nous pouvions dire Non aux enfants sans être emprisonnés.

Alors lorsque l'on constate le manque de participation aux activités qui concernent la défense de nos droits de motocyclistes, ou encore lorsque nos motocyclistes sont, dit-on, démobilisés, je me dis que ce virus nous a finalement atteints. Mais en y regardant de plus près, il m'apparaît que non! Les motocyclistes québécois non impliqués ne souffrent pas de laxisme car, voyez-vous, ils ne font pas preuve de tolérance excessive lorsqu'ils préfèrent se promener plutôt que de joindre les motocyclistes impliqués pour apporter leur support à la Journée du loup annuelle. Ils ne font pas preuve de tolérance excessive lorsqu'ils prennent tout un quartier en otage en faisant vrombir leurs «Straight Pipes». J'oserais prétendre qu'au contraire, c'est de l'intolérance.

Enfin, la conclusion qui me vient à l'esprit est que nos motocyclistes ne font pas preuve de laxisme, mais que nous sommes plutôt en présence de 4 catégories de motocyclistes au Québec. Les Impliqués: ceux et celles qui sont impliqués dans la

défense des droits des motocyclistes. Les Partisans: non impliqués mais qui supportent par leurs contributions ou leur participation. Les Hédonistes: ne sont là que pour leur plaisir. Ils ne feront que passer, mais attention aux traces laissées derrière. Enfin, et malheureusement peut-être, le plus gros groupe: Les Je m'en Foutistes. Ils sont nombreux, souvent indisciplinés, jamais impliqués et surtout participent activement à la perte des droits et libertés des autres motocyclistes québécois.

Alors, devant cette situation, devrions-nous adopter une attitude complaisante, dirais-je, devrions-nous être Laxistes envers ces menaces qui sont autant internes qu'externes.

Non, il m'apparaît des plus urgents de se serrer les coudes, de s'impliquer, de participer à la mesure de nos capacités à la défense de nos droits et libertés.

En conclusion, peut-être que le virus du laxisme a atteint la première couche des motocyclistes, les impliqués. Ne sommes-nous pas tolérants à l'excès envers ces Je m'en Foutistes? Peut-être sommes-nous des impliqués laxistes?

Se poser la question est peut-être trouver la réponse.

Les membres du CAPM remercient la direction de la Fédération Motocycliste du Québec (FMQ), de nous avoir permis d'envoyer cette édition spéciale de La Griffe du Loup à tous leurs membres. La Griffe du Loup de mai précède et surtout annonce la date et l'endroit de l'événement le plus important dans le monde de la Moto au Québec: La Journée du loup. En nous permettant de l'envoyer à tous ses membres, la FMQ nous permet d'atteindre un plus grand nombre de motocyclistes.

Ceci nous permet d'espérer une plus grande mobilisation et une visibilité accrue pour cet événement unique.

Michel D.

Rédacteur en chef
Pierre Tourigny

Équipe de rédaction
Bernard Benoît
Marjolaine Carrière
Michel Desalliers
Serge « Shaggy » Dionne
Barry Faguy
Serge Huard
Gilles Paquin
Éric René
Mario Robichaud
Jennifer Ross
Noël-André Scano
Thérèse Ménard
Étienne «E.T.» Tessier
Mario Flibotte

Directeur artistique
Didier Constant

Éditeur
Serge Huard

La Griffe du Loup est le magazine officiel du Comité d'action politique motocycliste (CAPM).
C.P. 49007
Place Versailles
Montréal, Québec H1N 3T6
Téléphone : (514) 253-CAPM (2276)
Fax : (514) 253-CAPM
Site web : <http://www.capm.qc.ca>
Courriel: info@capm.qc.ca

La Griffe du Loup est produite pour le CAPM par Turbopress Inc.

Exclusivité : toute reproduction totale ou partielle de *La Griffe du Loup* est non seulement permise mais encouragée, sous condition de mentionner la source et de faire parvenir deux copies de la publication au CAPM.

Abonnement : en devenant partisan du CAPM vous êtes automatiquement abonné à *La Griffe du Loup*. Pour devenir partisan il suffit de remplir le coupon inclus dans les pages de ce numéro et de le retourner avec un chèque ou mandat-poste au CAPM.

Faire parvenir les copies non livrées à:
CAPM
C.P. 49007
Place Versailles
Montréal, Québec H1N 3T6

No. ISSN 1703-1192
Dépot légal

Éditorial

19 mai 2002, St-Hyacinthe

Pourquoi devons-nous être présents ?

Toute l'année durant, le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) défend les droits et libertés des motocyclistes face à différents paliers de gouvernement (municipaux, provincial) en plus des différents corps policiers. Il est primordial que d'une façon ou d'une autre le CAPM démontre qu'il a l'appui des motocyclistes.

La Journée du loup est l'événement où tous les motocyclistes doivent prouver au CAPM et aux autorités qu'ils sont mobilisés pour la défense de leurs droits et libertés.

Il ne faut pas attendre d'être acculés au pied du mur pour réagir. À tous les ans, il faut démontrer notre mobilisation. S'il y a des problèmes, nous aiderons ainsi à les régler. S'il n'y en a pas, nous démontrerons que nous sommes toujours unis et ainsi enlèverons le goût à certains de nous harceler.

Pour ce qui est des problèmes, nous sommes actuellement très bien servis. Avec la menace d'une augmentation du coût des plaques qui est omniprésente, l'homologation qui commence à s'étendre à autres choses que les silencieux et les interdictions qui sont très tenaces, nous sommes gâtés. Comme si ce n'était pas assez, un autre vient de faire surface. La norme DOT sur les casques. Pour plus de détails, consultez la chronique «Au fond des choses» à la page 19.

Tant qu'il y en aura pour limiter ou attaquer nos droits et libertés, nous devons prendre au minimum une journée de notre été pour démontrer que nous sommes mobilisés pour défendre nos droits et libertés. Une seule journée par année pour pouvoir rouler en paix un jour, c'est peu.

Les «adversaires» du CAPM, contrairement à ce que l'on pourrait croire, se tiennent informés du taux de participation aux différents événements. Les motocyclistes doivent savoir et comprendre pourquoi ils se doivent de participer en grand nombre chaque fois que le CAPM lance un appel.

À ceux qui rapportent les inconvénients de participer à un rassemblement de cette envergure, il faut leur répondre que les conséquences d'un «flop» à la Journée du loup sont 100 fois pires que



d'attendre 20 minutes pour avoir un café.

Dans le passé, grâce à la présence des motocyclistes, chaque Journée du loup a eu des résultats dès les jours qui ont suivi (voir l'article d'Éric René page 12). Lorsque le taux de participation est extraordinairement élevé, le rapport de force penche en faveur des motocyclistes. Malheureusement, l'inverse est aussi vrai. Être présent à la Journée du loup c'est prouver à tout le monde (population, politiciens, corps policiers) que le CAPM a l'appui des motocyclistes comme étant LE représentant face aux autorités en matière de droits.

La Journée du loup bénéficie d'une couverture médiatique de plus en plus grande. Ce qui a pour effet de faire connaître le CAPM et ses positions qui ne sont pas suffisamment connues. L'exemple

classique est qu'il y a encore trop de gens, même chez les motocyclistes, qui croient à tort que le CAPM défend les «straight pipes». Il y a une exception à la participation à cet événement. Les seuls qui ne sont pas bienvenus sont ceux qui ont un taux de testostérone incontrôlable en public. Il s'agit ici de ceux (ou celles) qui se cachent derrière la foule pour faire gronder leur monture, laisser un peu de caoutchouc sur le pavé ou encore les adeptes du monocycle. En résumé, il s'agit des responsables de la plus grosse part de nos problèmes. Si nous voyons ce genre de personnage agir nous

devons réagir très vite. Prendre ainsi en otage les motocyclistes qui se sont regroupés pour défendre leur passion est inacceptable et impardonnable.

Il faut être présent le 19 mai à St-Hyacinthe, beau temps, mauvais temps, pour le départ à 14h00. Ne pas être présent c'est donner un chèque en blanc aux législateurs.

Si vous décidez de rester chez vous dans vos pantoufles sous prétexte qu'il ne fait pas beau, augmentez votre budget de pantoufle parce que vous risquez de ne pouvoir faire rien d'autre dans l'avenir.

Pour résumer, le choix est simple: être présent aujourd'hui à la Journée du loup ou être absent des routes du Québec demain. ■



LA JOURNÉE DU LOUP, UN ÉVÉNEMENT TRÈS MÉDIATISÉ.

Pierre Tourigny

Mais c'est où la Journée du loup? St-Hyacinthe vous attend

St-Hyacinthe sera le lieu de rassemblement pour la Journée du loup VII. C'est l'occasion de démontrer aux élus de tous les niveaux la solidarité des motocyclistes québécois.

Nous espérons vous y voir nombreux à démontrer l'importance que vous accordez à vos droits et libertés.

Le lieu de rendez-vous est le stade L.P. Gaucher, 900 rue Turcot (site de l'Exposition agricole). On vous attend à partir de 10h am, le départ en direction de Granby se fera à 14 h.

FACILE D'ACCÈS PAR L'AUTOROUTE 20

- de Montréal: sortie 130 Sud ,direction Centre-ville
- de Québec: sortie 130 , direction centre-ville
- tournez à gauche sur la rue Turcot

PAR LA 116 DIRECTION EST

- Tournez à gauche sur Boul. Choquette
- Tournez à droite sur Nelson

EN PROVENANCE DE LA RÉGION DE GRANBY

- Suivre la 137 Nord
- Tournez à droite sur Nelson

La tenue de cette journée serait impensable sans l'appui de nombreux bénévoles pour le stationnement, circulation, sécurité, aménagement et démantèlement du site. Ceux qui sont intéressés à mettre l'épaule à la roue, veuillez communiquer avec:

- Étienne Tessier (514) 498-0168, Etienne@techni-logique.com
- Gilles Paquin (450) 534-5104, gilles_paquin@videotron.ca
- Jacques «Tarzan» Bertrand, (450) 467-3595, Jacques_bertrand@sympatico.ca
- Mario Flibotte, (450) 261-1496, mario_flibotte@hotmail.com



St-Hyacinthe is waiting for you.

St-Hyacinthe is the rallying point for this years' Day of the Wolf. It is the one time of the year where we can show our solidarity to the elected officials. We hope you will join us in large numbers to help illustrate the importance of this issue to us all. The meeting place is the LP Gaucher stadium, 900 Turcot (Site of the agricultural fair). We will be awaiting you starting from 10 a.m. The departure for Granby will be at 2 p.m. ■

Mario Flibotte

The Day of the Wolf VII ! May 19th, 2002

Barry Faguy

No, the seventh 'Day of the Wolf' is not a movie, but it's still 'coming soon to a theatre near you'. This year the plan is to involve two cities that have given some grief to motorcyclists. We will gather in St. Hyacinthe and from there we'll ride to Granby. From there, it's only a 20-minute ride to the Champlain bridge. (Watch for posters at local bike dealerships, etc).

This event is our only chance as a motorcycling lobby group to make a memorable political statement. Every year we have a different theme, and this year it's along these lines: "Do not oppress everyone for the offenses of a few!" This statement condemns the creation of discriminatory & restrictive laws by municipalities directed at street closures and muffler use, when what is really needed is simply the enforcement of present laws against those few troublesome violators.

This Motorcyclist Political Action Committee (MPAC) is brand-free - the manufacturer's label bears no importance for us. The actions of the MPAC are to protect rights and to regain lost freedoms for all riders without regard to their allegiance. Sure, we can have fun amongst ourselves with those friendly taunts and jokes about the different kinds of bikes, but that stuff disappears when we unite under the MPAC banner to ensure fair treatment in law.

Current MPAC membership is about 1600 riders, or about 14% of the Quebec Motorcyclists Federation's membership - not bad for what is strictly a rights lobby - but only about 2% of total biker registrations. There's obviously a need to expand general awareness to every level of rider, particularly to those who don't even know we exist. The risks of stagnation are too great, so those of us who know this must take action. Surely we all want an environment with the least number of constraints & hassles possible, along with reasonable fees. These goals are our 'raison d'être'.

If you read this and do nothing, then there can be no growth - we are then just preaching to the converted. The word has to get out, and that means you talking to other riders, sending letters, sending e-mails, and passing this copy of 'La Griffes' around - but most of all, rain or shine, just showing up. And so, as those proverbial questions ask: If it ain't now - when? If it ain't us - who?

Tribune libre

La parole est à vous. Prenez-la!

EXPRIMEZ VOTRE OPINION ! TOUS LES TEXTES REÇUS SERONT PUBLIÉS S'ILS RESPECTENT LA PHILOSOPHIE DU CODE D'ÉTHIQUE DE LA GRIFFE DU LOUP (PAGE 23). ENVOYEZ VOS TEXTES AU CAPM PAR COURRIER (ADRESSE PAGE 4) OU VIA LE SITE WEB (WWW.CAPM.QC.CA).

EXPRESS YOUR OPINION! ALL TEXTS RECEIVED WILL BE PUBLISHED AS LONG AS THEY RESPECT LA GRIFFE DU LOUP'S CODE OF ETHICS (PAGE 23). SUBMIT YOUR COMMENTS BY MAIL AT THE ADDRESS ON PAGE 4, OR VIA THE WEB SITE (WWW.CAPM.QC.CA)

À LA REDÉCOUVERTE DU CAPM

Je viens de lire le volume 1 numéro 1 de La Griffe du Loup, qu'un ami m'a prêté. Je dois admettre que cette lecture m'a permis de mieux connaître et surtout mieux apprécier l'action et les prises de positions du CAPM. C'est pourquoi je vous envoie mon chèque de 20 \$ en guise de soutien et pour recevoir le périodique.

Je dis «mieux apprécier» parce qu'en fait je pensais connaître le CAPM comme organisme voué à la défense de tous les abus de certains motocyclistes, et quand je parle d'abus je veux surtout dire le bruit. J'ai été très heureux de constater, à travers les articles de Michel Désallier et de Serge Huard que je me trompais.

Pourquoi je croyais cela? Le manque d'information, de visibilité du CAPM, de publicité aussi, et je ne devais pas être le seul à penser ainsi. En cela, je pense que le CAPM a un petit mea-culpa à faire afin de se faire mieux connaître. Pourquoi ne pas tenter de se faire inviter à l'émission de Jacques Duval à la télévision. Il y a pas mal de gens qui regardent cette émission. Il y a peut-être aussi d'autres émissions où le CAPM pourrait se faire connaître et surtout tenter d'éduquer certains de nos confrères motocyclistes sur le plaisir pur à faire de la moto et qu'on est pas obligé d'écoeurer les autres en pratiquant notre passion pour qu'à la longue on en arrive à ne plus pouvoir le faire sans de stupides restrictions. En fait, quand t'es convaincu que t'as des couilles, tu ne sens pas le besoin de le hurler...

Dans son article, Serge Huard pose la question à savoir si les associations ne devraient pas bannir de leurs rangs les adeptes du «straight pipe» et je le comprend lorsqu'il dit que cela ne réglerait pas le problème. Cependant cela donnerait peut-être une excellente crédibilité aux associations et au CAPM à travers le monde ordinaire, la majorité silencieuse. À ce moment nous parviendrions peut-être à bénéficier d'une discrimination positive envers les associations et un dégel des règlements prohibitifs pour tous les membres d'une association. Je suis de ceux qui croient qu'il faut ce qu'il faut quand on veut se dissocier de ce à quoi on ne veut pas ressembler. Peut-être que la solution n'est pas aussi simple, mais pensons-y. Que les «straight pipe» qui vont pétarader devant les terrasses de restaurants soient harcelés par la police, tant mieux, ça laissera la paix aux motocyclistes dans le plaisir est de rouler...

Merci à tous les membres du comité pour le travail que vous abattez dans l'ombre et vous avez mon appui pour les années à venir.

Robert Bérubé

Beloil

STATIONNER À QUÉBEC

Salut,

Je viens de revenir à Qc après 12 ans d'absence et ce soir je suis allé faire un tour sur la rue Cartier et le stationnement est interdit pour les motos tout partout dans ce coin là !!! Dites-moi, y a t-il quelqu'un qui est en pourparlers avec la ville pour enlever ces interdictions? Y a t-il d'autres interdictions de ce genre à Québec? C'est incroyable!!! Merci

Marc Dufresne

Par courriel

BRAVO CAPM.

Nous sommes supporteurs depuis 3 ans et nous apprécions votre travail. Nous parlons de vous à tous nos amis de moto. Au plaisir de vous voir lors de la journée du loup

Lynda et Jacques

Gatineau

UN PARTISAN DE PLUS

J'ai discuté un peu avec vous samedi au salon de la moto à Québec. Et dans la soirée j'ai regardé vos politiques et le comité d'action. J'ai apprécié votre travail que vous faites pour la moto. Et j'ai adhéré comme partisan. Mes cordons vous parviendront cette semaine. Si je peu vous être utile me le faire s'avoir par mon courriel électronique.

Bien à vous

Alain Duchesne (LE DUC)

ON A UN MAUDIT PROBLÈME

J'ai écouté l'émission qu'anime madame Casin de TVA le 12/03/2002, dont les invités étaient L'Association de Granby, concernant les contraventions à des motocyclistes qui circulent dans la ville de Granby.

Ce que je constate après l'écoute de l'émission, les contraventions ont été émises pour le bruit que font certaines motos dont les échappements des gaz ont été modifiés. Pourtant lors de la réunion du CAPM du 9 mars 02, il était question d'homologation!

On a un maudit problème: certains érudits de la moto polluent par le bruit et nous les "smattes" du CAPM sommes appelés à payer des frais pour conserver notre droit de modifier certaines composantes de nos motos (non les "muffler").

Dans les faits, il y a trop de pollueurs qui n'ont pas compris qu'écoœurer ses semblables, ils vont finir par nous faire demeurer dans nos cours avec nos motos.

Je crois sincèrement que le FMQ et le CAPM doivent s'unir pour interdire à ces pollueurs par le bruit de faire partie de nos associations.

Comment ? Obtenir l'appui des corps policiers de la province et de nos membres à favoriser la dénonciation des individus qui polluent par le bruit, à aviser nos associations qui pourraient après enquête annuler sa carte de membre pour une période de deux ans; ce motocycliste ne pourrait reformuler une nouvelle demande qu'après une période de deux ans et une étude de son dossier pour bonne conduite. ce dernier perdrait tous ses privilèges tel que l'escompte sur ses assurances et tout autre bénéfice.

Pas facile à appliquer, bien d'accord ! Mais, il faut que notre monde de la moto se prenne en main et qu'il comprenne qu'il en va de notre loisir le plus précieux et que ce fermer les yeux sur cet épineux problème c'est de favoriser ces pollueurs au détriment de ceux et celles qui respectent leur environnement et de ceux qui l'habitent.

Nous devons une fois pour toute prendre position, se tenir debout, interdire la pollution par le bruit de nos motos. C'est le prix à payer pour avoir la paix avec nos semblables. Pour finir, que diriez-vous si vous habitiez près d'un centre de distribution dans un quartier résidentiel et qu'à tout heure du jour et de la nuit, vous seriez dérangé par le bruit ronronnant des camions de livraison ???

Seriez-vous aussi tolérant à l'égard de ces camionneurs qui emprunteraient votre rue ??? Alors, pensons aux autres.

Raymond Champigny

Saint-Hyacinthe

VIRAGE À DROITE SUR FEUX ROUGE

Salut

Avec le VDFR (ndlr : Virage à droite sur feux rouge), ça va être dangereux cet été... Attention à vous tous! Voici un rapport intéressant de la SAAQ qui démontre le danger du VDFR. À lire dans cyberpresse/LeSoleil :

www.cyberpresse.ca/soleil/actualites/0203/act_202030074190.html

Extrait:

- deux conducteurs sur trois n'effectuent pas le VDFR de façon conforme;
- un conducteur sur deux ne fait pas son arrêt complet lors de son exécution;
- quatre conducteurs sur cinq ne respectent pas la ligne d'arrêt;
- un conducteur sur deux ne respecte pas le feu de piéton.

Marc Dufresne

Par courriel

AUGMENTATION DES PLAQUES

Nous entendons parler depuis 2 ans que le coût d'immatriculation des motos irait jusqu'à 500\$+ par année à cause des trop nombreux accidents dus à la vitesse des jeunes surtout avec ce que j'appelle des bombes (racers), enfin, c'est la raison qui est invoquée par le

ministère.

Je pense plutôt que notre charmant gouvernement provincial voit là une occasion de faire encore plus d'argent sur le dos des honnêtes citoyens/ennes en observant qu'il y a émergence du sport de la moto parmi les baby-boomers et en se disant qu'il y a encore plus d'argent à faire avec nous.

Est-ce que le mouvement est à l'affût de cela?. Merci

Claude Galipeau

Dunham

Café rencontre Île Ste-Hélène, Montréal 4 mai 2002, 13h00

**PREMIER CAFÉ RENCONTRE ORGANISÉ PAR LE COMITÉ
D'ACTION POLITIQUE MOTOCYCLISTE (CAPM).**

**AFIN DE SOULIGNER L'OUVERTURE DE L'ÎLE STE-HÉLÈNE AUX
MOTOCYCLISTES, LE CAPM ORGANISE UN CAFÉ RENCONTRE
LE SAMEDI 4 MAI 2002 À 13H30.**

**LE PARC DES ÎLES DE LA VILLE DE MONTRÉAL EST DEPUIS
LONGTEMPS INTERDIT AUX MOTOS. L'AN PASSÉ UN PROJET
PILOTE A DONNÉ L'ACCÈS AUX MOTOS À L'ÎLE STE-HÉLÈNE
VIA LE PONT JACQUES-CARTIER. L'EXPÉRIENCE A ÉTÉ POSI-
TIVE PUISQUE L'INTERDICTION EST MAINTENANT TOMBÉE.
VENEZ NOMBREUX CÉLÉBRER CETTE VICTOIRE QUI DÉMON-
TRE BIEN, UNE FOIS DE PLUS, QUE L'IMPLICATION POLITIQUE
MOTOCYCLISTE N'EST PAS TOUJOURS VAIN. PROFITEZ-EN
POUR FÉLICITER LES MEMBRES DU SOUS-COMITÉ
MONTRÉAL QUI NOUS ONT OBTENU CETTE LEVÉE
D'INTERDICTION.**

**NOTEZ BIEN QUE L'ACCÈS DOIT SE FAIRE PAR LE PONT
JACQUES-CARTIER.**

Adhésion

Faites partie de la solution *Appuyez le Comité d'action politique motocycliste*

Adhérer à une carte partisan démontre que vous êtes conscient de vos droits et libertés motocyclistes.

Aujourd'hui comme hier, et encore plus demain, les motocyclistes doivent faire entendre leur voix, défendre leur point de vue et faire valoir leurs droits et libertés. Seul le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) peut faire face efficacement à la problématique qui nous confronte parce qu'il est le front commun de tous les motocyclistes québécois. Et de même, les solutions à ces problèmes sont uniquement envisageables si le CAPM continue à jouir du soutien de l'ensemble des motocyclistes québécois.

Nous comptons donc sur votre présence



dans les rangs des partisans du CAPM. De plus, nous espérons que vous serez en mesure de convaincre au moins un ami motocycliste de rejoindre les rangs pour une meilleure défense et promotion de nos droits et libertés.

La liberté n'est jamais acquise

WANNA BE PART OF THE SOLUTION?

This is your chance. Make out a cheque to MPAC, fill out the included form (we're sure you can figure out the English translation), stick it in the mail, and your conscience is clear! Tell your friends! We need you! You need us!

Freedom is not free

Faites parvenir la carte partisan dûment complétée et votre chèque au nom du CAPM à l'adresse suivante :

CAPM

C.P. 49 007, Place Versailles
Montréal, Québec
H1N 3T6

Félicitations aux premiers partisans à vie du CAPM

Lors de la dernière réunion bisannuelle, le CAPM a tenu à présenter les premiers partisans à vie de son histoire.

Le président Michel Désalliers a remis aux premiers partisans à vie présents un écusson brodé «partisan à vie» et une plaque soulignant cet événement.

Ces motocyclistes sont:

INDIVIDUEL:

- Marc St-Laurent
- Gilbert Perrault
- Gilles Bélanger
- René Désilets
- Denis Babin (Edmundston N-B)
- Emmanuel Pilon
- Jean Martel
- Barry Faguy

COUPLE:

- Monique Girard et Robert Loiselle
- F. Douglas Smith et Corinne Smith

Encore félicitations à ces motocyclistes qui font preuve d'une grande confiance en l'avenir du motocyclisme et du CAPM au Québec.



Le port du casque

Des règlements controversés, ailleurs...



Noël-André Scano

Le port du casque au Québec a été mis en place depuis le 27 avril 1973.

Le Québec a ainsi statué que le port du casque est obligatoire pour tout utilisateur ou passager d'un side-car ou d'une motocyclette, incluant le moto-neigiste, bien sûr.

Le CAPM a largement couvert les points forts et les lacunes du projet depuis sa fondation puisque c'était son premier combat dès le début.

Déjà en 1992, des chercheurs de la British Medical Association mentionnaient dans un Mémoire sur les accidents à bicyclette que les lois imposant le casque ont un effet négatif sur les coûts du système de santé publique.

Peut-on faire le lien avec le motocycliste?

D'accord, celui-ci roule nettement plus vite mais le phénomène de projection vers l'avant est assez similaire, non?

Un nouveau règlement en vigueur depuis le 24 août 1995 - L.R.Q. c. C-24-2. a. 621.par.2 remplace le précédent. Il donne davantage de spécifications sur les normes reconnues de fabrication, de vente et d'utilisation.

Des normes basées sur des standards anglais, américains, canadiens : CAN-3-D230, DOT FMVSS 218, norme for Protective Headgear for Vehicule user 290-1, normes Snell et norme du British Standards Institute.

Et pendant que le Québec tergiverse sur la question, notre voisin américain voit certains États réagir sous la pression du lobbying des associations motocyclistes.

C'est ainsi qu'on peut noter qu'actuelle-

ment 30 États permettent de rouler sans casque.

Attention, il faut relativiser cette position car seulement quatre États ont aboli la loi sur le port obligatoire du casque à tous motocyclistes et ou passagers, sans égard à l'âge. (tableau 1)

30 États ont enlevé l'obligation de porter le casque protecteur. Cependant, dans plusieurs États, des restrictions s'appliquent, tant au passager qu'au conducteur. (voir tableau 2)

Dans certains États : Indiana, Delaware, Hawaii - les lunettes protectrices (goggles) sont obligatoires pour tous. Quelques États excluent de ce règlement tout conducteur dont la moto possède un pare-brise. Une face cachée de l'homologation?

Parmi eux, trois États ont vite compris qu'ils pouvaient accorder un certain crédit au libre choix de porter ou non le casque protecteur, mais sans nuire à leur système de santé.

Ok, disent en cœur la Louisiane, la Floride, et le Texas. Ayez en votre possession une preuve d'assurance couvrant les



dommages corporels d'au moins 10,000\$ pour les 18 ans et plus (21 ans au Texas) On ne prend pas de chance!

(Voir le tableau 2)

Si le Monde à bicyclette et ses partenaires ont réussi à s'opposer à une loi régissant le port du casque obligatoire, que faisons nous motocyclistes du Québec, pour faire bouger les choses? ■

(1) - PORT DU CASQUE : LIBRE CHOIX DANS 4 ÉTATS

Colorado - Illinois - Iowa - New Hampshire

(2) - 23 ÉTATS SONT EN ACCORD. AVEC CERTAINES RESTRICTIONS

15 ANS & +	18 ANS & +	19 ANS & +	21 ANS & +
Maine	Arizona Connecticut Hawaii Idaho Indiana Kansas Minnesota Montana New Mexico North Dakota Ohio Oklahoma South Dakota Utah Wisconsin	Alaska Delaware Wyoming	Arkansas Kentucky Rhode Island South Carolina

(3) - 3 ÉTATS OÙ DES PREUVES D'ASSURANCE SONT REQUISES :

18 ANS & + : Louisiane
21 ANS & + : Floride Texas

Sources : <http://home.tampabayrr.com>

Articles promotionnels

Affichez fièrement votre support au CAPM

Le but du sous-comité articles promotionnels est d'assurer une plus grande visibilité et de participer au financement du CAPM en permettant aux motocyclistes d'exprimer leur solidarité et leur soutien en portant fièrement les articles arborant le logo du CAPM.

Nous avons maintenant une adresse sur le site internet du CAPM. On y retrouve entre autres une description du sous-comité, la liste des articles, un bon de commande ainsi que la liste des membres pour distribution.

Une nouvelle gamme de chandails noirs est maintenant disponible et nous projetons la production d'une circulaire avec photos pouvant servir de catalogue pour faire la



promotion des articles promotionnels identifiés au CAPM.

Nous sommes toujours à la recherche de bénévoles pour prendre des articles en consignment.

Je vous encourage à faire partie du sous-comité. Un autre moyen de passer à l'action et ainsi devenir membre du CAPM.

Pour vous procurer des articles, vous pouvez contacter:

RESPONSABLE

- Thérèse Ménard
(819) 563-2623
menardtherese@sympatico.ca

MEMBRES

Cantons de l'Est

- Benoit Patry (819) 563-2623

Montréal

- Gilbert Perrault (514) 351-1356
perrault@aol.com

Montérégie

- Céline Brunet (450) 653-5621
celaupat@sympatico.ca

Saguenay/Lac St-Jean

- Martial Bélanger (418) 276-7201
malijalo@sympatico.ca

Thérèse Ménard

LISTE DES ARTICLES DISPONIBLES

Pour commander: <http://www.capm.qc.ca/Articlespromo/bondecommande.htm>
ou contacter un des membres du sous comité (liste ci haut)

Tee-shirt

Gris manches courtes (1)	\$15.00
Noir manches courtes (2)	\$15.00
Gris manches longues (1)	\$20.00
Noir manches longues (2)	\$20.00

Chemise

Noire manches longues (3)	\$65.00
---------------------------	---------

Coton ouaté

Gris (1)	\$25.00
Noir (2)	\$25.00

Col roulé

Noir (4)	\$20.00
Blanc (4)	\$20.00

Camisole

Noire (2)	\$15.00
-----------	---------

Casquette

Avec palette (4)	\$10.00
Sans palette (4)	\$8.00

Bandeau (4)

\$8.00

Chapeau Buck (4)

\$15.00

Écusson brodé

CAPM	\$10.00
La liberté n'est jamais acquise	\$4.00
Journée du Loup (banane annuelle)	\$5.00

Autre

Petit cahier #6 du CAPM 2002	\$2.00
Cahier de la 4 ^{ième} bisannuelle	\$5.00
Drapeau	\$45.00
Épinglette 92.5% argent	\$10.00
Boucle de ceinture argent (petite)	\$30.00
Badge	\$30.00
Plaque auto (écoulement)	\$5.00
Autocollant Sous-comité casque	\$2.00

Imprimé

(1) Devant: Il n'est pas illégal d'être motocycliste
Dos: Logo du CAPM
(2) Devant: Logo du CAPM sur le cœur

Brodé

(3) Dos: Logo du CAPM
(4) Lettres CAPM

Cas vécu

Les durs en cuir



Serge «Shaggy»
Dionne

L'histoire commence un certain matin de juillet 1984, lors d'un méga party de moto dans la région de Québec.

Frédérique présente à «Loner» une connaissance en lui disant: «Je te présente Jano. Un jour il te fera comprendre qu'il devient très important que les motocyclistes soient informés des dangers que laissent planer les paliers gouvernementaux de la province au sujet des droits et libertés des motocyclistes. Un jour il faudra vraiment se prendre en main et dire que c'est assez le piétinement des droits et libertés des motocyclistes». «Loner» lui répond: «Vous «trippez» fort vous autres. Ça fait des années que je fais du «bécycle» et nul ne m'achalera quand je roule, parce que je me fous de tout le monde et que rien ne pourra m'empêcher de rouler».

Tout au long de la conversation, Jano regarde Frédérique en lui disant: «Ouf! Lui c'est un vrai, il sait tout et il provoquera

l'anéantissement des privilèges que nous apporte le plaisir de faire de la moto sur les routes du Québec en toute quiétude». «Un jour il comprendra» dit ironiquement Jano.

La fin de semaine se termine et voilà qu'à la sortie du méga party, il y a un barrage routier de la Sûreté du Québec. «Dure réalité tu me rejoindras toujours» dit Jano à Frédérique qui regarde son «Loner» en disant: «Nous pourrions probablement appeler ça le commencement de ton «trip» à toi aussi». Le «Loner» se fait aborder par deux policiers avec un stylo et un petit calepin comme pour prendre des notes. Sur sa monture de rêve, équipée de chrome d'un bout à l'autre avec des lumières à profusion, le «Loner» fait son Dur En Cuir. Sentant ces limiers devenir un peu arrogants et pratiquement accusateurs, il leur dit: «Hey j'ai des droits moi, pi vous allez me sacrer patience avec vos petites notes sur votre calepin». Jano regarde Frédérique et lui dit qu'il vaudrait mieux que le «Loner» se taise sans quoi ils remorqueront sa monture toute chromée.

La rencontre du début venait tout juste de prendre un tout autre sens aux yeux du «Loner» qui venait de récolter sa toute première contravention. «Vous allez vous le mettre où je pense votre /*&?! de ticket». Le «Loner» le prit sèchement en le chiffon-

nant dans sa poche de «coat» de cuir, sacrant et jurant aux policiers. Sur ces belles paroles, sa blonde lui dit: «Veux-tu te taire qu'on parte sans problème». Ce qu'il avait entendu la veille dit par Jano se concrétisait beaucoup trop rapidement à son goût.

Aujourd'hui en 2002, ce «Loner» est membre du CAPM. Il tente par tous les moyens de sensibiliser les motocyclistes aux raisons pour lesquelles ils devraient tous devenir partisans du CAPM afin d'être informés le plus rapidement possible. En étant informé, il en informera d'autres, pour que la défense des droits et libertés faite par le CAPM devienne aussi forte que les plus grands syndicats mondiaux pour une représentation plus efficace qu'à lui seul. Car sans le savoir, le «Loner» prenait conscience des dangers que couraient ses droits et libertés en 1984 et à quel point il s'est atrocement rendu compte qu'il n'arriverait à rien seul, face à cette menace que font planer tous les paliers de gouvernement.

Qui sont ces durs en cuir? Des motocyclistes que nous devons informer et ainsi les sensibiliser sur leurs droits et libertés.

Ce «Loner» c'était moi et j'ai compris qu'avec la meute, un loup est toujours plus efficace.

À la prochaine!



**Pour avoir toute l'information
Visitez notre site:**

www.capm.qc.ca

Un peu d'histoire

Les origines de la Journée du Loup



Eric René

Jadis, dans un beau royaume situé sur la rive d'un fleuve majestueux, vivait un citoyen très persuasif qui n'aimait pas les cavaliers. Ils paraissaient durs, étaient bruyants, rapides, imprévisibles et l'effrayaient énormément. Le citoyen souffrait d'insécurité de voir ce genre d'individus circuler librement dans le royaume. Déterminé à retrouver son havre de paix, il alla se présenter au roi et à son conseil et réussit à les convaincre qu'on ne devait pas permettre à ces cavaliers de troubler sa quiétude et celle des citoyens du royaume. Ce citoyen était tellement convaincant et les cavaliers tellement occupés à leurs montures que le roi et son conseil décidèrent de bannir ces indésirables cavaliers de presque l'ensemble du royaume.

Vous pouvez rire tant que vous voulez, mais cette petite histoire n'est malheureusement pas un conte de fée. C'est l'histoire vraie de ce qui s'est produit il y a quelques années, à Longueuil, sur la rive sud de Montréal. Bien que l'histoire soit très triste pour nous motocyclistes, elle a tout de même un côté positif... Quand les motocyclistes réalisèrent que l'on venait de leur interdire de circuler dans pratiquement toute la ville (92 % des rues), un petit groupe de résistance s'organisa. Malgré que les dommages étaient faits, il n'était pas question d'abandonner. Ils devaient combattre pour retrouver leur liberté. Le rassemblement annuel qui, quelques années plus tard allait devenir la Journée du loup, était né.

En 1993, a lieu la première manifestation contre les interdictions de circuler dans les rues de Longueuil. Après un défilé sans



LES COULEURS DU CAPM FLOTTAIENT SUR L'ÎLE STE-HÉLÈNE À L'OCCASION DE LA JOURNÉE DU LOUP III.

incident dans les rues de la ville, quelques centaines de participants se rassemblent dans le stationnement du Zellers. Malgré le nombre restreint de participants, cette première expérience est un succès. Le tout Longueuil est en mesure de constater que la circulation motocycliste peut se faire librement, sans problème. C'est d'ailleurs à la suite de cet événement, soit le 2 octobre 1993, qu'est créé le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) dans le but de défendre les droits des motocyclistes québécois.

D'autres défilés ont lieu en 1994 et 1995 avec un nombre sans cesse croissant de participants: plus de 1 000 en '94 et plus de 2 000 en '95. Les participants proviennent de toutes les organisations et de diverses régions du Québec.

Ces manifestations de solidarité des motocyclistes s'avèrent très efficaces pour sensibiliser la population et faire bouger les autorités gouvernementales. Le CAPM décide alors de tenir cet événement sur une base annuelle. Une fois par année, la fin de semaine de la fête de Dollard ou de la Reine, selon votre allégeance, sur un thème

choisi, tous les motocyclistes ont l'occasion de démontrer leur solidarité en se rassemblant dans une ville ou une région où leurs droits et libertés sont menacés.

Vous connaissez maintenant les origines de cet événement si important pour les motocyclistes québécois. Mais d'où vient le nom de Journée du loup? Lors d'un des défilés dans la ville de Longueuil, un policier chargé de superviser l'événement avait tout simplement comparé ce regroupement à une meute de loups. Il n'en fallait pas plus, l'événement annuel venait d'être baptisé!

Le 2 juin 1996 est le jour de la grande première: la Journée du loup I. Avec comme thème les interdictions de circuler, le convoi prend le départ de St-Bruno et, pour poursuivre la tradition, traverse Longueuil pour se terminer à l'Île Ste-Hélène. Cette première est un franc succès avec plus de 6 000 participants et a un impact important:

- établissement de la première table de concertation avec les autorités de Longueuil;
- acceptation des autorités montréalaises de mettre à l'ordre du jour de la

prochaine table de concertation la question des îles;

- rencontre avec le ministre de la Sécurité publique et fin du harcèlement systématique.

Le 18 mai 1997, encore une fois avec comme thème les interdictions de circuler, la Journée du loup II se déplace en Mauricie. Des départs ont lieu dans plusieurs villes du Québec: Montréal, Drummondville, Québec; les motocyclistes viennent de partout. Tout le monde se rassemble à Trois-Rivières Ouest, la parade traverse Trois-Rivières et se termine à Cap-de-la-Madeleine. Pour cette 2e édition, plus de 6 500 motocyclistes démontrent leur solidarité. Les résultats:

- fin des interdictions dans Trois-Rivières et ses environs et établissement d'une table de concertation avec ses autorités;
- attention des autorités provinciales à la problématique des motocyclistes et plusieurs rencontres au niveau décisionnel.

Le 17 mai 1998, la Journée du loup III se déroule à Montréal avec la participation de plus de 6 000 motocyclistes. Après avoir traversé Montréal, le regroupement se rend sur les îles, dans le stationnement de la Ronde. Résultats:

- plusieurs interdictions levées à Montréal;
- dans le cadre d'une stratégie pour obtenir le libre accès aux îles, ouverture des îles pour des événements motocyclistes accrédités par le CAPM.

Le 23 mai 1999, la Journée du loup IV est un événement marquant dans l'histoire du motocyclisme au Québec. En effet, avec la menace flagrante de l'augmentation substantielle du coût des immatriculations, c'est la ville de Québec qui est visitée. Alors que l'on en attend environ 10 000, ce sont plus de 25 000 motocyclistes, venant de partout au Québec, qui envahissent littéralement la Capitale. La circulation y est paralysée pendant plus de quatre heures. Résultats:

- obtention d'un sursis d'un an au projet d'augmentation des plaques d'immatriculation;
- établissement d'une table de concertation sur le motocyclisme par le ministre des Transports du Québec;
- rétablissement de la table de concertation avec les autorités de la ville de Québec menant à une première étape dans le retrait du règlement municipal interdisant la circulation en groupe de



PLUS DE 6000 MOTOCYCLISTES ONT ENVAHI LA RUE OÙ SE SITUENT LES BUREAUX DE LA FÉDÉRATION MOTOCYCLISTE DU QUÉBEC POUR LA JOURNÉE DU LOUP III.



DE VÉRITABLE LOUPS ÉTAIENT PRÉSENTS LORS DE LA JOURNÉE DU LOUP III À MONTRÉAL.

trois motocyclistes ou plus dans les limites de la ville de Québec.

Le 2 juin 2000, Journée du loup V. Bien que la menace d'augmenter le coût des immatriculations n'ait pas été mise à exécution, elle est encore bien présente. C'est donc Québec qui reçoit, encore une fois, la visite des troupes. Pour l'occasion, près de 10 000 motocyclistes viennent saluer nos politiciens. Résultats:

- prolongation du sursis sur l'augmentation des plaques;

- retrait du règlement sur les groupes de trois motocyclistes et plus.

Le 20 mai 2001, la Journée du loup VI retourne aux sources avec comme thème: Les droits et libertés des motocyclistes ont-ils un avenir au Québec? C'est Longueuil qui reçoit la visite de plus de 5 000 motocyclistes. Encore une fois, comme par toutes les années précédentes, l'événement est un succès. Résultats:

- rencontre avec le vice-président du comité exécutif de Longueuil;
- ouverture partielle des îles.

Grâce à la solidarité des motocyclistes québécois, chaque Journée du loup nous permet de médiatiser et de faire comprendre au public et aux autorités que les motocyclistes refusent d'être tenus en otages par une infime minorité qui cause ou provoque une multitude de problèmes qui sont imputés à la collectivité.

Même si plusieurs batailles sont gagnées, d'autres demeurent. Que ce soit les silencieux, l'homologation, le casque protecteur ou encore le coût des immatriculations, il est d'une importance capitale que les motocyclistes québécois continuent à se rallier derrière le CAPM, entre autres lors de la Journée du loup, pour démontrer aux autorités que nous sommes toujours prêts à défendre nos droits. ■

P. S. Un grand merci à Serge Huard et Pierre Tourigny pour leur précieuse collaboration.

A piece of history

The origins of the Day of the Wolf

Once upon a time, lived a very persuasive citizen who didn't like riders. They made the citizen very afraid. Decided to protect his once peaceful haven, he went to the king and his council and convinced them that the riders should not be allowed in the kingdom. He was so convincing, and the riders were so busy riding, that the king and his council decided to ban all riders from almost the entire kingdom.

This is not a fairytale, it is the true story of what happened a few years ago in Longueuil. When the bikers realized that they were practically banned from an entire city (92 % of streets), a small group of motorcyclists decided to fight to regain their lost freedom, even though the damage was made... The annual gathering that would eventually become the Day of the Wolf was born.

In 1993, occurred the first demonstration against bans to ride on the streets of Longueuil. The success of this action led to the creation, on October 2, 1993, of the Motorcyclist Political Action Committee (MPAC) dedicated to the defence of the rights of Quebec's motorcyclists.

Other demonstrations took place in the following years with an increasing number of participants. They came from all organisations and various areas of Quebec. Since these demonstrations of solidarity proved very effective to increase public awareness and to get movement from government authorities, the MPAC decided to hold this event annually. Once a year, on Victoria Day weekend, on a chosen topic, all motorcyclists have the opportunity to show their solidarity while gathering in a city or an area where their rights and freedoms are threatened.

But why the name Day of the Wolf? At the time of the parade in Longueuil, a police officer supervising the event quite simply compared the participants of this rally with a pack of wolves. The annual event had just been named! June 2, 1996 was Day of the Wolf I.

Topic: the ban on riding. More than 6,000 rode through Longueuil to finish on Ste-Helene's Island. Impacts: establishing the first discussion table with the authorities from Longueuil; acceptance by the authorities from Montreal to add to the next discussion table



REAL WOLVES WERE THERE FOR THE 3RD DAY OF THE WOLF IN MONTRÉAL

agenda the question of the islands; a meeting with the Public Security Minister and the ending of systematic harassment.

May 18, 1997, with the topic once again of the ban on riding, the Day of the Wolf II moves to "La Mauricie". Departures are made from several Quebec cities, Montreal, Drummondville, Quebec City. 6,500 motorcyclists come from everywhere. The parade crosses Three Rivers and finishes in Cap de la Madeleine. Results: A halt to the bans in Three Rivers and surrounding areas, and the establishment of discussion table with its authorities; drawing attention at the problems of motorcyclists to the provincial authorities results in several high level meetings.

May 17, 1998, the Day of the Wolf III proceeds in Montreal. 6,000 motorcyclists cross Montreal, and the rally is held on the islands, in the parking of "La Ronde". Results: Several bans removed in Montreal; the opening of the islands to motorcyclist events sanctioned by the MPAC, within the framework of a strategy to eventually obtain the free access to the islands.

May 23, 1999. The Day of the Wolf IV is

an outstanding event in the history of motorcycling in Quebec. Approximately 10,000 were expected, more than 25,000 motorcyclists arrived from everywhere in Quebec, literally invading the Capital. Traffic was paralyzed during more than four hours. Results: Obtain a one year delay to the increase of the cost of government insurance; establishment of a discussion table on motorcycling by the Minister of Transport; re-establishment of the discussion table with the authorities of Quebec City; the initial stage of withdrawal of a local by-law prohibiting motorcyclists from riding in groups of 3 or more within the limits of Quebec City.

June 2, 2000, once again, Quebec City receives the visit of the troops. For the occasion, nearly 10 000 motorcyclists greet our politicians. Results: extension of the delay on the increase in the registration costs; withdrawal of the local by-law which bans riding in groups of 3 or more.

May 20, 2001, the Day of the Wolf VI returns to source. "Do the rights and freedoms of motorcyclists have a future in Quebec?" 5,000 visit Longueuil. Once again, as every previous year, the event is a success. Results: meeting with the vice-president of the Longueuil executive committee; partial opening of the islands.

Thanks to the solidarity of Quebec's motorcyclists, each Day of the Wolf allows us to increase media attention. It allows us to make the public and the authorities understand that Quebec's motorcyclists refuse to be held hostage by a negligible minority who cause a multitude of problems which the entire community gets blamed for. However, even if several battles have been won, the combat continues because new battles are preparing. May it be exhaust systems, technical accreditation, helmet or insurance fee costs, it is of the utmost importance that Quebec's motorcyclists join behind the MPAC, among others, at the Day of the Wolf, to show the authorities we are always ready to defend our rights. ■

Éric René

P.S. Special thanks to Serge Huard and Pierre Tourigny for their precious collaboration

CAMPAGNE D'AUTOFINANCEMENT 2002

Elles sont arrivées!



Comité d'action politique motocycliste

Notre mission:
Défendre et promouvoir les droits et libertés
de tous les motocyclistes

Le CAPM est un organisme sans but lucratif

Tous les profits réalisés seront consacrés
à la défense des droits des motocyclistes au Québec

100g *Chocolat au lait beige extra velouté* *Fine belgian milk chocolate* 3.99\$

Les tablettes de chocolat aux couleurs et au profit du CAPM sont maintenant disponibles chez les marchands participants et par le biais de certaines associations motocyclistes. Faites vite pour vous procurer la vôtre et ainsi démontrer votre soutien au CAPM dans la défense de vos droits et libertés de motocycliste.

DISPONIBLES CHEZ LES MARCHANDS SUIVANTS:

ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

Bibeau Moto Sport, Jacola, Val d'Or
Location Val d'Or inc., Val d'Or
Moto Sport La Sarre inc., La Sarre
Cantons-del'Est
Atelier Pierre Beullac, West Brome
Excel Moto Sport, Granby
Gagné Lessard Sports, Coaticook
Les entreprises Denis Boisvert, Lennoxville
Moto Pro Granby, Granby
Motos Thibault, Sherbrooke

CENTRE DU QUÉBEC / BOIS-FRANCS

Drummond Moto inc., Drummondville
GPR Performance inc., Drummondville
NDB Sports eng., Warwick

CHAUDIÈRE-APPALACHES

Beauce Sports, Ste-Marie-de-Beauce
Moto Pro, St-Georges-de-Beauce
Moto sport Lévis, Lévis
Sports Patoine inc., Scott-Jonction

LAURENTIDES / LANAUDIÈRE

Atelier de la moto japonaise, Ste-Thérèse
Gérald Collin Sports, St-Lin
Grande Ligne Moto inc., Mascouche
Motos Ducharme, Joliette
Nadon Sports inc., Lachute

MONTÉRÉGIE

André Joyal Motoneige inc., St-Aimé
Boileau Moto Service, Acton Vale
Centre de la moto HD inc., Longueuil
Cycle City, St-Hubert
G. Séguin Sports, Rigaud
Laliberté Moto Sport inc., Acton Vale
MG Performances, St-Dominique
Monette Sport Rive Sud, Greenfield Park
Moto Centre St-Hyacinthe inc., St-Hyacinthe
Moto clinique St-Jean, St-Jean-sur-Richelieu
Moto Expert, Ste-Rosalie
Moto R.L. Lapière inc., St-Jude
Moto R.P.W. Performance, Vaudreuil-Dorion
Richard Moto Sport, St-Michel-de-Napierville
Riendeau Sports inc., Varennes

SP Moto, Longueuil
Sports Boutin inc., Valleyfield
Sports Varennes Rive-Sud inc., Varennes
Ste-Marie Sports inc., St-Hubert
Suzuki Chateauguay eng., Chateauguay
Yamatek Extrême, Marieville
Y. Leroux Sports inc., St-Damase

MONTRÉAL / LAVAL

Alex Berthiaume et fils, Montréal
Dynamic Honda inc., Montréal
Lajeunesse Moto Sport, Montréal
Monette Sports, Laval
Moto Internationale, Montréal

OUTAOUAIS

Centre sports motorisés inc., Gatineau
Les équipements Maniwaki, Maniwaki
Moto Gatineau inc., Gatineau
Restaurant Chez Clauda, Masson-Angers
Richard Performance, Gatineau

QUÉBEC / CHARLEVOIX

ADM, Québec
Atelier mécanique Prémont, Québec
Moto & Sport Julien inc., St-Casimir
Moto Vanier, Québec

SAGUENAY / LAC-ST-JEAN

Formule J.R.E. inc., Dolbeau
Jos Besson inc., Mistassini
Les sports C.G.R. Gaudreault inc., Dolbeau
Moto Mag Chicoutimi, Chicoutimi
M.S. Moto Carl Tremblay, Dolbeau
N.J.N. Motosport eng., St-Prime
Réul Boivin et fils Ltée, Roberval

AUSSI PAR LE BIAIS DES ASSOCIATIONS

MOTOCYCLISTES SUIVANTES:

Alliance motocycliste de Montréal
Association Bikers Québec
Association des motos américaines du Québec
Association Harley Granby
Association motocycliste Granby
Association motocycliste Nouvelle France
Association motocycliste Rive-Nord
Association motocycliste Rive-Sud
Association motocycliste Tétreaultville
Association motocycliste Vallée du Richelieu
Association mototouriste Beauce
Association mototouriste Chibougamau
Association mototouriste Montagnards Rigaud
Association mototouriste Sorel Tracy
Club Moto des Sommets
Gold Wing Québec

PETIT GUIDE DU PARFAIT MOTOCYCLISTE



QUOI FAIRE ET NE PAS FAIRE LE DIMANCHE 19 MAI 2002

Comme vous le savez sans doute, la Journée du loup aura lieu bientôt. Alors voici une petite liste des choses à faire et à ne pas faire durant cette journée.

Avant de vous rendre:

- Vouloir participer à cette journée de façon sérieuse
- Connaître le déroulement de la journée
- Avoir fait le plein d'essence avant d'arriver sur les lieux
- Prévoir de l'eau en cas de soleil est toujours pratique
- Les «Shows de boucane», le bruit excessif (tuyau d'échappement) ainsi que les «Wheelies» sont strictement interdits en tout temps.

Sur place:

- Toutes les personnes attirées à la sécurité, portent un brassard rouge (au bras gauche) ou un dossard orange
- Il est obligatoire de porter votre casque lorsque vous circulez avec votre moto
- Stationnez-vous à l'endroit indiqué par les préposés à la sécurité, 2 par 2, côte à côte, le plus près de la moto devant vous
- Laissez votre moto là où vous l'avez stationnée en arrivant, jusqu'à l'heure du départ de la parade
- En tout temps, respectez les consignes des personnes attirées à la sécurité
- Faites preuve de courtoisie et de savoir vivre
- Participez activement au bon comportement des participants autour de vous

Durant la parade:

- Suivre les directives des personnes attirées à la sécurité
 - Soyez prudent et suivez le cortège jusqu'à la fin
 - Ne laissez pas de vide entre vous et la moto qui vous précède. Évitez l'effet d'élastique
 - Très important, laissez toujours le droit de passage à un véhicule d'urgence
 - Faites preuve de civisme
- La Journée du loup, LA journée des droits et libertés de tous les motocyclistes.

**Étienne «E.T.» Tessier,
Sergent d'armes du CAPM**

Assemblée

Quatrième réunion bisannuelle du CAPM



Gilles Paquin

Plus de 235 motocyclistes de partout au Québec se sont réunis à Granby le 9 mars dernier.

Ils sont venus constater les réalisations du CAPM au cours des deux dernières années et connaître les plus récents développements sur les problématiques actuelles des motocyclistes québécois.

D'entrée de jeu, un participant s'interroge sur la pertinence de défendre tous les motocyclistes, partisans ou non du CAPM. "Le CAPM est un organisme entièrement autonome et composé uniquement de motocyclistes bénévoles sans distinction d'appartenance et sans discrimination aucune. La seule et unique mission du CAPM consiste dans la défense et la promotion des droits et libertés de tous les motocyclistes." Le seul fait de ne pas défendre un motocycliste injustement accusé constitue un risque pour l'ensemble de la collectivité.

Fondé en 1993, le CAPM entreprendra bientôt sa dixième année d'existence. Dans le domaine du motocyclisme québécois, cela est remarquable compte tenu que les statistiques démontrent que les québécois pratiquent en moyenne le motocyclisme pendant une période de trente-trois mois. D'autant plus que le champ d'action du CAPM est la politique, ce qui est carrément exceptionnel. Cette première décennie d'unité et de solidarité motocyclistes est marquée de victoires: en 1994, le port du casque intégral pour tous les motocyclistes serait devenu obligatoire sans l'action du CAPM; des centaines d'interdictions complètes ou partielles de circuler en moto seraient en vigueur dans de nombreuses municipalités; à plusieurs reprises, des aug-

mentations substantielles du prix des plaques d'immatriculation par la SAAQ ont été contrées; l'homologation d'une des composantes de la moto, soit le silencieux, serait désormais une réalité et la première étape vers une homologation totale de la moto.

Malgré ces réalisations, les problématiques touchant les motocyclistes semblent se répéter et sont toujours d'actualité. Les gains du passé ne sont pas nécessairement une garantie pour l'avenir. D'ailleurs, le nouveau problème concernant la conformité des casques vient s'ajouter à la liste. Effectivement, "La liberté n'est jamais acquise."

Basées sur la même réglementation provinciale, pourquoi les interventions des corps policiers auprès des motocyclistes diffèrent-elles d'une municipalité à l'autre?

Depuis toujours et encore plus aujourd'hui, la diffusion de l'information est un élément fondamental de toute organisation. À cette fin, le CAPM peut compter sur son sous-comité à l'information, responsable de communiquer le plus largement possible, les revendications et les prises de position du CAPM. De plus, les motocyclistes québécois ont enfin leur magazine, voué exclusivement à la défense de leurs droits et libertés. La Griffes du Loup a comme objectif

de les informer sur tout ce qui se passe dans le domaine politique touchant le motocyclisme. Ce périodique devient aussi la tribune par excellence pour engendrer des débats et ainsi faire progresser les choses.

Le CAPM n'est pas qu'un conseil d'administration. La force du CAPM réside dans l'existence de sous-comités régionaux, assurés par des motocyclistes passionnés et convaincus. Tous ces bénévoles ont décidé, un jour, de faire partie de la solution en s'impliquant. La représentativité régionale est indispensable à la réalisation de la mission du CAPM. Les participants à cette bisannuelle ont pu prendre connaissance de l'ampleur du travail réalisé en région et constater que les situations problématiques se répètent souvent d'un territoire à l'autre.

Les sous-comités ont donc produit leurs rapports respectifs. Nous apprenons ainsi que certaines villes font preuve d'ouverture en mettant sur pied conjointement avec les motocyclistes des tables de concertation. Tandis que d'autres sont toujours hésitantes voir même réfractaires à ce type de rencontres. Quels seront les impacts des fusions municipales sur leurs réglementations respectives? L'harmonisation de toute cette réglementation sera-t-elle favorable aux motocyclistes ou servira-t-elle de prétexte pour nous contraindre davantage? Basées sur la même réglementation provinciale, pourquoi les interventions des corps policiers auprès des motocyclistes diffèrent-elles d'une municipalité à l'autre? L'interprétation des normes et règlements est-elle de juridiction municipale ou certaines villes maintiennent-elles carrément des préjugés envers les motocyclistes? Vous désirez savoir ce qui se passe en région, quelles sont les interventions des sous-comités afin d'améliorer la situation des motocyclistes et de faire respecter vos droits? Procurez-vous "Les Cahiers du CAPM" dont le numéro 7 a été spécialement produit à l'occasion de cette bisannuelle.

Le CAPM, c'est aussi des sous-comités

thématiques, avec des mandats spécifiques: la signalisation, les silencieux, les motos sport et les articles promotionnels.

Ce n'est pas un hasard si cette importante réunion s'est tenue à Granby. Telle que décrite dans le numéro précédent, la situation à Granby, bien que problématique, n'est pas unique. Elle résulte tout bonnement d'une directive interne et à cette fin, l'utilisation abusive des normes et règlements et le manque de discernement lors des interventions, sont à la source du problème. Pour ces motifs, il fut annoncé que La Journée du Loup VII se déroulerait cette année dans la région, plus spécifiquement dans les villes de St-Hyacinthe et Granby.

La bisannuelle fit l'objet d'une bonne couverture médiatique, principalement à Granby même. Les revendications des motocyclistes et les intentions du CAPM de créer une cause type à Granby ne sont pas passées inaperçues. Le directeur de la Sûreté Municipale de Granby a même dû réagir à nos propos et défend assurément les actions et les motifs de la Ville. Enfin, des membres du CAPM ont été invités à participer à une émission télévisée afin d'expliquer la situation. ■

MPAC'S FOURTH BIENNIAL MEETING

235 motorcyclists met in Granby on March 9 to see the results of the past years as well as the problems faced at this time.

The MPAC has won many victories over time. From the avoidance of mandatory full-face helmets to the bans lifted, and the licensing fees saved in the fight against unjustified increases.

Despite these gains, motorcyclists still face issues. Past wins are not a guarantee for the future. Getting information out remains a fundamental issue of the MPAC, thus the creation of La Griffé du Loup magazine.

The sub-committees gave a view of the work done over the past 2 years. From the implications of the municipal mergers to the upcoming proposals at the AQTR, all were interesting.

Held in Granby for good reason as it is among one of our hotspots with a police force using abusive methods to hand out a multitude of muffler infractions. It was announced that the Day of the Wolf 2002 will depart St-Hyacinthe arriving in Granby on May 19. The meeting had great local media coverage, and the subsequent interviews put some of our issues squarely in the public eye. ■

Sous-comité Montérégie Ça discute à Longueuil

Longueuil «reine des interdictions de circuler» demeure notre principal dilemme (mais non le seul) en Montérégie.



LES PARTICIPANTS À LA JOURNÉE DU LOUP DE L'AN PASSÉ ÉTAIENT INVITÉS À SIGNER UNE PÉTITION FORMAT GÉANT.

La tenue de la Journée du loup VI à Longueuil a démontré aux autorités de la ville que même avec près de 5 000 motocyclistes sur leur territoire, rien de déplorable n'a été rapporté.

L'attitude des motocyclistes lors de cet événement a été un appui important lors de notre rencontre du 1er mars dernier avec Mr Guy Boissy, v-p du comité exécutif de la ville de Longueuil.

Mr Boissy a écouté nos revendications avec intérêt (tout un changement), s'informant sur les actions posées par le CAPM dans d'autres municipalités aux prises avec des problèmes semblables et les résultats.

L'approche proposée par le CAPM est la tenue d'une Table de concertation au début de la saison pour dresser une liste des rues à rendre accessibles aux motocyclistes et une rencontre en fin de saison pour faire le bilan. Cette approche s'est avérée très profitable à plusieurs reprises.

Mr Boissy soumettra notre requête au conseil exécutif lors de leur prochaine rencontre. De là, il sera possible de fixer une date pour la Table de concertation.

Une précision importante a été apportée lors de cette rencontre: chaque arrondissement est responsable de ses propres règlements sur la circulation. Donc les interdictions de circuler ne devraient pas se répandre à la grandeur de la nouvelle ville.

Longueuil is our main but not only dilemma. Despite our previous efforts, the authorities would not remove the ban on city streets. In 2001, mergers kept politicians occupied. The Day of the Wolf VI, attended by 5,000 motorcyclists, well illustrated that motorcyclists can visit the municipality without incident. This enabled a meeting this spring with the authorities to submit a proposal to open certain streets and re-evaluate later in the year. Good news, as each burrough is responsible for their own traffic regulations, the Longueuil bans should not spread throughout the new city.

Mario Flibotte



LA PÉTITION A ENSUITE ÉTÉ CONDUITE À L'HÔTEL DE VILLE DE LONGUEUIL.

La sécurité à tout prix



Mario Robichaud

Avez vous constaté qu'il y a de plus en plus de restrictions et de règlements qui régissent un nombre sans cesse

croissant de nos activités comme citoyens?

Interdiction de ceci, obligation de cela. La majeure partie de ces mesures vise à créer une société plus sécuritaire pour nous tous et nos dirigeants ont bien l'intention de nous en faire cadeau quoiqu'on en pense.

La sécurité a un prix, un prix qui se calcule en interdictions et libertés perdues. Nos dirigeants ont parfois la fâcheuse manie d'oublier ce détail dans leurs plans de société ultra-sécuritaire.

À titre d'exemple, notre ex-ministre des transports, M. Chevrette, ne demandait pas mieux que de nous imposer le port du casque à vélo. Lors des consultations générales sur son « Livre vert » pour la sécurité à l'assemblée nationale, il s'est montré très frustré et a dit ne pas comprendre comment les principaux intéressés (les cyclistes) pouvaient s'y opposer, prétextant que les statistiques démontrent clairement que ça sauverait des vies...

M. Yves Prud'homme, représentant la Fédération des policiers et policières municipaux du Québec, lui a répondu et je cite « Il y a une limite à vouloir tout réglementer, même les loisirs ». Quand c'est rendu que même les policiers disent « c'est assez », avouez qu'il y a un malaise.

À quand les restrictions sur la pratique du vélo, de la moto-neige, du bateau de plaisance? Euh, attendez... c'est déjà fait! Casque

«Ça ne vaut pas la peine d'arrêter de vivre juste pour ne pas mourir».

obligatoire, limite de vitesse, policiers sur les sentiers... Que dire du coussin gonflable pour motocycliste, des systèmes qui conduisent l'auto à votre place et des cinémomètres photographiques (caméras à tickets)?

Pourquoi ne pas interdire la vente d'alcool dans les bars tandis que nous y sommes? Ça sauverait des vies c'est sur. Attendez, ils ont déjà essayé ça au États-Unis, la prohibition... apparemment qu'ils n'ont jamais autant bu que durant cette période.

Une société plus sécuritaire est-elle nécessairement souhaitable? N'est-ce pas là un idéal auquel nous devrions tous aspirer? Tout le monde est pour la vertu mais parions que très peu souhaiteraient se la faire imposer.

La menace d'augmentation des frais d'immatriculation des motos au Québec ne serait-elle pas uniquement motivée par un désir d'en améliorer le bilan routier? Bien entendu le nombre de décès à moto chuterait dramatiquement si personne n'avait les moyens de les immatriculer. Tant qu'à y être pourquoi ne pas envoyer nos voitures à la casse? Imaginez le nombre de vies qu'on sauverait ainsi. Comment s'opposer à une mesure qui aurait pour effet de sauver autant de vies?

Le nombre de décès à moto d'à peu près 40 en l'an 2001, même s'il constitue une amélioration par rapport aux années précédentes peut quand même paraître beaucoup trop grand. Certains diront que 40

c'est encore trop. Bien entendu c'est trop mais quand on sait que le Québec voit annuellement à peu près 1500 suicides (1527 en 1999), ça relativise un peu le problème, non?

Nos dirigeants feraient beaucoup mieux de s'attarder à ce problème plutôt que d'essayer de nous sauver de nous-mêmes en limitant la pratique de notre passion.

Ce problème n'est malheureusement pas limité à notre patelin. Un peu partout à travers le monde, la même tendance se manifeste, la même chasse aux sorcières.

La sécurité, oui mais à quel prix? Sommes nous prêts à en assumer le prix?

Jusqu'où devons nous accepter de restreindre nos activités au nom de « La Sécurité »?

Pensée à retenir: « Ça ne vaut pas la peine d'arrêter de vivre juste pour ne pas mourir ».

À vendre \$5.00

Vous n'étiez pas présent à la dernière réunion bisannuelle?

Pour avoir en main tous les rapports présentés lors de la réunion et beaucoup plus, procurez vous l'édition numéro 7 des cahiers du CAPM. Contactez la responsable des articles promotionnels: Thérèse Ménard au (819) 563-2623

Au fond des choses

Résumé de la situation

Le (ou les) pourquoi il faut être présent à la Journée du loup le 19 mai prochain.



Serge Huard
porte-parole du
CAPM

Du nouveau dans le dossier des immatriculations et une nouvelle interprétation de la norme DOT pour les casques.

En ce printemps 2002, le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) est particulièrement préoccupé par quatre importants dossiers qu'il estime, à juste titre, de la plus haute priorité dans l'accomplissement de la mission qui est la sienne, à savoir :

1. le dossier des plaques d'immatriculation des motos;
2. le dossier de l'homologation d'une des composantes de la moto, à savoir les silencieux;
3. le dossier des interdictions de circuler librement en moto dans certaines municipalités;
4. le nouveau dossier des normes relatives au casque protecteur.

Évidemment, ces dossiers ne sont pas les seuls à attirer l'attention et à consommer l'énergie du CAPM, mais les dossiers autres ne sont pas du même ordre de priorité.

Dans deux de ces dossiers prioritaires, soit celui sur l'homologation et celui sur les interdictions, les nombreuses interventions publiques du CAPM sont là pour le confirmer, l'information a été diffusée assez largement pour ne nécessiter qu'un simple rappel. Toutefois, ceux et celles qui désireraient en savoir plus sont invités à se référer à l'édition précédente de la Griffé du Loup et au #7 (mars 2002) de la revue Les Cahiers du CAPM qui en traitent en long et en large.

En ce qui concerne les deux autres

dossiers prioritaires, la situation est différente et mérite une attention toute spéciale de la part de nous tous. Primo, celui des plaques d'immatriculation des motos parce que, contrairement à ce que certains peuvent penser, il est loin d'être réglé et risque très prochainement de prendre une dimension aussi nouvelle que prépondérante; secundo, celui des normes relatives au casque protecteur parce qu'il est peu connu et peut s'aggraver radicalement s'il le demeure.

LE DOSSIER DES IMMATICULATIONS

On se souviendra qu'au printemps 1999, le ministre des Transports, sur recommandation du conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), s'apprêtait à augmenter radicalement les coûts des immatriculations de moto.

On se rappellera aussi que, dès l'annonce des intentions du ministre, le CAPM a aussitôt impliqué ses forces vives, rassemblé les intervenants majeurs du monde de la moto, développé une stratégie appropriée, et mobilisé massivement les motocyclistes québécois dans le cadre des Journées du loup IV (1999), V (2000) et VI (2001) pour contrer ledit projet gouvernemental. Si ces efforts n'avaient atteint leurs objectifs immédiats, nul doute que les motocyclistes québécois seraient aujourd'hui beaucoup moins nombreux et ceux qui le seraient demeurés seraient moins riches de plusieurs centaines de dollars.

Il n'en demeure pas moins que la menace est toujours présente, malgré ce que certains peuvent en penser. Il est par ailleurs singulièrement intéressant de noter que beaucoup de ces «certains» qui, aujourd'hui, croient le problème définitivement réglé, se retrouvaient aussi parmi ceux qui, hier, niaient ou doutaient de la pertinence et des possibilités qui pouvaient émaner des démarches et de la stratégie du CAPM.

Mais croire que le dossier est clos serait une grave erreur que les motocyclistes québécois, collectivement du moins, se doivent absolument d'éviter, car si retarder, bloquer, empêcher une hausse du coût de l'immatriculation des motos est du domaine possible, la faire enlever relève plus du fantasmatique que du politique.

La réalité est la suivante: nous avons réussi en 1999-2000 à obtenir un sursis et, par la suite, à faire renouveler ce sursis. C'est à la fois peu et beaucoup; peu parce que le dossier n'est pas encore clos et beaucoup parce que nous avons quand même réussi ce que d'aucuns croyaient impossible.

Voilà pour le passé récent, mais pour ce qui est du proche avenir, la situation se complique quelque peu. Selon l'avis unanime des représentants motocyclistes qui ont participé à la table de concertation sur ce dossier, établie par le ministre des Transports à la demande du CAPM, il est fort probable que ce sursis (originellement d'un an, il ne faut pas l'oublier) soit prolongé encore une fois d'une autre année. De plus, nous sommes encore une fois unanimement d'avis pour affirmer qu'après les élections provinciales prévues pour 2003, peu importent ceux qui seront élus, il sera fort à craindre que les autorités concernées reprennent l'offensive en adoptant une nouvelle stratégie qui ciblerait aussi bien les automobilistes que les motocyclistes. Une telle stratégie aurait, pour ces autorités, l'avantage de «noyer» les motocyclistes, peu nombreux mais efficacement organisés, parmi la masse des millions d'automobilistes, peu organisés ou mal représentés (c'est selon).

Le CAPM a depuis toujours basé ses actions et stratégies, en autant que faire se peut, sur la pensée de Charles Maurras, un écrivain et homme politique français, qui disait qu'«il faut s'attendre à tout en politique, où tout est permis, sauf de se laisser surprendre». En se basant sur ce principe,

que la réalité politique n'a jamais mis en doute, le CAPM, dans un premier temps, invite les motocyclistes de tout le Québec à se mobiliser pour démontrer qu'ils suivent la situation de près et qu'ils appuient massivement les démarches du CAPM sur cette épineuse question. Dans un deuxième temps, le CAPM est à élaborer une stratégie qui tiendra compte des nouveaux développements qui sont apparus ou qui pourraient surgir prochainement. Et enfin, dans un troisième temps, le CAPM lance une campagne ayant pour but d'amasser les fonds qui seront nécessaires pour mener à terme la bataille contre les hausses du coût des immatriculations de moto. Mieux vaut prévenir et investir volontairement quelques dollars aujourd'hui que de déboursier involontairement des centaines un peu plus tard parce qu'on n'a pas su prévenir.

En bref, pour éviter de désagréables surprises, il faut forcément au CAPM (1) un appui massif, (2) une stratégie dynamique et (3) les moyens de l'appliquer. L'issue de cette bataille dépend directement de ces trois composantes. Une seule de ces composantes, la stratégie, relève expressément du CAPM, les autres sont du domaine de la collectivité motocycliste. Si une seule de ces composantes est manquante, le résultat espéré sera plus que fortement compromis.

LE NOUVEAU DOSSIER DES NORMES RELATIVES AU CASQUE PROTECTEUR

Comme chacun le sait ou devrait le savoir, depuis trois ans le CAPM consacre l'essentiel de son énergie et la grande majorité de son temps aux dossiers prioritaires de l'immatriculation, de l'homologation et des interdictions. Mais, depuis le printemps dernier, un nouveau problème est surgi d'on ne sait où ni véritablement pourquoi et qui risque de concerner un très grand nombre de motocyclistes québécois, donc, par conséquent, le CAPM.

Il apparaîtrait, selon l'interprétation qu'en font certains policiers et qu'acceptent certaines cours, qu'un casque protecteur, pour être légal, doit obligatoirement comporter, en plus de l'étiquette «DOT» (i.e. les initiales du département des transports américain), une seconde étiquette comportant l'inscription «FMVSS 218» [i.e. l'abréviation de Federal Motor Vehicle Safety Standard, #218 qui est une réglementation américaine, donc étrangère].

Un certain nombre de motocyclistes, de



AVEC LE LIBRE CHOIX AU QUÉBEC, IL N'Y AURAIT PLUS DE PROBLÈME DE NORMES.

différentes régions, ont reçu l'an passé des contraventions pour avoir porté des casques protecteurs ayant seulement l'étiquette «DOT». Quelques-uns d'entre eux ont contesté leur contravention en cour et tous, ou peu s'en faut, ont été trouvés coupables uniquement parce que leur casque n'avait pas ladite deuxième étiquette avec la mention «FMVSS 218».

Voici ce que le règlement sur le casque protecteur actuellement en vigueur au Québec [CSR, LRQ, c, C-24-2, a, par. 2e] stipule dans son deuxième point :

«Toute personne prenant place sur une motocyclette [...] doit porter un casque protecteur conforme à l'une des normes reconnues de fabrication, de vente, d'installation et d'utilisation suivantes :

- norme CAN-3-D230 de l'association canadienne de normalisation;
- norme DOT FMVSS 218 [abréviation de Federal Motor Vehicle Safety Standard, No. 218] du Department of Transportation des États-Unis;
- norme Specifications for Protective Headgear for Vehicle User 290.1 de l'American National Standard Institute;
- norme de la Snell Memorial Institute;
- norme du British Standards Institute».

De plus, dans le troisième point du même règlement, il est stipulé que «pour être conforme, un casque protecteur doit, en outre, [...] être muni, en tout temps, d'une étiquette de conformité apposée par le fabricant indiquant qu'il satisfait à l'une des normes de fabrication reconnues».

Jusque là, peu de problèmes puisque la majorité des casques actuellement en vente et utilisés au Québec est conforme aux

normes dites «DOT» et porte une étiquette le confirmant.

Du moins jusqu'à ce que quelqu'un, au printemps de l'an passé, décide arbitrairement d'une nouvelle interprétation dudit règlement du Code de la sécurité routière (CSR) qui rendrait obligatoire une deuxième étiquette, celle-ci indiquant «FMVSS 218». Et là réside tout le problème puisque rarissimes sont les casques «DOT» portant aussi l'étiquette «FMVSS 218». En fait, lors du récent Salon de la moto de Montréal, il nous a été impossible de trouver un seul casque qui portait cette deuxième étiquette. Et il y a fort à parier que, si vous vérifiez votre casque avec étiquette «DOT», lui non plus ne portera pas cette deuxième étiquette. C'est donc à dire que la majorité d'entre nous, motocyclistes du Québec, malgré notre bonne foi lors de l'achat et notre bonne volonté en l'utilisant, nous sommes en situation d'illégalité.

Et que dit le «FMVSS 218»? Entre autres choses, que «des étiquettes avec les informations suivantes doivent être apposées d'une manière permanente à chaque casque :

- le nom ou l'identification du fabricant;
- la désignation du modèle;
- la grandeur;
- le mois et l'année de fabrication;
- le symbole DOT;
- la composition de la coquille et des attaches;
- les instructions pour le nettoyage;
- un avertissement contre les modifications»

[sources : Missouri Division of Highway Safety].

Alors quel est le nombre d'étiquettes nécessaires et apposées en permanence sur un casque pour être «conforme aux normes établies par règlement», pour être légal au Québec? De 1995, date de l'adoption dudit règlement du CSR, à 2001, une seule suffisait. À partir du printemps 2001, il semble que ce serait deux. Mais, lorsqu'on lit le «FMVSS 218», on serait porté à croire que le nombre serait de plus ou moins huit. Ajoutez à cela le fait que ledit règlement du CSR n'a pas été changé ou modifié depuis son adoption en 1995. Et, ensuite, choisissez entre 1, 2 et plus ou moins 8 étiquettes sur votre casque pour vous conformer à la loi.

Nous voulons bien croire et accepter que «nul n'est censé ignorer la loi», mais pour ce faire il faudrait, logiquement du moins, que toutes les parties concernées s'entendent sur ce que dit concrètement cette loi. Si ceux qui sont mandatés pour appliquer la loi ont des interprétations différentes, comment ceux qui sont censés la suivre pourraient-ils s'exécuter?

Évidemment, en dépit du fait que ses énergies et son temps sont largement hypothéqués par les dossiers de l'immatriculation, de l'homologation et des interdictions, le CAPM est fermement résolu à contester ladite interprétation et à effectuer les démarches nécessaires à la solution de cette nouvelle problématique en autant qu'il sera appuyé et qu'il en aura les moyens.

Il va sans dire qu'il y a urgence d'agir si nous voulons éviter un printemps plus problématique que chaud pour plusieurs d'entre nous. C'est ce que le CAPM a entrepris depuis l'automne dernier et c'est pourquoi il a ajouté ce dossier à ses priorités.

Et, encore une fois, le résultat de ces démarches dépend directement des trois facteurs déjà mentionnés, à savoir (1) un appui massif, (2) une stratégie dynamique et (3) les moyens de l'appliquer. À nouveau, la deuxième composante est déjà en marche, reste les deux autres qui, elles, ne dépendent pas directement du CAPM.

QUELQUES AUTRES PROBLÈMES DITS SECONDAIRES

D'autre part, ce qui suit ne représente que quelques-uns des problèmes qui actuellement peuvent être estimés comme d'ordre secondaire, si on les compare avec les priorités décrites précédemment, mais qui risquent de s'amplifier advenant que le



CAPM soit dans l'impossibilité de trouver l'énergie et les moyens nécessaires pour s'en occuper convenablement et efficacement.

Aussi incroyable que cela puisse paraître, un motocycliste a reçu une contravention pour avoir enlevé deux ou trois centimètres à la pièce de sa moto qui retient la plaque d'immatriculation. Naturellement, il a l'intention de la contester en cour et le CAPM a bien l'intention de l'assister dans son geste. Il n'en reste pas moins que cette «infraction» s'apparente bizarrement à une infraction qui serait reliée à une homologation complète de la moto, autrement dit comme s'il était interdit de modifier ou de personnaliser une moto au Québec. Pour cette raison, il est extrêmement important que le CAPM suive le dossier de proche et soit disposé à approfondir son intervention si le besoin s'en fait sentir.

Un autre cas a rapport à un motocycliste qui a été pénalisé d'une contravention concernant son casque qui portait pourtant l'étiquette «DOT». S'estimant dans son droit, il conteste sa contravention en cour, mais le juge le trouve coupable parce qu'une inscription, à l'intérieur de son casque, indiquait que le casque en question a été fabriqué en Corée (i.e. «Made in Korea»). Alors si le juge a raison, faut-il en conclure que si 1, 2 ou plus ou moins 8 étiquettes sont obligatoires, certaines étiquettes ne devraient pas y être? Lesquelles? Pourquoi? En quelles circonstances? Le

CAPM ne peut se permettre d'ignorer pareil dossier et, à n'en pas douter, il n'est pas dans son intention de le faire.

Enfin, au cours du procès d'un motocycliste qui contestait une contravention, un des avocats du CAPM a appris d'un représentant des forces policières que des contraventions pourraient être émises pour des motos dont les pneus n'auraient pas exactement la pression d'air telle qu'indiquée par le fabricant du pneu. Comme au Québec, en ce qui concerne les motocyclistes du moins, la réalité dépasse souvent la fiction, le CAPM ne prend pas cette déclaration à la légère (sans jeu de mots) et demande à tout motocycliste qui recevrait une telle contravention d'entrer en contact sans délai avec la centrale. (514) 253-CAPM

Il arrive parfois qu'au CAPM on se demande pourquoi il y a tant d'attention envers les motocyclistes de la part des autorités et des forces policières, ou d'une partie d'elles, puisque les motos ne représentent qu'une toute petite partie du parc des véhicules moteur au Québec. Il existe bien un contexte particulier au Québec qui pourrait expliquer une partie de ce comportement, mais il est bien plus probable, quoiqu'aussi injustifiable, que ce comportement tire ses origines de l'incompréhension, de la méconnaissance et de l'ignorance de la réalité du motocyclisme. D'où la nécessité de maintenir en permanence une présence politique comme celle exprimée par le CAPM.

POURQUOI LA JOURNÉE DU LOUP VII?

Il y a donc les dossiers prioritaires, soit celui des plaques d'immatriculation, celui de l'homologation de la moto, celui des interdictions de circuler librement en moto, et, le petit dernier mais non le moindre, celui des normes relatives au casque protecteur. À cela s'ajoute toute une série de «petits» dossiers qui, s'ils ne sont pas réglés dans de brefs délais, risquent de prendre des proportions inquiétantes.

Voilà l'essentiel de la situation politique qui touche directement les motocyclistes québécois. Ceux qui cherchaient des raisons spécifiques justifiant la Journée du loup VII n'ont que l'embarras du choix. Les autres auront compris depuis longtemps que «la liberté n'est jamais acquise» et que la Journée du loup est l'affaire de tous et chacun d'entre nous, motocyclistes du Québec. ■

Le Bottin



Conseil d'administration du Comité d'action politique motocycliste



PRÉSIDENT :	Michel Désalliers	450-585-2595
VICE-PRÉSIDENT À L'INTERNE :	Michel Houde	450-265-3533
VICE-PRÉSIDENT À L'EXTERNE :	Bernard Benoît	819-864-1331
SECRÉTAIRE CORPORATIF :	René Caplette	514-354-8364
TRÉSORIÈRE, ARCHIVISTE :	Ginette Blouin	514-251-2026
ADMINISTRATEUR :	Serge Huard	514-353-8444
ADMINISTRATEUR :	Serge Lajeunesse	514-523-3966
ADMINISTRATEUR :	Jennifer Ross	450-375-9787

Sous-comités régionaux

CANTONS-DE-L'EST :	Bernard Benoît	819-864-1331
MAURICIE :	Gilles Lacourse	819-538-7496
MONTÉRÉGIE :	Mario Flibotte	450-261-1496
MONTRÉAL :	Raymond Brossard	514-354-9336
OUTAOUAIS :	Marcel Proulx	819-281-8316
QUÉBEC-MÉTRO :	* Pierre Hébert	418-657-5232
LAURENTIDES :	* François Yelle	450-227-4297
	* (par intérim)	

Sous-comités thématiques

ARTICLES PROMOTIONNELS :	Thérèse Ménard	819-563-2623
CARTE DE PARTISAN :	Claude Masson	514-494-7282
SUR LE CASQUE :	Normand Noisoux	514-847-8669
LA GRIFFE DU LOUP :	Pierre Tourigny	450-654-0293
INFORMATION :	Jennifer Ross	450-375-9787
MOTO-SPORT :	Mario Robichaud	450-454-6796
SIGNALISATION ROUTIÈRE :	Noël-André Scano	514-881-2212
SUR LES SILENCIEUX :	Me Jean-Pierre Wells	450-346-3321

CAPM

C.P. 49007, Place Versailles
Montréal, Québec H1N 3T6
Téléphone : (514) 253-CAPM (2276)
Fax : (514) 253-CAPM
Site web : <http://www.capm.qc.ca>
Courriel : info@capm.qc.ca

LA CAUSE DE GRANBY: MISE À JOUR

Un nombre important de contraventions ont été émises aux motocyclistes de Granby en 2001. L'interprétation et l'application douteuses des normes et règlements a incité le CAPM à vouloir créer une cause type dans cette ville.

Initialement, le CAPM a demandé trois jours d'audience afin de présenter ses arguments et faire entendre ses experts. La Sûreté Municipale prévoit s'adjoindre, à ce titre, un agent du service de police de Gatineau! La cause devait être entendue les 14 et 15 mars dernier mais a été reportée à une date ultérieure.

Le CAPM estime d'une part que les règlements actuels ne correspondent plus à la nouvelle technologie de fabrication, entre autres pour les silencieux, et d'autre part, laissent place à une interprétation subjective de ceux-ci. Cette démarche fait partie de la lutte du CAPM contre la menace constante de l'homologation de la moto.

Incidemment, les autorités de Granby ont décliné notre invitation de tenir une seconde Table de concertation. Elles considèrent inopportun d'effectuer une telle rencontre avant la tenue de ces procès.

Gilles Paquin

Toujours à Montréal?

Pourquoi les réunions d'informations du CAPM sont-elles toujours au environs de Montréal? Le CAPM tient ses réunions d'information là où il est invité. La grosse majorité de la population motocycliste étant dans la région de Montréal, il est normal que la plupart des invitations proviennent de cette région.

Le CAPM se doit d'augmenter sa visibilité à l'extérieur de la région de Montréal. Nous vous invitons à contacter le CAPM pour organiser une réunion d'information dans votre coin de pays. Il suffit de contacter le CAPM (coordonnées en page 22) et de vérifier les dates disponibles.

Notre mission

MISSION DE «LA GRIFFE DU LOUP».

La Griffes du Loup se veut LA tribune d'information, de débat et de conscientisation sur les droits et libertés des motocyclistes au Québec.

CODE D'ÉTHIQUE DE «LA GRIFFE DU LOUP».

Les faits et les idées sont communiqués sans contrainte ni entrave dans la mesure où ils ne contiennent ni accusation non fondée, ni langage ordurier ou attaque personnelle. Les articles et les chroniques traitent uniquement de la défense et la promotion des droits et libertés des motocyclistes et non des intérêts personnels ou particuliers. La rédaction a l'obligation de s'assurer de la véracité des faits qu'ils rapportent.

Comité d'action politique motocycliste

LA MISSION DU COMITÉ D'ACTION POLITIQUE MOTOCYCLISTE (CAPM):

La défense et la promotion des droits et libertés de tous les motocyclistes.

LA VISION DU CAPM:

- Être reconnu comme le seul porte-parole politique de la communauté motocycliste du Québec et représenter celle-ci auprès des organismes voués à l'atteinte de la mission ou susceptibles de l'entraver.
- Développer l'expertise nécessaire à assurer une présence significative, que ce soit de façon formelle ou informelle, auprès de personnes ou d'organisations influentes, dans l'atteinte de sa mission.
- Mettre en place, maintenir et supporter les structures adaptées à la mission, de manière à assurer une présence à la grandeur du Québec.
- Combattre toutes formes de discrimination à l'égard des motocyclistes et entre eux.

Le CAPM, fondé le 2 octobre 1993 et incorporé le 11 avril 2001, regroupe l'immense majorité des organisations motocyclistes du Québec et est un organisme autonome composé uniquement de motocyclistes sans distinction d'appartenance et sans discrimination aucune.

Notre devise est «La liberté n'est jamais acquise» qui tire ses origines chez ceux qui ont fait que la liberté est une possibilité.

POURQUOI LE LOUP COMME EMBLÈME.

L'emblème du CAPM est le loup qui, comme le motocycliste, est souvent méprisé par ignorance et est fréquemment le sujet de préjugés aussi tenaces que simplistes.

Il est même parfois accusé à tort d'être la cause de maux aussi nombreux qu'in vraisemblables, et pourtant, il occupe une place essentielle dans la nature, dans l'espace qui est le nôtre, tout comme le motocycliste dans la société qui est aussi nôtre.

- La force du loup: la meute.
La force de la meute: le loup.

devient donc:

- La force des motocyclistes: le CAPM.
La force du CAPM: les motocyclistes.

LA JOURNÉE DU LOUP

La Journée du loup est LA journée de la défense des droits et libertés des motocyclistes au Québec depuis 1995. C'est la journée la plus importante de la saison car c'est lors de cette journée que nous avons l'occasion de démontrer que nous pouvons agir et non seulement parler.

Peu importe où elle se tient et peu importe le thème choisi, il est d'une importance capitale que les motocyclistes québécois se rallient derrière le CAPM une fois par année pour démontrer aux autorités que nous sommes prêts à défendre nos droits.

La Journée du loup se tient le dimanche de la Fête de Dollard au mois de mai. Beau temps, mauvais temps.

Our mission

MISSION OF "LA GRIFFE DU LOUP"

'La Griffes du Loup' sees itself as THE forum for information, debate, and awareness of Québec riders regarding their rights and freedoms. Interestingly, the French word 'Griffes' can refer to a wolf's claw, but to a person's writing as well, thus a play on words that is quite appropriate to our mission - writings with power and significance.

CODE OF ETHICS OF "LA GRIFFE DU LOUP"

The facts and ideas are reported unchanged under the condition that they contain no unfounded accusations, foul language, or personal attacks. The articles and chronicles deal solely with the defence and promotion of motocyclists' rights and freedoms, not with personal agendas. The editors are obligated to ensure the veracity of reported facts.

Motorcyclist Political Action Committee

THE MISSION OF THE MOTORCYCLIST POLITICAL ACTION COMMITTEE (MPAC):

The defence and promotion of the rights and freedoms of all motocyclists.

MPAC'S VISION:

- To be recognized as the only political representative of Québec's motocyclist community and in turn defend the latter against any organisation attempting to attack or hinder its mission.
- To develop the necessary competency to ensure a significant presence, whether formal or informal, when dealing with people or organisations that can contribute to its mission.
- To set in place, maintain, and support structures that are adapted to the mission on a Québec-wide basis.
- To fight all forms of discrimination against motocyclists, both from within and without.

The MPAC, founded October 2nd 1993 and incorporated April 11th 2001, unifies the vast majority of Québec's motocyclist organisations. It is an independent organisation made up solely of motocyclists and with neither consideration of their origin nor discrimination of any kind.

Our motto is 'Freedom should not be taken for granted', a saying that finds its origins among those whose past efforts have made freedom a possibility.

THE REASON FOR THE SYMBOLISM OF THE WOLF

The true nature of the wolf is often unknown because of ignorance. So too is the motocyclist, often the victim of simplistic and longstanding prejudice.

The wolf, occupying a normal and essential place in nature, is sometimes wrongly accused of evils, both numerous and unlikely. So too, motocyclists have a place in society that is rightfully ours.

- The strength of the wolf is the pack.
The strength of the pack is the wolf.

Then translates to:

- The strength of motocyclists is the MPAC.
The strength of the MPAC is motocyclists.

THE DAY OF THE WOLF

Since 1995, this 'Day of the Wolf' is THE day for the safeguarding of the rights and freedoms of Québec motocyclists. It's the most important day of the season because it's our chance to show that we can act, rather than merely limit ourselves to talking.

Regardless of the location that is chosen, regardless of the theme that is chosen, it has become crucial for Québec riders to rally in support of the MPAC once a year. We must demonstrate to authorities that we are ready to defend our rights.

The 'Day of the Wolf' is held each year near the end of May, on the Sunday of the Victoria Day weekend - rain or shine.

Dimanche 19 mai 2002

St-Hyacinthe vous attend pour la Journée du Loup VII



St-Hyacinthe sera le lieu de rassemblement pour la Journée du loup VII. Nous défilerons ensuite vers Granby, une parade de plus de 40 km. Tous les motocyclistes se doivent d'être présents à cet événement dont la couverture médiatique augmente d'année en année.

Le lieu de rendez-vous est le stade L.P. Gaucher, 900 rue Turcot (site de l'Exposition agricole). On vous attend à partir de 10h am. Le départ en direction de Granby se fera à 14 h. Itinéraire et autres informations en page 5.

C'est l'occasion de démontrer aux élus de tous les niveaux la solidarité des motocyclistes québécois. Nous espérons vous y voir nombreux à démontrer l'importance que vous accordez à vos droits et libertés.

AS-TU TA TABLETTE DE CHOCOLAT DU CAPM?



Voilà la question que vous devez poser à tous les motocyclistes que vous rencontrez ces jours-ci... et que vous devriez vous faire poser par eux et elles. Et pour répondre OUI à la question, rendez-vous acheter une tablette de chocolat aux couleurs et au profit du CAPM chez l'un des marchands participants indiqués à la page 15 ou auprès d'une des associations motocyclistes qui y sont mentionnées.

Nous sommes en plein coeur de la Campagne d'autofinancement 2002 du CAPM amorcée aux Salons de la moto et qui bat son plein depuis la mi-avril jusqu'à la toute proche Journée du loup. Le succès de cette campagne repose sur la réponse positive de tous les motocyclistes. Notez que la participation de ces marchands et de ces associations est entièrement bénévole. Tous les profits vont au CAPM pour soutenir la défense de vos droits et libertés de motocyclistes.

Alors, passez à l'action. Passez chez les marchands qui ont accepté de participer en nous faisant confiance. Offrez-vous un sourire de délice pour financer le coût des luttes parfois amères que doit livrer le CAPM pour nous tous.



Café rencontre

Île Ste-Hélène, Montréal

4 mai 2002, 13h30

Venez célébrer l'ouverture des îles avec nous. (Détail page 7)