



Le magazine des droits et libertés des  
motocyclistes au Québec

# La griffe du Loup



Une publication trimestrielle du Comité d'action politique motocycliste  
Volume 2 - Numéro 2 - Avril 2003

18 mai 2003

# DRUMMONDVILLE

Journée du loup  
VIII



*unité = liberté*

## Soyez tous présents!

**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  
Tout un défi, la défense des droits motocyclistes

**Éditorial** 4  
Huitième appel de solidarité

**Journée du loup VIII** 5



Les détails de cette huitième journée du loup

**Campagne de financement** 5  
Avez-vous votre drapeau?

**Tribune libre** 6  
Le casque partout?

**Historique** 8  
Les premiers pas du CAPM

**Libre choix** 11  
Nous ne sommes pas seul

**Nouvelles d'Europe** 12  
Ce qui se passe de l'autre côté de l'atlantique

**Merci spécial** 13  
Ginette Blouin laisse la coordination du CAPM après 10 ans de service

**Ontario** 14  
L'homologation se pointe chez nos voisins

**English supplement**

**Editorial** I  
Eight call of solidarity

**Day of the wolf VIII** II  
Where it is and some other detail

**Helmet history - Part I** III  
How the helmet law pass

**Granby** IV  
Granby in a few words

**Sous comité signalisation** 15  
10 ans de travail en continu

**Bizarre** 16  
Les «bizarceries» du code de la route

**Chronique judiciaire** 17  
La première cause sur le FMVSS218

**Nouvelles Internationales** 18  
Des nouvelles de notre petite planète

**Port du casque** 19  
Au diable le FMVSS218, je roule sans casque

**Granby** 20  
Toujours en cours

**Archives** 22  
Journée du loup IV, 20 000 motos à Québec

**Au fond des choses** 25  
La politique. On s'implique ou pas?

**SOS Harley** 28  
Granby a finalement raison de l'activité

# Mot du Président

## La défense des droits des motocyclistes

**D**epuis déjà une décennie, je me suis engagé, ou devrais-je dire, je me suis fait recruter, dans la défense de nos droits de motocyclistes. Comme beaucoup d'autres adeptes de la moto, au début, loin de moi la vision que mes droits étaient menacés. La moto étant au départ un complice à la détente et au sentiment de liberté totale, il était difficile pour moi de voir et encore moins de comprendre que ma liberté était plus dans mes rêves que dans mon quotidien. Cependant l'expérience des voyages chez nos voisins du sud et l'accumulation de kilomètres au Québec, m'ont permis de faire l'expérience de la limite de nos libertés. Comment prétendre que nous sommes libres chez nous, quand on revient d'une première «ride» au New Hampshire où, à notre grande surprise, la grande majorité des motocyclistes roulent sans porter le casque!

Comment comprendre que nos motocyclistes, dans une saison pourtant si courte, sont continuellement interceptés pour vérification. Pourquoi suis-je obligé de porter un casque? Pourquoi dois-je faire attention d'éviter certaines villes du Québec? Ces mêmes villes où, soit dit en passant, je peux circuler sans peur en auto. Voilà en gros ce qui m'amena à m'impliquer et joindre le CAPM à sa naissance. Pour moi c'était simple, il fallait rechercher

## Un défi de taille.

et atteindre cette liberté totale que je croyais posséder au départ. Convaincus, nous l'étions et nous le sommes encore, mais qu'en était-il des milliers d'autres motocyclistes? Pour moi le combat était



«Pour moi c'était simple, il fallait rechercher et atteindre cette liberté totale que je croyais posséder au départ.»

simple. S'opposer à toute forme de discrimination et atteintes aux libertés des motocyclistes. Ma plus grande surprise, ou devrais-je dire, ma plus grande déception, convaincre nos motocyclistes québécois du bien-fondé de la lutte, ou plus difficile encore, les convaincre qu'ils étaient menacés.

Pourquoi se battre, la pratique de la moto est avant tout un plaisir ou un loisir. Et l'on retrouve ce genre d'attitude ou sentiment partout dans notre société québécoise. Nous sommes les plus taxés, bah, et puis après! L'essence est trop chère, demain on aura oublié, et j'en passe.

Alors me direz-vous, pourquoi le CAPM se bat-il?

Parce qu'il ne faut surtout pas laisser à d'autres le soin de décider de ce qui est bien ou mal pour nous. Il ne faut pas laisser nos gouvernements nous marginaliser.

Nos enfants qui poussent auront l'héritage que nous voudrions bien leur laisser.

À nous de décider. Profiter de notre plaisir individuel, ou lutter pour le bien de la collectivité motocycliste actuelle et future. ♦

Michel Désalliers

**Rédacteur en chef**  
Pierre Tourigny

**Équipe de rédaction**  
Michel Desalliers  
Barry Faguy  
Serge Huard  
Gilles Paquin  
Jennifer Ross  
Noël-André Scano  
Normand Noiseux

**Directeur artistique**  
Didier Constant

**Éditeur**  
Serge Huard

*La Griffe du Loup* est le magazine officiel du Comité d'action politique motocycliste (CAPM).

C.P. 49120

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](mailto:info@capm.qc.ca)

Rédacteur en chef :

[rdclagriffeduloup@capm.qc.ca](mailto:rdclagriffeduloup@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. 49120

Place Versailles

Montréal, Québec H1N 3T6

No. ISSN 1703-1192

Poste-Publications numéro  
de convention 40063512

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du  
Canada, 2002

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du  
Québec, 2003

## Tous présents à la huitième Jdl

**Les motocyclistes doivent démontrer leur solidarité lors de la Journée du loup en participant aux différents départs en province. La défense de leur droits et libertés en dépend.**



Pierre Tourigny

Ce sera la huitième fois que les motocyclistes répondront à l'appel du CAPM. Et c'est à Drummondville que cette manifestation de solidarité aura lieu.

La seule journée de l'été où il faut être présent sans faute est celle où nos droits et libertés sont en jeu. À chaque année, tous les yeux sont tournés vers le CAPM lors de cette journée. Que ce soit les médias, les municipalités, le gouvernement ou les corps policiers, on nous observe.

Tous les motocyclistes sont concernés par cette journée. Tout simplement parce que plusieurs des problèmes actuels frappent toutes les catégories. Il n'y a qu'à penser au coût des plaques, personne n'y échappe. Est-ce qu'il y a une catégorie de «biker» qui est exemptée des interdictions? Tout le monde a un casque, mais a-t-il l'étiquette «FMVSS218»?

Votre moto c'est une «bébelle» de plus que vous allez vendre si ça ne fait pas... vous êtes concerné. Vous êtes né sur une moto... vous êtes concerné. Vous roulez en «4 et demi meublé»... vous êtes concerné. Vous roulez avec une compagnie centenaire... vous êtes concerné. Vous n'avez pas de moto... vous êtes concerné.

Eh oui, même les non motocyclistes sont concernés. Le projet d'augmentation de la partie assurance de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) ne vise pour l'instant que les motos. Croyez-vous sincèrement qu'une fois le principe établi il ne

«La seule journée de l'été où il faut être présent sans faute...»

s'étendra pas à d'autres catégories de véhicules? C'est le principe des droits et libertés qu'il faut défendre. Il faut voir plus loin que le bout de son nez. Le coût des plaques, l'homologation, l'interprétation d'une norme... ce sont tous des problèmes qui vont très bien s'appliquer aux autres usagers de la route dans l'avenir. Il n'y a qu'à penser au projet de règlement pour les vitres teintées des automobiles. Seulement la teinte d'origine aurait été permise... ça sent

l'homologation. Sans compter les phares de jour et la troisième lumière de frein pour les automobiles. Est-ce qu'il y a eu une baisse des accidents suite à ces mesures?

Il suffit qu'un fonctionnaire se lève avec l'idée que les motos doivent avoir des ceintures de sécurité et ce sera loi. Sans justification sérieuse, sans études fondées.

Les interprétations de règlements que se permet le législateur avec les motocyclistes

vont déborder sur les autres usagers de la route si nous laissons faire.

«Je n'aime pas les motos mais si on les (ndlr: les gouvernements) laisse faire avec les motos ils feront la même chose avec tout le monde.» C'est ce qu'un automobiliste a dit pour expliquer sa présence lors d'un «Bikers rights day» aux USA. Cet automobiliste a compris qu'il faut être solidaire. Si les automobilistes avaient appuyé le CAPM dans sa lutte contre les ponctions du gouvernement dans les coffres de la SAAQ, la conclusion aurait-elle été la même?

Il ne faut pas oublier que la grande majorité d'entre nous sommes plus que des motocyclistes. Nous sommes aussi des automobilistes, des cyclistes, des camionneurs.

Si les motocyclistes québécois ne répondent pas à l'appel annuel du Comité d'action politique motocycliste en grand nombre, il y a de fortes chances pour qu'ils réalisent trop tard qu'ils «auraient donc dû y aller». ♦

Le CAPM remercie la Fédération motocycliste du Québec (FMQ) de nous avoir permis d'envoyer cette édition de La Griffe du Loup à tous ses 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.

Cet envoi représente un investissement important pour le CAPM (aucun frais pour la FMQ). La somme investie représente une grande partie de la cotisation annuelle que la FMQ verse au CAPM pour la défense des droits et libertés des motocyclistes. Cet envoi est un «retour d'ascenseur» qui profite à tous.

# Journée du loup VIII

## Départs et infos

### LE 18 MAI 2003, TOUT LE MONDE À DRUMMONDVILLE ! RASSEMBLEMENT MOTOCYCLISTE POUR LA DÉFENSE DE NOS DROITS ET LIBERTÉS

Le CAPM invite tous les motocyclistes à la huitième Journée du loup. C'est le dimanche 18 mai 2003 que tous les motocyclistes, québécois et d'ailleurs, sont invités à se rendre à Drummondville. Le seul but de cette journée est une démonstration de la solidarité des motocyclistes en matière de droits et libertés. Le thème de cette année est: Unité = Liberté.

Pour l'instant, il n'y a pas de parade prévue dans les rues de Drummondville. Ceux qui ne raffolent pas de défiler dans les rues de la ville n'auront qu'à se rendre directement sur le site. Pour les autres, des départs sont organisés dans quelques villes en province. Pour se rendre directement sur le site il suffit de prendre la sortie centre-ville de l'autoroute 20 et de suivre les indications.

Le début du programme à Drummondville est prévu pour 12h30. Il y a plusieurs restaurants très près du site. Si près que cela se fait bien à pied. Vous pouvez donc arriver plus tôt et vous restaurer sur place.

Contrairement à l'an passé, nous sommes bienvenus à Drummondville. Il est déjà prévu que le CAPM sera reçu à l'hôtel de ville par la mairesse.

Pour d'autres détails, visitez notre site Web ou appelez au 514-253-2276

### LES DÉPARTS SONT LES SUIVANTS:

#### ST-HYACINTHE

Lieu: Polyvalente Hyacinthe-Delorme  
Sortie 133 de l'autoroute 20  
Départ: 10h30

#### QUÉBEC

Lieu: Halte routière de St-Nicolas  
(autoroute 20 Ouest)  
Rassemblement: 9:00 hrs.  
Départ: 9:30 hrs.  
Pour plus d'informations communiquez avec  
Pierre Hébert  
Resp. CAPM du sous-comité du Québec-Métro  
(418) 657-5232  
pj.moto@sympatico.ca

#### GRANBY

Le départ de Granby fera un détour pour rejoindre le groupe de l'Estrie  
Lieu: pas encore déterminé mais sera disponible au

450-372-MOTO

Départ: 8h30

#### ESTRIE

Lieu: stationnement nord-ouest du Carrefour de l'Estrie, 3050  
boul. de Portland, Sherbrooke

Rassemblement: 9h30

Départ: 10h00

Sébastien Rosa

Resp. CAPM, sous-comité Cantons-de-l'Est  
(819) 849-4781

D'autres départs pourraient s'ajouter. Surveillez les affiches publicitaires chez vos concessionnaires motos, visitez notre site web ou appelez au 514-253-2276

## Avez-vous votre drapeau?



La campagne de financement de l'an passé nous a bien fait engraisser. Alors pour ménager un peu notre ligne, le CAPM a opté pour autre chose que du chocolat cette année.

Ce sont de petits drapeaux aux couleurs du CAPM qui sont au cœur de la campagne de financement 2003. Le drapeau est en vente au coût de 3\$. Vous devez avoir le vôtre pour la Journée du loup. Imaginez chaque moto entrant à Drummondville avec un petit drapeau du CAPM flottant au vent. ♦

# Tribune libre

EXPRIMEZ VOTRE OPINION ! TOUS LES TEXTES REÇUS SERONT PUBLIÉS S'ILS RESPECTENT LA PHILOSOPHIE DU CODE D'ÉTHIQUE DE LA GRIFFE DU LOUP (PAGE 27). ENVOYEZ VOS TEXTES AU CAPM PAR COURRIER (COORDONNÉES PAGE 27) OU VIA LE SITE WEB (WWW.CAPM.QC.CA).

## LE CASQUE PARTOUT?

Bon, voilà encore que notre bon gouvernement veut légiférer en matière de casques...mais cette fois-ci dans le ski alpin. C'est quoi le rapport avec la moto??? Justement, on voit que la seule idée qui vient à l'esprit des coroners lorsqu'il y a accident de ski, vélo ou moto, est de nous obliger à porter un casque. Comment se fait-il que c'est toujours la seule idée qu'ils ont à l'esprit de brimer nos droits ainsi. La vie est constituée d'activités parfois dangereuses, et les adeptes de ces activités en acceptent les risques. Alors pourquoi vouloir toujours tout réglementer???

**Marc Dufresne**

## BONJOUR À VOUS

Je tiens à féliciter toute l'équipe de La Griffe du Loup du beau travail que vous accomplissez.

J'ai eu beaucoup de plaisir à lire M. Alain Duchesne, qui comme moi, a osé parler des silencieux (hors loi). J'ai toujours écrit ces lignes en mon nom personnel et je n'engage en rien le mouvement HOG Victo que je dirige.

Aussi, j'ai beaucoup aimé les deux pages de M. Serge Huard «Brisons le silence sur les silencieux». Beaucoup de gens croient que le CAPM est un organisme qui défend seulement les gens qui ont des contraventions dues aux 50/50 et aux silencieux. Ces gens ne sont pas partisans du CAPM, comité essentiel qui est à la défense de nos droits de motocyclistes du Québec. Cet énoncé de M. Huard va certainement en éclairer plusieurs.

Si nous pouvions amasser dans nos rangs près de la moitié des motocyclistes du Québec, voyez la force que nous aurions à lutter contre les lois imbéciles de certaines municipalités.

Aussi est-ce possible que dans une prochaine revue, nous aurions: l'heure et l'endroit des réunions d'information du CAPM. Peut-être auriez-vous une meilleure assistance?

Je m'efforce d'organiser un départ de Victoriaville, si la température le permet, pour la Journée du loup le 18 mai. Bienvenue aux intéressé(e)s.

Départ: Fromagerie Victoria à 10hrs.

Au plaisir de vous rencontrer

**Yvan Gagnon**

**Directeur HOG Victoriaville.**

*Ndlr: Il nous est difficile d'annoncer dans La Griffe du Loup les coordonnées (autre que la date) des soirées d'information, des réunions des membres ou des conseils d'administration. La date de tombée hâtive du magazine en est la principale cause. L'autre raison est que nous sommes continuellement à la recherche d'organisations qui pourraient organiser les soirées d'information. En dernier recours, nous organisons ces soirées nous-mêmes dans la région de Montréal. Nous souhaiterions cependant beaucoup plus être reçus un peu partout en province afin de mieux nous faire connaître et permettre aux motocyclistes de tout*

*le Québec d'y assister. Avis aux intéressés.*

## FAUT-IL VRAIMENT ÉVITER LA VILLE DE SHERBROOKE À MOTO?

Combien d'entre vous ont eu des billets d'infraction des constables de Sherbrooke? Harcèlement policier, qui en ont été victimes? Pas moi! Pourquoi? Probablement que c'est parce que les silencieux sur ma moto ne sont pas des modèles de rechange mais ceux d'origine, que les équipements de ma moto étaient standards et que mes déplacements étaient faits selon le code de la sécurité routière. C'est peut-être la manière de piloter la moto qui fait toute la différence car on voit des motos modifiées qui n'ont pas de billets.

Harcèlement, est-ce un mythe ou une réalité? Depuis que je pratique la moto dans la région, à ma connaissance, le harcèlement existe peu. Je fais de la moto depuis 1986 en Estrie, je fais partie du sous-comité régional Cantons-de-l'Est (SCRCE) du CAPM depuis 2000 et à ma connaissance, aucune plainte officielle logique ne nous est parvenue. Qui donc s'est fait harceler ou arrêter abusivement à cause de sa moto? Il est probablement faux de croire au harcèlement à la Ville de Sherbrooke et donc, aucun événement ne nous empêche de pratiquer notre sport. On peut donc profiter des montagnes et des multiples paysages et attraits touristiques de la région.

Qu'en est-il des interdictions à la Ville de Sherbrooke? Vraisemblablement, pour la saison prochaine, un seul endroit sera encore interdit aux motocyclistes, soit le parc du Domaine Howard car depuis novembre 2002, la rue Wellington est disponible pour circulation à moto. À ma connaissance, toutes les autres rues sont ouvertes aux motocyclistes.

En conclusion, est-il vraiment fondé de croire que le harcèlement policier peut nous empêcher de pratiquer notre sport et de circuler librement à Sherbrooke? À vous d'y réfléchir!

**Langis Morin, Sherbrooke**

## CONTESTEZ

### BONJOUR À VOUS MOTOCYCLISTES DU QUÉBEC,

Pour tous ceux et celles qui ont des contraventions pour leur silencieux, n'hésitez pas à contester si vous pensez que votre contravention va à l'encontre de vos droits et de l'article de loi no 130.

Je peux vous dire que j'ai hérité d'une belle contravention de 132\$ en mai 2002, pour mes silencieux de remplacement sur mon Harley Sporster, et j'ai décidé de la contester. Le coût de la contravention augmente automatiquement à 234\$ quand on décide de contester. J'ai dû préparer mon dossier, bien sûr avec l'aide du CAPM pendant cinq mois, pour que je puisse être prête à faire face à la grosse machine municipale. Je me suis présentée à la cour Municipale au mois d'octobre dernier et je les attendais avec une brique et un fanal... j'étais prête. Le fait est que ce n'est pas le prix de la contravention que je contestais mais bel et bien le principe et mes droits en tant que motocycliste. Le juge après avoir entendu

mes arguments et ceux du procureur de la couronne a pris ma cause en délibéré. Bref, trois semaines plus tard, mon jugement arrivait par la poste avec la mention: NON-COUPABLE. C'est un gain extraordinaire pour moi car je ne suis pas avocate et je suis fière d'avoir défendu mes droits et les VÔTRES en toute connaissance de cause.

La morale de cette histoire veut que si tous ensemble nous nous y mettons, peut être qu'un jour l'homologation des silencieux ne passera jamais en adoption d'une nouvelle loi.

Bonne saison à toutes et à tous,

**Flasher, partisan du CAPM**

#### **REVIREMENT**

Lettre lue par Robert Laurin, représentant de l'AMT Verdun, lors de la réunion des membres du CAPM du 1 mars 2003.

Suite à un malentendu et à cause des rumeurs supposément parties de la région 06, démenties lors de la réunion du 5 novembre dernier du CAPM, durant l'été 2002, lors d'un vote en assemblée générale de AMT Verdun un montant de 1 500 dollars pour le CAPM avait été retenu.

Après avoir eu des éclaircissements sur cette supposée fraude, un autre vote en assemblée générale a renversé la première décision. Je vous remets ce chèque aujourd'hui et je peux vous confirmer qu'à ce jour le montant accumulé pour l'année 2003 des cotisations volontaires est plus élevé que l'an passé.

#### **UNE MONTÉE DE LAIT**

Les citoyens en général ne nous aiment pas. Est-ce vraiment à cause d'un hypothétique lien avec les criminels ou tout simplement parce qu'on les écoeuré avec le bruit de nos motos et des dépassements supersoniques?

Quelle serait la situation actuelle si toutes les motos étaient aussi silencieuses qu'une auto? La pression politique et policière serait-elle la même?

Nos élus ne sont là que pour une chose, le pouvoir. Et toutes leurs actions ont comme première motivation d'être réélus à la prochaine élection. Le bien du peuple, le bien des finances public, «bullshit». Et pour être réélu il faut faire plaisir aux électeurs. Et les électeurs en ont assez de se faire réveiller à 2 heures du matin par un imbécile qui fait péter ses «straight pipes». Soyez donc certain que nos élus vont faire la chasse à tout ce qui ressemble de près ou de loin à cet imbécile.

Oui, un imbécile. Parce qu'il ne faut pas être brillant pour mettre en péril la liberté de rouler de 100 000 motocyclistes juste pour faire le «macho». Juste pour faire la preuve de sa virilité. Je dirais plutôt que l'imbécile fait la preuve de sa stérilité intellectuelle. En fait, je crois qu'avec seulement une seule cellule de moins dans sa boîte crânienne il se mettrait à pisser et à chier partout.

L'autre catégorie de testostérone en «boîte» n'est pas bien bien mieux. Ste-Pie de Bagot et Ste-Eustache, il me semble que ça ne se trouve pas en Chine ces villes là. L'imbécile qui veut montrer à ses «chums» «qu'y é don bon en bécyk» s'il avait des couilles, des vrais, il le ferait sur un circuit fermé. Là où on différencie les hommes des enfants. Demandez-vous donc pas pourquoi ils ont peur d'y aller.

La pression politique et policière serait bien différente avec moins d'imbéciles sur nos routes. Ça serait utopique de penser qu'il n'y en aurait pas (de pression politique, parce que des imbéciles...). Les cyclistes et les skieurs en sont la preuve. Les premiers ont failli avoir le casque obligatoire et les autres ont été la mire des médias l'hiver dernier. Mais ils ne vivent pas avec des pressions locales. Avez-vous déjà vu un panneau municipal d'interdiction de skier? Ou une vérification policière lors d'un événement cycliste?

Ta liberté s'arrête où commence celle des autres. En clair, à force de faire chier tout le monde tu vas finir par avoir du trouble. Pis comme la nature humaine a tendance à généraliser un peu trop facilement, bien c'est tous tes semblables que tu mets dans le trouble. Mais ça, cela prend plus que deux neurones pour le réaliser.

**Grizzly**

**BRAVO MESDAMES**

## Bruits et échos

Nous nous devons de remercier et de féliciter nos partisans de sexe féminin. En effet, le taux de renouvellement des cartes partisans est significativement plus élevé chez les dames et les couples. Vous êtes à vos affaires, Bravo.

#### **150 KM/H MAXIMUM**

Les limites de vitesse en Italie sont augmentées pour améliorer la sécurité routière selon le ministre des transports Pietro Lunardi. Lunardi croit que des vitesses plus élevées amélioreront le débit du trafic routier et encourageront les conducteurs à être plus attentifs. Le changement affectera les autoroutes à six voies à partir du 1er janvier 2004 en augmentant la limite permise à 150 km/h (93mph). Lunardi déclara que «les psychologues et les médecins disent que les gens qui roulent plus vite conduisent mieux et sont plus prudents, et que seulement 9% des accidents mortels sont causés par la vitesse.»

*Extrait de l'édition d'avril du bulletin NEWS & NOTES  
publié par L'American Motorcyclist Association*

#### **PROBLÈME DE FAMILLE**

Nos petits cousins français ont tenu une manifestation les 15 et 16 mars derniers. À la lecture du communiqué émis par la Fédération française de motards en colères (FFMC), il est frappant de voir que les problèmes auxquels font face nos homologues français sont très similaires, pour ne pas dire identiques, aux nôtres. Entre autres, il est question de photo radar automatique.

Selon la FFMC: «L'automatisation des sanctions signifie que les radars seront reliés à un ordinateur qui expédiera lui-même l'avis de contravention. Tout sera automatique. Et pour rendre ce système plus efficace : il faudra payer avant de contester. Une telle mesure est illégale et contraire aux principes fondamentaux du droit de la défense et de la présomption d'innocence (payer avant de pouvoir se défendre).»

Espérons que cela ne donnera pas des idées à nos élus. ♦

# Les 10 ans du CAPM

## Le CAPM prend les bouchées doubles

Les premières réalisations du Comité d'action politique motocycliste



Normand Noiseux

**Celui qui n'a rien perdu, ne reconnaît pas la menace lorsqu'elle se présente.**

Combien de motocyclistes actuels ignorent que ce qui est permis aujourd'hui ne l'était pas à une certaine époque! On prend souvent pour acquis les gains du passé. De plus, les entorses à nos droits évitées de justesse, sont habituellement méconnues des motocyclistes, mais elles demeurent des victoires dignes de mention grâce à la vigilance des partisans et des membres du Comité d'action politique motocycliste (CAPM). Ce qui a été évité est tout aussi important que ce qui a été gagné.

Dans le premier de cette série d'articles, nous avons suivi toutes les étapes qui ont conduit à la création du CAPM, les raisons de sa mise sur pied et les acteurs de la première heure qui en furent les artisans. On s'est également laissé en déclarant: «Le 2 octobre 1993, le CAPM voyait le jour». On aura bien deviné qu'au sein de ces artisans, il y a quelqu'un que nous n'avons pas encore nommé. Cet article portant sur le début du CAPM s'y prête magnifiquement, car cette personne devint pour plusieurs motocyclistes, de par sa fonction de porte-parole, la voix du CAPM. Il s'agit bien évidemment de Serge Huard qui occupe ce poste depuis près de 10 ans.

### LE CAPM FAIT SES PREMIERS PAS

Dès le début, il a fallu mettre les bouchées doubles et il était fréquent d'assister à trois ou quatre rencontres par semaine. D'entrée de jeu, il fut nécessaire d'établir l'autonomie comme un des principes fondamentaux



**Au début de 1996, les Cahiers du CAPM voient le jour ...**

d'une telle organisation, car le CAPM devait représenter tous les motocyclistes sans distinction. Un autre principe adopté en regard du monde de la moto, fut de se battre contre les injustices faites aux motocyclistes sans discrimination quant au sexe, à la religion, à la langue, la marque de moto

et le genre de motocycliste. A ce titre, le CAPM rejetait tout comportement illégal et s'en dissociait totalement.

Les personnes qui s'occupaient des divers sous-comités régionaux et thématiques, à cette époque, ne correspondaient pas nécessairement aux stéréotypes connus. Par



exemple, on se serait attendu à ce que les responsabilités des sous-comités sur la liberté de choix (casque) et celui sur l'homologation (silencieux) soient détenues respectivement par un motocycliste se promenant avec un «bol» et un propriétaire de Harley Davidson. Dans les faits, ce sont un motocycliste portant un casque intégral et un propriétaire de Gold Wing qui occupaient ces postes. Même s'ils n'étaient pas directement touchés, ils étaient convaincus que ces menaces mettaient en danger l'ensemble du monde de la moto.

## COMBIEN DE MOTOCYCLISTES SE RAPPELLENT?

Moins d'un mois après la création du CAPM un combat de taille se présentait, soit la lutte contre le port obligatoire du casque intégral (full face). En résumé, le projet de loi 156, rendait obligatoire le port du casque intégral pour tous les motocyclistes. Le casque et la visière devaient être exempts d'égratignure et cette dernière être baissée en tout temps. Suite à de nombreuses rencontres, la SAAQ annonce qu'elle fait marche arrière sur son projet de loi et le modifiera en accord avec les recommandations du CAPM. En février 1995, elle confirme que le ministre est d'accord avec cette position. Les motocyclistes l'ont échappé belle, mais de justesse.

## ATTENTION OÙ VOUS ALLEZ

Le milieu des années '90, avec tout ce qui se passe dans le monde de la moto, est sans contredit l'ère des interdictions. Avant la mobilisation au sein du CAPM, les efforts étaient là, mais les résultats étaient décevants. En un peu plus d'un an, les sous-comités contre les interdictions font leur apparition. Ils sont majoritairement identifiés à une ville et sont les précurseurs des sous-comités régionaux tels que nous les connaissons aujourd'hui. Les premiers furent Montréal, Montérégie, Sherbrooke, Québec et la Mauricie. À cette époque, les interdictions poussaient partout. A titre d'exemple, il y avait une soixantaine d'interdictions à Montréal. Il en reste maintenant six ou sept et dans certains cas durant la nuit seulement. On connaît déjà la situation de Longueuil, mais la Mauricie et la région de Québec, à un moindre degré, étaient aux prises avec de telles interdictions. La région des Laurentides se joint au bal des sous-comités régionaux en '96, lors des pre-



### Content of this issue

Report of the bikers delegation of Quebec to the First Congress of the International Coalition of Motorcyclist (ICOM)  
[Page 2: A translation from the magazine MOTOCYCLISTE, volume 1, number 3]

European motorcyclists, we are behind you!  
[Page 10: A translation from the magazine MOTOCYCLISTE, volume 1, number 3]

Motorcyclist Political Action Committee goes to court for all motor vehicle drivers  
[Page 12: A translation of a press release published in the daily press]

Class action suit against the Quebec government and the SAAQ  
[Page 13: A translation of a press release published in the daily press]

Collective plea against the government and the SAAQ (Société de l'assurance automobile du Québec)  
[Page 14: A translation from the magazine MOTOCYCLISTE, volume 1, number 3]

Reproduction of the C.A.P.M. lottery ticket and logo  
[Page 16]

The C.A.P.M. is interested to exchange its periodicals and publications (in French and in English) against any motorcyclist periodicals and publications in any language. If such a free exchange is of interest to you, please feel free to contact us at any time.  
Please address all correspondence and request to receive the C.A.P.M. NEWSLETTER to:  
Comité d'action politique motocycliste,  
Carter postal 19 007, Parc-Voyageurs,  
Montréal, Québec, H2N 3P6, Canada.  
\*Phone: (514) 253-2276 \*Fax: (514) 493-4444

## ...et peu après c'est la première parution du «CAPM Newsletter» visant le public motocycliste anglophone.

mières rencontres avec les autorités de la ville de Terrebonne quant aux interdictions qui y sévissent. Peu se rappellent qu'une grande partie de cette ville était défendue aux motocyclistes et qu'aujourd'hui seul le Vieux Terrebonne subsiste comme zone interdite. L'Outaouais se joindra aux sous-comités régionaux, mais pour des raisons différentes que nous verrons dans le prochain article.

## VOUS AVEZ DIT 2,4 MILLIARDS DE DOLLARS!

À l'aube de 1994, le CAPM amorce une lutte qui est digne de mention dans le monde de la moto. C'est David contre Goliath. Grâce à la complicité du Dr Carol Villeneuve, il se lance dans un recours collectif de 2,4 milliards de dollars contre le gouvernement du Québec. L'objectif est d'empêcher le gouvernement de piger dans les réserves de la SAAQ qui, à court d'argent, n'aura d'autres alternatives que de hausser les plaques pour se financer. C'est alors la valse des alliances et des rencontres qui débute. Une conférence de presse avec le Dr Villeneuve est organisée ainsi qu'une rencontre avec le critique officiel en matière des transports de l'opposition, le député Jean Garon. En octobre, c'est un feu roulant pour préparer le recours collectif. Les appuis moraux et financiers apparaissent. Mentionnons le MAG (Motorcycle Action Group) d'Angleterre qui offre son aide (morale et financière) en versant une somme de '100 pounds' (250\$) pour ap-

puyer cette cause. Un précédent pour le MAG qui n'avait jamais appuyé financièrement une organisation à l'extérieur de l'Angleterre. Au printemps '95, le CAPM sollicite des appuis auprès de la CSN, de la FTQ et du CAA, mais en vain. Au même moment, une rencontre avec Me Patrick Quesy, avocat du Dr Villeneuve est organisée afin de contrer une ponction de 325 millions de dollars que le gouvernement se prépare à faire dans les coffres de la SAAQ. Une première victoire arrive, mais elle sera de courte durée, car au printemps '96 le gouvernement du Québec va en appel du jugement obtenu antérieurement. Cet appel sera perdu mais dès l'automne, le CAPM annonce qu'il poursuivra son action jusqu'en Cour Suprême. C'est en mars 1997 que le verdict final, un jugement de 12 lignes, annonce le refus de donner raison au recours collectif. L'année suivante, la SAAQ décrète une hausse des plaques de 20\$, mais la prend dans sa réserve accumulée. Par la suite, elle décrètera une nouvelle hausse qu'elle refilera aux conducteurs. Ainsi pendant deux à trois ans, le gouvernement n'a pu piger à sa guise dans les réserves de la SAAQ. Ce fut un gain appréciable non seulement pour les motocyclistes, mais pour l'ensemble des conducteurs québécois.

Dans cette aventure, le CAPM n'a pas fait que des bons coups. En effet, pour se financer, il avait eu l'idée de vendre des «gratteux». Il a dû admettre, après une honnête tentative, qu'il n'était pas vraiment structuré pour ce genre de distribution à grande échelle, que sa mission fondamentale était tout autre et que ses moyens d'action devaient être tout autres.

## CONNAÎTRE ET SE FAIRE CONNAÎTRE

Au printemps '94, le CAPM est invité au congrès international de Harrisburg en Pennsylvanie. A titre d'anecdote, mentionnons que lors de ce congrès le CAPM a reçu une ovation monstre lorsqu'il a mentionné qu'il avait intenté un recours collectif de 2,4 milliards de dollars. Le porte-parole a d'ailleurs dû répéter le mot «milliard» pour le différencier de million. Pour les motocyclistes américains c'était un fait remarquable dans les annales du monde de la moto, allant jusqu'à utiliser le terme «unbelievable». À l'aube de 1995, les divers contacts établis en Europe font savoir au CAPM que là-bas on parle déjà de barres anti-roulement et de coussins gonflables pour les

motos. Étant une organisation toute jeune, le CAPM effectue des rencontres pour se familiariser avec les organismes américains ayant une mission identique à la sienne. À l'automne de la même année, il participe à une entrevue avec la BBC (British Broadcasting Corporation) et des représentants du MAG (Motorcycle Action Group) d'Angleterre viendront observer le fonctionnement du CAPM pour s'en inspirer. Peu de temps par la suite, la FIM (Fédération Internationale Motocycliste) annule les initiatives en vue d'un projet de «Grand Prix Moto» à Montréal lorsqu'elle apprend, par le truchement du CAPM, que le site où doit se tenir l'événement est une zone interdite aux motocyclistes. La FIM a décidé qu'il était immoral que la ville fasse des revenus avec le monde de la moto à un endroit où elle interdit aux mêmes véhicules de circuler librement. En mai '96, une délégation du CAPM se rend au congrès du ICOM (International Coalition Of Motorcyclists) à Albuquerque au Nouveau-Mexique afin de partager des expériences avec nos voisins du Sud.

#### **L'INFORMATION, C'EST LA CLÉ**

Dès ses débuts, le CAPM perçoit qu'une des clés du succès sera sa capacité à véhiculer l'information auprès des motocyclistes. Pendant un bon nombre d'années, il participera régulièrement aux rencontres des associations et saisira toutes les tribunes qui lui sont offertes. C'est fort probablement la raison pour laquelle une très grande partie des fonds est issue d'organisations externes à la Fédération motocycliste du Québec. D'ailleurs, les petites associations sont souvent surprenantes quant à l'ampleur de leurs dons. Mais quand on décide d'aller sur la place publique, il faut savoir que certaines situations seront pour le moins délicates. A titre d'exemple, en mars 1994, une entrevue à l'émission Claire Lamarche laissa place à des déclarations plutôt discutables de motocyclistes présents. Ils projetèrent une image douteuse du monde de la moto, pour les non-initiés, créant ainsi un contexte duquel le CAPM s'empressa de se dissocier sans ambiguïté.

Au début de '95, les Cahiers du CAPM voient le jour et peu après c'est la première parution du «CAPM Newsletter» visant le public motocycliste anglophone. À l'été de la même année, le CAPM est invité à l'émission de Paul Arcand et c'est un succès sur toute la



**Serge Huard, le porte-parole, il y a «quelques années»**

ligne, car les messages sont communiqués correctement. De plus, les magazines motocyclistes ou d'associations sollicitent régulièrement le CAPM afin qu'il produise des articles en regard de la lutte pour les droits. Ce processus de communication est couronné au début de '96 par la première rencontre bisannuelle du CAPM qui réunit 625 motocyclistes et une vingtaine de journalistes. C'est un succès médiatique.

#### **ET LA POLITIQUE?**

Les rencontres avec les différents paliers de gouvernement ou leurs représentants sont fréquentes, mais la situation devient préoccupante face au harcèlement policier. En juin '95, une rencontre avec la SQ est organisée afin de discuter du harcèlement systématique à l'endroit des motocyclistes. La réponse est et nous la citons: «une tactique pour laisser croire au public qu'ils s'occupaient des motards». Le même mois, il y a une intervention auprès de la députée péquiste de Deux-Montagnes afin de solliciter une rencontre avec le ministre de la sécurité publique, M. Serge Ménard. Le tout se traduira par deux rencontres avec le ministre, soit une première pour l'informer de la situation et la seconde en mai 1996 pour lui démontrer hors de tout doute qu'il y a harcèlement policier. Dans les semaines qui ont suivi, le harcèlement a cessé. À l'été '96, le CAPM et la FMQ déposent un mémoire pour la commission parlementaire sur le projet de loi 12 modi-

fiant le Code de la Sécurité Routière et d'autres dispositions législatives. C'est en novembre qu'ils assisteront à une séance de cette commission pour faire valoir leurs points.

#### **NOTRE MEILLEURE ARME:**

##### **LA MOBILISATION**

En juin '96, le CAPM organisait la Journée du loup I à Longueuil: plus de 4 000 motos regroupant 6 000 personnes et une couverture médiatique sans précédent. Qui aurait dit à ce moment, que ce type d'événement se répéterait année après année? Une belle preuve que les motocyclistes sont mobilisés, déterminés et tenaces. On ne répétera jamais assez que l'importance de la Journée du loup dépasse l'endroit où elle se tient et le thème de cette journée en ce sens qu'elle démontre surtout la mobilisation du monde motocycliste en regard de la défense de leurs droits. En mai 1997, on retrouvera plus de 6 500 motocyclistes à la Journée du loup II à Trois-Rivières.

#### **À SUIVRE...**

Ne manquez pas la suite de cette histoire dans les prochains numéros de la Griffé du Loup, car c'est également votre histoire. Vous verrez le cheminement du CAPM de Gatineau à Granby, sa lutte contre les frais d'immatriculation et finalement ses 10 ans et ce qu'il entrevoit pour le futur. ♦

# Libre choix

## Le casque pour tous...

### une solution?

**La pensée du CAPM est partagée, du moins en ce qui concerne le ski alpin.**

**Voici un extrait d'un éditorial paru dans le quotidien Le Soleil le mercredi 15 janvier 2003. Il est suivi par la réponse du CAPM sur le sujet.**

### Plein le casque!

**Julie Lemieux**

S'il n'en tenait qu'à certaines personnes, l'être humain ne pourrait sortir dans la rue sans porter un casque pour protéger sa matière grise. Comme si ce bidule était doté de toutes les vertus, comme s'il constituait une police d'assurance tous risques qui nous éviterait les pires accidents. Mais il faudra bien un jour se rendre à l'évidence que les dangers existent, les accidents aussi, et que cette manie de vouloir tout réglementer ne parviendra jamais à les enrayer.

Un homme est mort sur les pentes du mont Sainte-Anne lundi. Deux autres personnes avaient subi le même sort depuis le début de l'hiver au Québec. La nouvelle est triste, comme le sont toutes celles qui nous rappellent que la vie est fragile, que la mort peut frapper n'importe où. Mais faut-il pour autant tout remettre en question, se lancer de nouveau dans la course à la réglementation, s'imaginer que ces accidents auraient pu être évités si le casque était imposé sur toutes les pentes du Québec?

Non. Laissons-nous tout de même un peu de liberté. Permettons-nous de mettre notre gros bon sens à l'épreuve au lieu de nous en remettre encore une fois à cette obsession du contrôle, de la surprotection. Le ski alpin n'est pas un sport sans risques. Et la plupart de ses adeptes le savent et suivent les règles de sécurité, tout en étant conscients qu'ils glissent avec des skis sur une pente entourée d'arbres et que dans ce contexte, un accident est bien vite arrivé.

Rien n'empêche les skieurs qui se sentent inconfortables et les jeunes enfants de porter un casque pour se protéger des blessures. Mais pourquoi en faire une obligation pour tous, alors qu'il ne devrait s'agir que d'une exception pour les personnes les plus à risques? La vie est un sport dangereux. Les malchances nous guettent partout, sur les pentes de ski, les patinoires, en traîneau, dans les escaliers, sur le trottoir... Mais un casque ne pourra jamais remplacer la prudence et le jugement pour prévenir les accidents.

Mme Lemieux

Quel rafraîchissement que cet appel au bon sens. En effet, dans les derniers mois, il est arrivé à quelques reprises que des recommandations, suite à des événements malheureux, aillent dans le sens d'une nouvelle réglementation afin d'éviter des décès.

Il est toujours malheureux que des gens perdent la vie quelle qu'en soit la raison. Nous voudrions tous protéger un être cher ou un ami de la mort, car chaque décès constitue une tragédie. Ceci étant dit, il faut aussi faire appel au bon jugement de la majorité des gens et ne pas s'y substituer en prétextant qu'on sait ce qui est bon pour eux. Qu'on désire réglementer pour éviter que quelqu'un, par ses agissements, mette en péril la vie d'autrui, je peux comprendre. Mais intervenir en enlevant à une personne ou à un groupe la liberté de décider ce qui est bon pour leur propre protection, me semble issu d'un interventionnisme plus que déplacé.

Le port du casque obligatoire s'inscrit tout à fait dans cette négation de la personne à décider pour elle-même. Il est du sens commun qu'un casque n'évitera jamais un accident. Qui plus est, il peut même donner un certain sentiment de sécurité qui incite son porteur à dépasser certaines limites. À ce chapitre, nos voisins du sud afficheraient un taux de mortalité inférieur dans les états où il n'y a pas le port obligatoire du casque. On attribue ce résultat à une conduite plus prudente des motocyclistes sans casque. Tous les sports sont à la merci de se voir imposer le port du casque sous prétexte qu'il évitera des décès. Les motocyclistes en ont été les premières victimes au début des années '70 et les cyclistes l'ont évité de justesse il y a quelques années. C'est au tour des skieurs d'être sur la sellette maintenant. Plusieurs sports comportent des dangers évidents et connus de leurs adeptes et pourtant ils les pratiquent tout de même. Pourquoi cette insistance à vouloir faire porter aux autres que ce l'on croit être bon pour nous?

Le respect de l'autre et de son choix n'est-il pas son droit le plus strict lorsqu'il est le seul à en subir les conséquences? Les meilleures protections contre les accidents demeureront toujours l'éducation, la formation et le comportement intelligent en tout. Laissons les gens choisir librement et individuellement s'ils jugent pertinent ou non le port du casque. Que nos organismes investissent plutôt leurs efforts sur la sensibilisation à se comporter prudemment dans la pratique des différents sports. De grâce, arrêtez d'intervenir dans nos vies sous prétexte de savoir ce qui est bon pour nous. Laissez-nous choisir.

**Normand Noiseux**

*Sous-comité sur la liberté de choix*

*Comité d'Action Politique Motocycliste*

# Nouvelles d'Europe

## LA FEMA RÉAGIT AUX PROPOS MOTOPHOBES DE KOORNSTRA

**3 mars 2003.** La Commission européenne (ndlr: CE) a rassuré la FEMA (ndlr: Federation of European Motorcyclists Associations) en affirmant que l'on ne peut en aucun cas lui attribuer les propos exprimés par l'expert hollandais en matière de sécurité routière que «les motos devraient être retirées de la circulation».

Un magazine moto allemand a récemment relaté les propos de Matthijs Koornstra, expert hollandais en sécurité routière, recommandant le principe que toutes les motos devraient être retirées de la circulation ou, du moins que l'on devrait décourager les personnes à rouler à moto en augmentant drastiquement les taxes routières et primes d'assurance pour ces véhicules. Koornstra a exprimé cette idée lors d'une conférence relative à un projet en matière de sécurité routière co-financé par la CE et intitulé «Sunflower».

La FEMA a réagi à cette théorie simpliste en contactant la Commission européenne afin de clarifier la situation. La Commission nous a assuré que «Mr Koornstra ne représente pas la Commission et ses propos ne peuvent pas être attribués à la Commission européenne».

Ce développement coïncide avec la campagne de la FEMA sur le «Troisième Programme d'Action en matière de Sécurité Routière» actuellement en préparation par la CE. La FEMA soutient des propositions réalistes afin d'améliorer la sécurité des motocyclistes, telles que la réduction des dangers pour ces usagers par des infrastructures routières plus appropriées.

La FEMA demande également à la CE de se concentrer sur les causes réelles des accidents de motos lorsqu'elle traite des sujets relatifs à la sécurité routière et la taxation, en tenant compte des résultats de la recherche menée par l'Association Européenne des Constructeurs Motos (ACEM), intitulée «MAIDS» (Recherche approfondie sur les accidents de motos - Motorcycle Accidents In Depth Study).

**Rédigé par Christina Gesios  
FEMA**

## NORMES MONDIALES POUR LES SYSTÈMES DE FREINS MOTOS

*Un Frein au Libre Choix du Consommateur?*

**15 janvier 2003.** La faisabilité technologique pourrait l'emporter sur la réalité du marché dans le cadre du développement de la norme globale testant les systèmes de freins des motos. La coalition internationale des motocyclistes(\*) suit de très près ce sujet afin de préserver la liberté de choix des consommateurs et des prix abordables.

Le gouvernement canadien, avec le soutien des Etats-Unis, en tant que signataires de la Convention des Nations Unies sur la mondialisation, entreprennent une recherche qui aboutira au développement d'une norme mondiale pour tester la performance des freins pour les motos. Lorsqu'elle sera finalisée, cette norme remplacera celles actuellement en vigueur en Europe, aux Etats-Unis et au Japon.

La FEMA exprime des préoccupations

... le Canada souhaite reprendre le travail à zéro, sans tenir compte de la recherche déjà entreprise par l'industrie sur le sujet...

quant à l'issue de cette recherche, qui pourrait placer la faisabilité technologique au premier plan, au détriment des réalités du marché. En effet, le responsable de la recherche a exprimé son intention de considérer et promouvoir les avantages potentiels en matière de sécurité routière des systèmes de freinage avancés.

La question n'est pas de mettre en cause la disponibilité sur le marché de machines équipées de systèmes de freins antiblocage (ABS) ou freinage combiné (CBS). Toutefois, les motocyclistes souhaitent conserver leur liberté de choix et, s'ils peuvent financièrement se le permettre, décider d'acheter une moto équipée d'un système de freinage avancé ou, dans le cas contraire, de freins conventionnels.

Lors de la création du Groupe de Travail responsable du développement de cette

norme, les États-Unis ont souligné qu'ils ne seraient prêts à soutenir une nouvelle norme technique que si elle présente une amélioration significative par rapport aux réglementations actuelles. En comparaison aux normes américaine et nipponne, testant uniquement des machines équipées de systèmes conventionnels, la norme européenne comprend une évaluation de motos avec CBS et ABS. Elle inclut également les tests les plus stricts par temps sec ou humide, et respecterait dès lors cette exigence.

Un autre aspect préoccupant est que le Canada souhaite reprendre le travail à zéro, sans tenir compte de la recherche déjà entreprise par l'industrie sur le sujet. Ceci au risque de développer la nouvelle norme sur base d'informations limitées ou prendre plus de temps que nécessaire pour la finaliser.

Bob Tomlins, Secrétaire Général-adjoint de la FEMA, a déclaré: «Il est important de préserver le libre choix des consommateurs entre des systèmes conventionnels ou avancés. Soulignons également que le coût d'un système ABS / CBS à lui seul pourrait être aussi élevé que le coût total de beaucoup de machines de petite et moyenne cylindrées. Les normes techniques devraient reconnaître les caractéristiques techniques des machines telles qu'elles sont offertes sur le marché et ne pas avoir pour but de déterminer ces caractéristiques».

La FEMA et ses organisations sœurs, réunies au sein de la coalition motocycliste internationale, participent activement au processus de développement de cette nouvelle norme mondiale et mettront tout en œuvre afin de faire valoir le principe de liberté de choix et des prix abordables. ♦

(\*) La Coalition Motocycliste Internationale regroupe les organisations motocyclistes d'Europe (FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations), des Etats-Unis (AMA - American Motorcyclist Association, et MRF - Motorcycle Riders Foundation) et la FIM - Fédération Internationale de Motocyclisme.

**Rédigé par Christina Gesios  
FEMA**

# Remerciements

## Un merci spécial à une personne spéciale

Lors de la dernière réunion des membres du CAPM, notre consoeur Ginette Blouin annonçait que, tout en demeurant au poste de trésorière et d'archiviste, le temps était venu pour elle de ne pas renouveler son mandat comme coordonnatrice, un poste qu'elle occupait admirablement depuis sa création.



**Ginette Blouin**

Rarissimes sont les personnes québécoises impliquées dans la défense et la promotion des droits et libertés des motocyclistes qui n'ont pas eu à travailler avec Ginette, car elle fut non seulement de toutes les batailles, mais aussi, surtout, une inestimable et inépuisable personne ressource et celle qui prenait sur elle les tâches pour lesquelles il n'y avait pas de responsable ou qui étaient abandonnées par d'autres, en plus de s'acquitter de sa fonction de coordonnatrice avec une efficacité exemplaire.

Au nom de tous les membres et partisans du Comité d'action politique motocycliste, un sincère et chaleureux merci pour tout ce que tu as accompli comme coordonnatrice et nous exprimons le souhait de te compter encore longtemps comme notre trésorière et archiviste.

Michel Désalliers, Président

Son unique «salaire» fut quelques secondes d'applaudissements une fois par deux ans... il est maintenant temps de démontrer que nous l'avons appréciée et que nous sommes reconnaissants... d'autant plus qu'elle demeure encore

présente dans nos luttes comme trésorière et archiviste (et comme personne ressource hors pair).

Merci, Ginette, pour le travail super positif que tu as fait au cours de ces dix années dans ce rôle. Cependant, tu continues à effectuer des améliorations dans les deux autres rôles. Je te souhaite des éléments très positifs, Ginette!

Marc St-Laurent

Ginette, un merci bien personnel et de merveilleux souvenirs des années où j'ai eu le privilège de te côtoyer. Un admirateur inconditionnel de l'immense travail que tu as discrètement accompli pour nous tous.

Jean-Claude Jolivet

Merci Ginette pour le grand nombre de motocyclistes que tu as motivés à s'impliquer pour suivre tes traces afin, à leur tour, de travailler à aider l'ensemble des motocyclistes québécois.

Bernard Benoit

Pour sa détermination dans des dossiers chauds. Pour son enthousiasme à informer le maximum de motocyclistes. Pour toutes les sources d'aide qu'elle apporte sur les dossiers motocyclistes. Nous tenons par la présente à remercier Ginette Blouin pour son travail acharné depuis la naissance du CAPM. Salutations les plus distinguées.

Shaggy XXX

Ginette, tous mes respects pour ton implication constante depuis le début. Tu es un modèle pour le CAPM.

Langis Morin

Je crois qu'ont vient de perdre la meilleure coordonnatrice. Elle était ma petite Germaine et ce fut un plaisir de la côtoyer et de travailler avec Ginette qui a tout donné au CAPM.

Serge Lajeunesse

Bonjour Ginette, Et oui, ça fait déjà 10 ans Ginette que tu es là avec nous, à nous représenter, nous conseiller, nous guider, nous encourager et même à

nous bichonner.

C'est à nous maintenant de prendre la relève, du moins à tenter de chasser tes grands souliers.

Juste un petit mot du fond du cœur pour souligner ton immense implication à la cause, MERCI mille fois ma chère Ginette.

Amicalement,

Pierre Hébert

Plus je m'implique dans le CAPM et plus je vois la partie cachée de l'iceberg. La somme de travail que tu as accompli, le courage dont tu as fait preuve et ta détermination qui n'a jamais failli sont plus qu'exemplaires. J'ai beau chercher, je ne trouve pas de mot à la mesure de ton travail.

Merci Ginette pour le passé, le présent et l'avenir

Pierre Tourigny

Je tiens à dire un énorme «merci» à notre chère Ginette pour le travail tout simplement colossal qu'elle a accompli comme coordonnatrice du CAPM pendant 10 ans et aussi pour sa constante collaboration à la revue ON ROULE.

Claude «Moïse» Chénier

Éditeur ON ROULE

Que dire de notre p'tite Gigi? Elle nous a toujours rendu la vie si facile qu'on n'avait pas l'impression de travailler... Merci Ginette pour toutes ces petites finesses et pour tout ce que tu as donné et continue à donner au CAPM!!!

Jennifer

Y'a pas de mots assez éloquentes pour souligner l'importance de l'implication de Ginette Blouin au sein du CAPM. Nous sommes convaincus que son apport, sa détermination, son dynamisme et son courage, sans compter les heures sacrifiées à sa vie privée, ont contribué à l'émergence et au succès du CAPM.

Danielle LeBel et René Marcil

Bonjour

Un gros merci à Ginette pour le beau travail accompli au cours de la dizaine d'années au poste de coordonnatrice du CAPM. Le sous-comité régional des Cantons-de-l'Est est certain que par ton exem-

ple tu peux être vue comme motivatrice.

Jean-Noël Tremblay et Sébastien Rosa

Il est parfois difficile de dire merci surtout dans le cas de Ginette Blouin,

Tout d'abord parce que Ginette est éloignée de ce genre de compliment quand ça la concerne.

Elle fait ce qu'elle doit au mieux, c'est tout.

Lui dire un simple merci c'est un mot tellement sensible qu'elle appréciera, mais il faudrait lui en dire plus pour vraiment la remercier pour tout le travail accompli durant plus de 10 ans (car il y a eu avant la naissance officielle du CAPM).

1000 fois MERCI Ginette, c'est peu! Alors je lui dis, un million de fois merci, Ginette pour ton dévouement à la cause motocycliste!

Noël-André

Merci Ginette pour ta compréhension et ta coopération qui a grandement facilité la tâche de tous les membres

Mario Flibotte

Merci Ginette,

Merci d'avoir participé à cette immense tâche avec autant de persévérance et de patience.

Merci de nous avoir prêté ta sagesse.

Merci beaucoup.

Denis Roussel

Très peu de gens ont le talent, l'énergie, la patience et surtout la volonté d'occuper une fonction aussi importante que significative, avec sourire et savoir-vivre, en dépit des obstacles, de la critique et de la pression auxquels s'ajoutait souvent l'urgence d'agir. Je suis très fier d'avoir rencontré cette personne et encore plus d'avoir le privilège d'encore travailler avec elle.

Roger Bernard

*Ndlr: Tous ces mercis sont entrés avant la date de tombée. Les autres mots de remerciement seront publiés dans le prochain numéro. Il n'est donc pas trop tard. ♦*

## Homologation en vue

### Le CAPM s'implique dans un projet d'organisation pancanadienne



Serge Huard

**Le gouvernement de l'Ontario a récemment introduit un projet de loi, le «Bill 241», dans le but d'améliorer la sécurité sur les routes de la province voisine.**

L'article 172.2, caché dans ce projet de loi, s'il est adopté, affectera directement la totalité des véhicules moteur de l'Ontario, incluant évidemment les motocyclettes, car, s'il a comme objectif louable d'empêcher les courses sur les chemins publics (to stop illegal street-racing), il est formulé si vaguement — donc sujet à de multiples interprétations arbitraires — qu'il risque de signifier l'interdiction de tous les véhicules modifiés sur les routes du territoire sous sa juridiction.

En essence, ledit article interdirait «les substances, composantes et équipements habituellement utilisés dans les compétitions», sans plus de précision, sans distinction aucune. Autrement dit, ce projet, si les parlementaires lui donnaient force de loi, permettrait au lieutenant gouverneur en conseil (i.e. le gouvernement ontarien) de décider unilatéralement quels items seraient illégaux sur un véhicule moteur en se basant sur le simple fait que cet item pourrait aussi être utilisé en compétition, sans tenir compte de l'usage qui en serait fait hors de ce contexte particulier.

En ce qui concerne précisément les motocyclistes ontariens, l'article 172.2 du «Bill 241», si adopté sans modification, signifierait que tous ceux qui, à titre d'exemple, modifieraient ou changeraient le carburateur de leur moto pour un modèle plus

«Si, au Québec, la menace de l'homologation ... passe par la question des silencieux, en Ontario elle se présente sous le couvert de l'amélioration de la sécurité routière.»

performant pourraient être en situation d'illegalité. Et qu'arriverait-il à ceux qui, pour des raisons purement esthétiques, changeraient ou modifieraient seulement le couvercle du carburateur de leur moto (ce qui se fait très fréquemment)? Comment agirait le policier chargé de mettre la loi en application? Est-ce qu'il prendrait le temps et est-ce qu'il serait équipé pour enlever ledit couvercle et vérifier si le carburateur est bien celui qui vient à l'origine de la moto? Et est-ce que le policier aurait l'expertise ou des connaissances suffisantes pour certifier que ledit carburateur est ou n'est pas celui d'origine? Et ce genre de questionnement pourrait tout aussi bien s'appliquer à n'importe quelle autre composante de la moto, comme le système d'échappement, le système d'allumage, les composantes électroniques, etc. et même —pourquoi pas? —les guidons.

Toujours dans le même projet de loi, il est stipulé que ceux qui seraient pris avec ces dites (mais non définies) «substances, composantes et équipements habituellement utilisés dans les compétitions» sur leur moto seraient présumés coupables de «street racing» et devraient défrayer des amendes variant d'un minimum de 200 \$ jusqu'à un maximum de 1000 \$ et/ou être condamnés à une peine de prison pouvant aller jusqu'à six mois (en plus d'une saisie

des items).

Si, au Québec, la menace de l'homologation (i.e. l'interdiction de modifier, de personnaliser et d'équiper un véhicule moteur) passe par la question des silencieux, en Ontario elle se présente sous le couvert de l'amélioration de la sécurité routière. Plus subtile et combien plus efficace comme stratégie...

Mais en quoi cela concerne-t-il les motocyclistes québécois? Tout simplement parce que ce qui a force de loi dans une province risque, un jour, de le devenir aussi dans une autre. Pour prouver nos dires, mentionnons que certains motocyclistes des provinces des Prairies, qui jusqu'à récemment avaient relativement peu de problèmes, ont dernièrement contacté le CAPM dans le but de s'enquérir de la jurisprudence et de l'expérience développées par ce dernier sur les problèmes reliés aux silencieux et aux casques (réf.: le FMVSS 218) parce qu'ils commencent à avoir des problèmes similaires aux nôtres.

Dans le cadre de cette réalité, le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur du Canada (MMIC) est actuellement à rassembler différents intervenants du monde de la moto au Canada dans le but de structurer une organisation motocycliste pancanadienne. Pour étudier la situation et proposer des projets organisationnels, un comité ad hoc a été mis sur pied récemment. En considération d'une expérience unique au Canada, échelonnée sur une période d'une décennie, des représentations auprès du CAPM ont eu lieu au cours de l'hiver et celui-ci a accepté de mandater un de ses administrateurs pour siéger au dit comité. De plus, le CAPM a aussi proposé et il fut accepté qu'un représentant de la Fédération motocycliste du Québec y siège aussi étant donné son expertise dans son champ d'action particulier (i.e. les intérêts des motocyclistes). Il est à espérer que des résultats positifs s'ensuivront dans un très proche avenir. ♦

# La griffe du Loup

Vol. 2 - No. 2 - April 2003



## All present for the eighth DotW



Pierre Tourigny  
Translation by  
Jennifer Ross

**Every motorcyclist must show his or her solidarity during the Day of the Wolf by participating in one of the many**

**departures across the province. The defence of your rights and freedoms depends upon it!**

This will be the eighth time that motorcyclists will answer the MPAC's call and Drummondville is where this manifestation of solidarity will occur.

It's the only day of the summer during which you must be present, where our rights and freedoms are in play. Each year, all eyes are turned toward the MPAC during the day. Be it the media, the municipal or provincial governments or the various police departments, we are being watched.

Every motorcyclist should be concerned by this day. Simply because many different problems are occurring to many different categories of motorcyclist. One only needs

"It's the only day of the summer during which you must be present..."

to remember the cost of licensing a bike, who is concerned with that? Is there a category of "biker" who hasn't encountered a street or parking area with a no motorcycle sign on it? We all wear helmets, but does it or does it not require a FMVSS-218 sticker?

Your bike is another toy you can sell when you're tired of it? You are concerned. You were born on a bike. You are concerned. You drive an all-dressed dresser? You are concerned. You don't have a bike? You are ALSO concerned.

Yes, even non-bikers are concerned. The QAIB (SAAQ) has introduced the notion of an insurance rate hike to motorcycles for the moment. How long do you think it will take them to dish out the same to all vehicles? Or even better, they may disguise our rate hike by raising everyone's rates.

It's the principle of rights and freedoms which must be defended. You need to look much further than the end of your nose. License plates, standardisation, interpretation of a standard – all these problems will eventually reach all segments of the driving

public. One only need think about the proposed regulations for window tinting on cars – only the OEM tinting is permissible. Sounds like standardisation to me.

How about day lights on cars, and the third brake light? Have these measures really reduced accidents?

A bureaucrat need only think of a new idea – like seat belts for bikes, and it will become law. No justification, no serious studies.

Interpretations which start with motorcyclists may well overflow to other road users if we let things be.

"I don't like motorcycles, but if we let them (Ed. government) encroach on bikers rights, they'll do the same to all of us". This quote from a car owner to explain his presence at a "Bikers' Rights Day" in the US. This person understood what solidarity means. If more road users had supported the MPAC during its fight against the government helping itself to the money in the QAIB's coffers, would the conclusion have been the same?

One must not forget that the majority of us are more than motorcyclists, we are also car owners, truck drivers, cyclists, pedestrians.

If Quebec's motorcyclists don't heed the annual call of the MPAC in large numbers, there is a strong chance that they will too late realize that they "should have gone". ♦

# Day of the Wolf VIII

## Sunday May 18, 2003 - everyone to Drummondville! Rally to promote our Rights and Freedoms as motorcyclists.

The Comité d'action politique motocycliste (or Motorcyclist Political Action Committee) invites all motorcyclists to the eighth Day of the Wolf. It's on Sunday, May 18th that all motorcyclists from Québec and elsewhere are invited to gather in Drummondville. The only goal of this day is to demonstrate our solidarity with regards to our Rights and Freedoms. This year's theme is Unity = Liberty.

For the moment, no parade is planned in the streets of Drummondville. Those who don't enjoy parading through the streets may go directly to the site. For the others, departures are planned from several cities in the province. To go directly to the site, simply take the "Centre-ville" exit from Highway 20 and follow the directions.

The day's program will start at 12:30 p.m. There are many restaurants and snack bars very close to the site. So close, in fact one may walk there from the site. It will therefore be possible to arrive early and dine almost on the spot. Contrary to last year, we will be most welcome in Drummondville. The MPAC will be guests of the mayor at City Hall. For more details, visit our web site or call (514)253-2276.

### THE FOLLOWING DEPARTURES ARE PLANNED AT THIS TIME:

#### ST-HYACINTHE

Location: Polyvalente Hyacinthe-Delorme  
Exit 133 off autoroute 20  
Departure: 10:30 a.m.

#### QUÉBEC

Location: St-Nicolas Rest Area (autoroute 20 west)

Assembly: 9:00 a.m.

Departure: 9:30 a.m.

For information contact: Pierre Hébert  
CAPM Québec-Métro subcommittee head  
(418) 657-5232 - pj.moto@sympatico.ca

#### GRANBY

Granby will detour via Sherbrooke to join the rest of the group from the Eastern Townships.

Location: To be determined, check 450-372-MOTO (6686) for more information

Departure: 8:30 a.m.

#### EASTERN TOWNSHIPS

Location: North west parking lot of the Carrefour de l'Estrie, 3050 de Portland Blvd., Sherbrooke

Assembly: 9:30 a.m.

Departure: 10:00 a.m.

Sébastien Rosa

CAPM Eastern Townships subcommittee head  
(819) 849-4781

Other departures may be added as the time grows closer.

Watch for posters at your local dealers. Check our web site, or call (514)253-2276. ♦

## International news

### News from the Web

**Massachusetts, US:** The Massachusetts Motorcycle Association will file a class action suit against the city of Newburyport, after 230 motorcyclists were issued excessive noise citations while only three noise complaints were filed by residents over the last three years. After reviewing more than 1,500 pages of Police Department documents, MMA Legislative Director Paul Cote said he is questioning whether motorcyclists' civil rights were violated in the city, especially considering that some of the citations were issued without sound metering equipment.

The citation for excessive noise carries a \$50 fine, an increased insurance premium of 7 percent for six years, and if more than three citations are issued, the loss of a license for 30 days. The city shares 50 percent of the citation fines collected. Cote said he expects to be in court some time in January or February.

**San Francisco, CA:** Board of Supervisors approved a measure to try to ease motorcyclists' parking woes in the city. Introduced by Supervisor Matt Gonzales, at the request of the San Francisco Motorcycle and Scooter Coalition, the new law calls for cars to be towed if

they're parked in motorcycle spots. The law also requires city traffic officials to consider designating a space as motorcycle parking before making it a no-parking zone.

**Shanghai, China:** officials, in an effort to reduce air pollution, have proposed to ban all 789,000 motorcycles (55 percent of all traffic) from operating within the city.

**Great Britain:** Road Casualties Great Britain, just published by the Department of Transport, shows that the number of people killed on British roads rose from 3,409 in 2000 to 3,443 in 2001 despite the rabid increase of speed monitoring cameras

across the English countryside. 78% of France's motorcyclists don't respect the speed limit. Numbers taken between May and August 2002 indicate that 77.7% of motorcyclists do not respect the speed limit, 65% surpass them by more than 10 km per hour. More surprising, and worrisome, truck drivers are right behind the motorcyclists at 65% who don't respect the speed limit and 30 percent who surpass it by more than 10 km per hour. Finally car drivers come in at 56.3% driving above the limit, and 33% over 10 km per hour above the limit. ♦

Source: *Moto-net.com*



# The helmet issue

## A retrospective & perspective

### Welcome to a two part look at the evolution of the helmet issue



Barry Faguy

**T**his first part deals with the history of the topic, and the second part will touch on the debate surrounding helmet laws - either to institute them or to repeal them. Let's start at the beginning!

#### PART I: THE INTRODUCTION OF HELMET LAWS

In 1967, the American federal government passed a law that essentially told states "if you don't pass a helmet law, we cut 10% of your highway funds!" Within a year, 22 of them had passed a helmet law; by 1968, another 14 were added; by 1975, yet another 11 to bring the total to 47 - in case you were counting! There's an old maxim that says "when the U.S. sneezes, Canada catches a cold"! Thus, the late sixties saw the introduction of helmet laws north of the border and today there is no place in Canada where you can legally ride without a helmet. In Quebec, we've had a helmet law since April 27th, 1973.

#### THINGS CAN CHANGE!

Well, that 1967 American federal law spurred the creation of riders rights groups, and it came to be that 1975 saw the repeal of that infamous federal law. By 1978, 25 of the individual states had repealed their helmet laws, and by 1983, three more joined the club. Another federal law in 1991 tried to change the balance, but again (1995) it was repealed. Since then, five more states have repealed mandatory helmet laws such that there are now 30 free-choice states -

with only 20 requiring helmets for all riders. Now after 8 years, it looks like 2003 has significant activity in store because unfortunately, some states are attempting to re-introduce helmet bills. On the other hand, four states are introducing modifications that would allow riders over 21 to ride without a helmet.

#### WHAT ABOUT EUROPE?

Even though it was the onset of helmet laws that led to the creation of many motorcycle rights groups in various European countries, today there is no known effort for repeals. The federation that unites most of these groups (FEMA) has numerous issues on the go, but helmets are not one of them. Many groups avoid the issue because of what is seen as the "political impropriety" associated with total repeal - fearing that they will lose the support of sympathetic members of parliament.

#### MEANWHILE BACK AT THE RANCH...

No province or territory in Canada has successfully repealed a helmet law through the legislature, but as an interesting aside, British Columbia was for a few months a 'freedom of choice' jurisdiction - as close as anyone has ever come here in Canada to getting rid of a helmet law. Through the efforts of BC's Coalition of Motorcyclists, the helmet law was successfully thrown out seven times at different court levels between 1978 and 1986, but each time the provincial government simply passed another law to circumvent it. However, at one point there was a delay of several months preceding May of 1987 before the BC Court of Appeals overruled the BC Supreme Court and sided with the government. Thus, riding without a helmet was legal in BC. All this ultimately led to the present 16-year 'truce' in BC, such that any helmet is accepted as long as it has a hard outer shell, soft inner liner, the whole thing affixed with a strap.

#### ET LE QUEBEC, ALORS?

A recent review of various rights activity in other provinces indicates that they seem to be at peace with leaving the issue dormant - or at most, lobbying for 'helmet of choice' rather than 'freedom of choice'. Quebec alone seems to have an active attempt to actually repeal its helmet law.

The first organization here to deal with rights issues was BRO (Bikers Rights Organization) Quebec, a branch of the parent organization found in some other provinces. It was the precursor of Quebec's MPAC which was formed in the early 90's. Among MPAC's first accomplishments, other than a long list we've previously outlined, was the successful 1994 opposition to a proposal for a law that would have obliged full-face helmets for all riders. Something that's worth thinking about!

Since then, helmet issue activity had been dormant, but in the spring of 2002, the six-person 'freedom of choice' sub-committee was formed. Its activities centre around two areas:

1. **Current abuses** - There seems to be a worrisome trend in ticketing DOT approved helmets that are not stamped with the acronym FMVSS 218 (essentially a text of law reference) - the result of a judicial screw-up. If this stipulation stands, there is virtually no helmet in Quebec that is legal. Go ahead - check yours!
2. **Helmet law repeal** - This is a longer-term project but if thirty American states have done it...?! There are two avenues open to us: The first is administrative, wherein we take our case to the Quebec Automobile Insurance Board and / or the Ministry of Transport. The second approach is the judicial one, essentially contesting the law as a Charter of Rights issue - but an approach destined to take quite a while.

Stay tuned for Part II in the next issue of 'La Griffe'! ♦

## Granby in a few words

**So what has happened recently in the lovely city of Granby?**



Jennifer Ross

**S**ome of you may remember that the police force decided to crack down on “loud pipes”. As such, a laudable endeavour. The problem was, and still is, that they are using wire coat hangers to assess whether or not a muffler is legal. This is why the MPAC decided to assist a

group of local riders who were willing to contest their tickets in court. The matter is currently ongoing.

The trial has been happening on an on and off basis since last spring. The crown had an expert witness testify that the police’s use of the coat hanger (or other wire rod) was the proper method of evaluating an exhaust system or muffler.

Recently, the MPAC had three expert witnesses testify to the court on the composition of mufflers, including acoustic mufflers (of which the crown’s expert had no knowledge). After a day and a half of testimony, the defence rested. The proceeding is now waiting on a defence objection against allowing the prosecutor to introduce new testimony. This decision should be rendered on April 11. If the judge sustains the objection, the closing arguments will be presented by both lawyers in writing. If he over-rules it, the dance continues sometime in May. ♦

### TO JOIN US

#### CAPM

C.P. 49 120, Place Versailles  
Montréal, Québec H1N 3T6  
Phone: 514-253-CAPM (2276)

Fax: 514-253-CAPM (2276)

To join Jennifer Ross: 450-375-9787

Web site: <http://www.capm.qc.ca>

Email: [info@capm.qc.ca](mailto:info@capm.qc.ca)

Chief redactor of La Griffe du Loup:

[rdclagriffeduloup@capm.qc.ca](mailto:rdclagriffeduloup@capm.qc.ca)

# La griffe du Loup

## Our mission

### MISSION OF “LA GRIFFE DU LOUP”

‘La Griffe du Loup’ sees itself as THE forum for information, debate, and awareness of Québec riders regarding their rights and freedoms. Interestingly, the French word ‘Griffe’ 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 motorcyclists’ 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 motorcyclists.

#### MPAC’S VISION:

- To be recognized as the only political representative of Québec’s motorcyclist 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 motorcyclists, both from within and without.

The MPAC, founded October 2nd 1993 and incorporated April 11th 2001, unifies the vast majority of Québec’s motorcyclist organisations. It is an independent organisation made up solely of motorcyclists 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 motorcyclist, 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, motorcyclists 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 motorcyclists is the MPAC.

The strength of the MPAC is motorcyclists.

#### 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 motorcyclists. 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.

# Sous-comité signalisation

## Bientôt 10 ans de représentation au Ministère des Transports du Québec



Noël-André Scano  
Responsable du  
sous-comité  
signalisation

**Ce sous-comité a effectué un travail continu depuis sa fondation, soit près de 10 ans.**

Dans la foulée de la naissance du CAPM sont nés des sous-comités thématiques. Le sous-comité «signalisation» a été piloté à son début par Raymond Aubin et Michel Désalliers.

Leurs travaux de représentations aux tables de discussions du MTQ ont permis non seulement au CAPM d'avoir une visibilité importante parmi les fonctionnaires mais surtout de donner un point de vue sur des propositions concernant la signalisation routière, le marquage au sol (type de peinture anti-dérapante), le recouvrement des chaussées, les produits utilisés pour le scellement des fissures, la signalisation toponymique, etc.

Peu de personnes qui se sont jointes à ce sous-comité y sont restées bien longtemps. La relève est assez difficile mais votre serviteur nommé en novembre 1996 tente de poursuivre le travail accompli par ses prédécesseurs en étant présent aux tables qui se sont maintenant déplacées à l'Association québécoise du transport & des routes (AQTR).

Des tables qui regroupent des intervenants du MTQ, de la SAAQ, de l'industrie reliée à la fabrication du matériel de signalisation, de la SQ, des ingénieurs des municipalités, des chercheurs universitaires, et d'autres. On y retrouve une volonté de changement et d'améliorer les choses en signalisation pour la sécurité des utilisateurs.

Déjà en 1994 (sept réunions), le CAPM avait soumis un rapport circonstancié aux intervenants du MTQ concernant plusieurs points à évaluer avant de mettre de nouveaux

projets en marche. Le CAPM avait fait valoir l'importance de la communication afin d'uniformiser des procédures pour une plus grande sécurité des motocyclistes usagers de la route à part entière.

Le CAPM avait constaté le manque de cohésion entre les municipalités (principalement au niveau de la voirie) et les différents paliers de gouvernement. Chacun y interprétait les normes à sa façon!

Aujourd'hui, une prise de conscience à tous les niveaux a fait en sorte que tous les intervenants, le MTQ, la SAAQ, les municipalités, les chercheurs universitaires, les associations de consommateurs utilisateurs du réseau routier (camionneurs, cyclistes), les corps policiers, se parlent davantage (et écoutent...) afin d'améliorer la signalisation et d'éviter les erreurs du passé.

Toutes nos revendications n'ont pas été mises en pratique (et nous ne prétendons pas tout savoir, non plus) mais, en 2003, notre présence a augmenté en nombre de jours et nous avons acquis le respect et une certaine influence auprès des preneurs de décision qui reconnaissent l'importance de nos interventions sur le plan de la signalisation, de la sécurité et de la circulation.

Il faut continuer à être présent car des changements importants sont en vue aux niveaux des infrastructures et de l'environnement routiers. Qu'on pense au virage à droite sur feu rouge (VDFR) ou aux carrefours giratoires entre autres.

Notre implication comme usager motocycliste est un peu en parallèle avec l'automobile car la moto a un effet environnemental pas seulement sur l'atmosphère. L'augmentation du parc de véhicules nous amène à nous interroger sur les liens entre l'aménagement et les transports dans une perspective de développement durable et d'intégration des actions.

L'état des rues et des chaussées en général est une priorité mais les budgets ne semblent pas à la mesure de l'ampleur du travail qui augmente d'année en année. Le constat est

flagrant mais les instances impliquées tardent à réagir!

Pour toutes ces raisons, notre sous-comité a un urgent besoin de bénévoles pour assister aux différentes tables de discussions qui se multiplient. Nous avons changé les attitudes et fait tomber plusieurs préjugés mais il y a encore beaucoup de travail à faire pour changer les choses. Notre rôle n'est plus de surveillance mais d'information pour une prise de conscience des dangers que nous vivons au quotidien sur le réseau routier tant municipal que provincial.

Les sujets traités sont toujours les mêmes depuis le début: l'utilisation d'une peinture anti-dérapante; surveiller les types de scellant utilisés pour calfeutrer les fissures (qui portent à glisser en cas de pluie et/ou mollissent sous un soleil intense); augmenter la visibilité des plaques de rue.

Nous avons donné nos points de vue sur la pertinence de tel ou tel enrobé et/ou peinture, de telle couleur et/ou grosseur de signalisation, mais qu'en est-il dans la vraie vie? C'est maintenant à vous motocyclistes de réagir. Si vous constatez quelques inepties du genre, mentionnées ou non dans ce texte, en relation avec notre comportement sur la route, dites-le. Faites parvenir une plainte au responsable de la voirie de votre municipalité et/ou au maire, pourquoi pas? Ne pas oublier de faire parvenir une copie au CAPM.

La vision: Continuer d'être informé. S'impliquer dans les projets de planification des infrastructures. Continuer à dénoncer les incohérences et l'inertie des fonctionnaires. Montrer que nous aussi sommes des utilisateurs de la route même temporairement. Le danger nous guette à chaque tour de roue.

Le chemin est tracé, il faut l'entretenir. ♦

*Ndlr: Noël-André est le responsable du sous-comité depuis plus de cinq ans. Il assure une présence continue et efficace aux diverses réunions de l'AQTR. Bravo Noël-André pour le travail déjà accompli et pour celui à venir.*

# Bizarre

## Code de la sécurité routière

Il y a des choses bizarres selon le CSR.

### ARTICLE 246

Les motocyclettes et les cyclomoteurs doivent être munis d'au moins deux systèmes de freins agissant l'un sur la roue avant, l'autre sur la roue arrière et qui peuvent être actionnés indépendamment. Le système agissant sur la roue arrière peut également agir sur la roue avant.

Doit-on comprendre que les nouvelles motos avec système de freinage intégré dont le système de la roue avant agit sur la roue arrière sont illégales?

### ARTICLE 477

Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit circuler assis sur son siège et tenir constamment le guidon.

### ARTICLE 481

Le passager d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit être assis dans la direction du guidon et de façon que ses pieds reposent sur les appui-pieds, lorsque le véhicule est en mouvement.

Ils prennent la peine d'écrire dans quel sens le passager doit s'asseoir mais pas le conducteur!?!? En conclusion, le conducteur pourrait être assis à l'envers et cela ne semble pas illégal tant qu'il tient constamment le guidon.

### ARTICLE 250.1

Il est interdit à une personne dans l'exploitation de son entreprise de vendre, d'offrir en vente, de louer ou d'offrir en location un casque protecteur pour motocyclistes, cyclomotoristes et leurs passagers, à moins qu'il ne soit conforme aux normes établies par règlement.

«Quoi? Mon casque n'est pas légal? Ce n'est pas ma faute M. l'agent, c'est celle du vendeur.»

### À titre d'information:

#### ARTICLE 484

Toute personne prenant place sur une motocyclette, un cyclomoteur ou dans une caisse adjacente doit porter un casque protecteur conforme aux normes établies par règlement.

Ces personnes doivent, sur demande d'un agent de la paix, lui permettre de procéder à l'examen de leur casque protecteur.

Si, en plus de l'examen, le policier saisit votre casque, communiquez le plus tôt possible avec le CAPM 514-253-2276 ou [www.capm.qc.ca](http://www.capm.qc.ca)

Vous connaissez d'autres articles de loi bizarres sur les motos, faites-nous les parvenir. Coordonnées en page 27. ♦



#### NOTE DE LA RÉDACTION

Si vous trouvez des erreurs dans ce magazine, ayez à l'esprit qu'elles sont là pour une raison. Nous publions du matériel pour tout le monde, incluant pour ceux qui ne cherchent que les erreurs.



Pour avoir toute l'information, visitez notre site:

[www.capm.qc.ca](http://www.capm.qc.ca)

# Chronique judiciaire

## Cause de Beauport

### La source de la chasse aux sorcières (ou de la chasse à l'étiquette DOT FMVSS218)



Normand Noiseux

Comme premier dossier de cette chronique, nous relatons fidèlement le jugement survenu à la cour municipale de Beauport en avril 2000 et qui a marqué le début de la chasse aux étiquettes DOT FMVSS 218 à l'intérieur des casques.

#### LES FAITS:

La motocycliste est poursuivie en vertu de l'article 484 du Code de la sécurité routière pour avoir pris place sur une motocyclette alors qu'elle ne portait pas un casque protecteur conforme aux normes établies par règlement. La preuve documentaire de la poursuivante est constituée du constat d'infraction et du rapport d'infraction abrégé, dans lequel les policiers rapportent que le casque de la défenderesse était facilement pliable et que le casque ne comporte pas d'étiquette de conformité.

La motocycliste s'est fait entendre et a témoigné en exhibant le casque qu'elle affirme qu'elle portait et décrit les caractéristiques de celui-ci, soit trois boutons pour fixer la visière, et de chaque côté, deux autres boutons pour fixer la courroie jugulaire installée en V, ainsi qu'une étiquette portant la mention DOT FG-2 HJC. Elle prétend que ce casque est rigide et n'est pas facilement pliable. La défenderesse a produit également des documents montrant des modèles de casque protecteur de marque HJC.

Or, le casque protecteur exhibé par la défenderesse, comme étant celui qu'elle portait, comporte une étiquette de conformité avec la mention DOT FG-2 HJC, ce qui ne correspond pas à la norme prévue à l'article 2 (2) du Règlement, soit la DOT FMVSS 218 du «Department of Transportation des Etats-Unis». (note du chroniqueur: le juge prend le modèle du casque soit un HJC FG-2 comme le numéro d'une norme



**On ne retrouve toujours pas le «FMVSS218» avec l'étiquette DOT...**

**...mais certains fabricants l'inscrivent maintenant à l'intérieur du casque.  
Même si ce n'est pas exigé par le règlement !!!**



et dira par la suite qu'elle n'existe pas)

Le juge indique qu'il se peut que dans d'autres juridictions, ce type de casque soit autorisé comme semble l'indiquer un document produit par la défenderesse émanant d'une entreprise de Floride. Toutefois, ce

type de casque n'est pas autorisé en vertu du règlement québécois. En conséquence, le Tribunal en arrive à la conclusion que la preuve de l'infraction reprochée a été faite hors de tout doute raisonnable et que la motocycliste doit être déclarée coupable. ♦

# Nouvelles internationales

## Des nouvelles prises ici et là sur Internet

**Massachusetts, E-U:** L'Association motocycliste du Massachusetts (MMA) logera un recours collectif contre la ville de Newburyport, suite à l'émission de contraventions à 230 motocyclistes pour «bruit excessif» alors que seulement 3 plaintes ont été reçues au cours des trois dernières années. La MMA demandera à la cour de statuer si les droits des motocyclistes ont été brimés, surtout que plusieurs contraventions ont été émises sans l'utilisation d'un sonomètre.

Une contravention au Mass. coûte 50\$ et une augmentation des primes d'assurances de sept pour-cent (7%) pour six ans. Suite à trois contraventions du genre, le motocycliste perd son permis pour 30 jours.

**San Francisco, CA – E-U:** Le conseil des superviseurs a approuvé une mesure pour améliorer la situation des motocyclistes de la ville au niveau du stationnement. Introduit par le superviseur, Matt Gonzales à la demande de la San Francisco Motorcycle and Scooter Coalition, la loi stipule que les voitures stationnées dans une zone réservée aux motos seront remorquées. La loi exige aussi, dans les cas d'espaces trop restreints pour les autos, que la municipalité considère la possibilité de réserver ces endroits pour les motocyclettes avant de décider de simplement y interdire le stationnement.

**Shanghai, Chine:** Les officiels, dans le but de réduire la pollution de l'air, ont proposé d'interdire l'accès à la Ville aux 789 000 motocyclettes (55 pour cent des véhicules). Royaume Uni: Selon une étude

récemment déposéé par le Department of Transport, les décès sur les routes britanniques (toutes catégories confondues) ont augmenté de 3409 en 2000 à 3443 en 2001 malgré la présence accrue de photoradars dans le paysage anglais.

### **Lettre d'un motocycliste américain sur sa participation dans la cause des droits et libertés – vous vous reconnaissez, peut-être?**

En réévaluant mes buts pour 2003, quelque chose m'a frappé comme une tonne de briques. Lorsque j'envisageais ce que je voulais accomplir cette année pour me rendre vers mes buts ultimes, j'ai réalisé que je devais revoir mon implication dans la lutte pour les droits et libertés des motocyclistes.

Pour ma part, j'ai décidé de participer à ce dossier pour aider à protéger les droits des motocyclistes et pour sauver des vies en contribuant à des programmes de formation en conduite moto. J'étais tanné de me plaindre du gouvernement sans jamais rien faire. Pour moi, cela a été une décision de ne jamais permettre à «Big Brother» de me bafouer à nouveau. Parfois, il est nécessaire que nous nous rappelions pourquoi nous donnons du temps à nos organisations motocyclistes. Nous sommes des passionnés de la moto et quelques-uns sont des passionnés de notre style de vie. Nous croyons TOUS que nous pouvons faire une différence si nous restons unis et nous nous battons ensemble.

Il faut quelquefois refaire le point sur les efforts que nous déployons afin de nous assurer qu'ils cadrent toujours avec nos

butts ultimes. Qu'est-ce que nous devons réellement accomplir en 2003 afin de rendre notre localité meilleure pour les motocyclistes? Est-ce que ce que nous voulons accomplir cadre avec notre Mission? Allons-nous nous commettre pour atteindre ces buts? Il y a certainement d'autres considérations qui entreront en ligne de compte, mais rien d'autre n'est important tant que ces trois premiers points ne sont pas résolus.

Nous devons garder les buts de la LIBERTÉ et des DROITS au centre de nos points de mire respectifs. N'oubliez jamais que ce sont des gens COMME VOUS ET MOI qui composent le mouvement pour les droits et libertés, et rien n'est perdu, tant que nous restons UNIS.

Tim Harper  
ABATE of Colorado

### **France: 78% des motards ne respectent pas les limites de vitesse**

Selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), qui mesure depuis plusieurs années les vitesses constatées sur les différents réseaux routiers en fonction du type de véhicule, motards et chauffeurs routiers sont les deux catégories les moins respectueuses des limites de vitesse. Selon les chiffres constatés entre mai et août 2002, 77,7% des motards ne respectent pas les limites et 65% les dépassent de plus de 10 km/h. Plus surprenant - et plus inquiétant -, les chauffeurs routiers arrivent juste derrière : 65% d'entre eux ne respectent pas les limites et 30% les dépassent de plus de 10 km/h. Enfin, 56,2% des automobilistes

ne respectent pas les limites et 33% les dépassent de plus de 10 km/h. Source: *Moto-net.com*

### **Une étude économique considère désastreux pour les PME le plan de la «epa» relatif aux motos de route.**

Une étude d'un économiste réputé a révélé que les propositions de normes mises de l'avant par la EPA (Agence de protection de l'environnement) américaine ne tiennent pas compte des milliers de petites entreprises et pourraient coûter des milliers d'emplois aux États-Unis.

Selon Garrett A Vaughn, Ph.D., l'approche retenue par la EPA favorise quelques grands manufacturiers au détriment des plus petits manufacturiers et ignore totalement les petites entreprises de l'industrie de la moto américaine. De plus, il trouve que, dans le présent cas, la EPA n'a pas satisfait aux règles de la Small Business Regulatory Enforcement Fairness Act of 1996 (SBREFA) and Executive Order 12866 qui exigent des agences fédérales de développer des réglementations moins contraignantes.

L'étude indique que la EPA a aussi totalement ignoré les dangers potentiels occasionnés par l'installation de convertisseurs catalytiques sur les motos, blessures causées par le risque accru de brûlures graves et de stress causé par l'intense chaleur. Cette étude a été commandée par la Motorcycle Riders Foundation (MRF) et a été payée par des contributions d'urgence faites par des motocyclistes et des organisations motocyclistes américaines.

Il est possible de consulter l'étude en entier sur le site [www.mrf.org](http://www.mrf.org). ♦

# Cause des droits et libertés

## Au diable le FMVSS218...

### je roule sans casque

#### But visé: obtenir une contravention pour la contester avec la charte des droits et libertés

Le conseil d'administration du CAPM a eu récemment l'opportunité d'évaluer la pertinence de contester en cour la notion que le port du casque brime les droits et libertés des individus. Cette évaluation a été rendue nécessaire suite à l'appel d'un motocycliste qui s'était fait intercepter par la SQ parce qu'il ne portait pas de casque.

Le sous-comité sur la liberté de choix, après avoir rencontré le motocycliste et discuté de cette situation, a remis au conseil d'administration son évaluation et a soulevé quelques questions fondamentales en regard de cette opportunité.

La première question était à savoir si l'approche juridique quant à l'obligation de porter le casque s'inscrivait comme l'une des stratégies à utiliser pour contester le règlement québécois. À cette question, le conseil d'administration a répondu par l'affirmative en confirmant que ceci constituait une des approches potentielles.

La question fondamentale fut donc de savoir comment cette approche s'inscrivait dans notre stratégie globale pour obtenir l'abrogation du règlement cité précédemment. En fait, est-il à propos de l'utiliser immédiatement et quelles en seraient les conséquences?

Il est évident qu'une telle cause engloiterait des sommes d'argent extrêmement importantes et durerait vraisemblablement de cinq à sept ans si nous devons nous rendre en Cour Suprême. Il faut savoir qu'une telle cause est généralement prise en charge par le procureur général de la province et qu'il déploierait alors son arsenal de spécialistes pour faire la preuve du droit du gouvernement à légiférer pour le bien de la collectivité, nonobstant la Charte des droits et libertés. La durée d'une telle cause peut être très démobilisatrice à travers les années et le législateur le sait. Ces éléments sont

évidemment très importants, mais à eux seuls ne sont pas nécessairement un frein à enclencher une telle cause. Évidemment, les précédents dans les autres provinces ne sont pas un gage de succès, quand on sait que toutes les causes du genre ont été perdues jusqu'à maintenant. Mais ces défaites ne veulent pas dire que nous serions battus d'avance. Il faut comprendre cependant qu'une défaite en cour ferait reculer ce dossier d'une dizaine d'années au moins.

L'impact le plus sournois est à coup sûr du côté politique. Une telle cause aurait comme effet de bloquer toutes les discussions politiques pendant des années. Le législateur est généralement peu enclin à se prononcer sur un sujet quand il sait que la cour le fera peut-être pour lui et de la façon dont il le désire. Il a l'excuse idéale pour nous faire attendre. De nombreux précédents nous confirment ce comportement. Pourquoi décider sur un sujet politiquement peu ou pas rentable quand les autorités juridiques peuvent le faire pour eux? Si le jugement n'est pas dans le sens qu'ils désirent, ils ont alors toute la latitude pour amender la législation en fonction de ce qu'ils jugent opportun.

Notre stratégie depuis le début de nos travaux sur la liberté de choix est d'abord de faire des interventions du côté politique. Nous voulons évaluer l'ouverture des législateurs à cette réalité et les convaincre de se pencher sérieusement sur les arguments prônant le droit de choisir. Cette avenue nous apparaît prometteuse et nous en sommes aux tout premiers pas dans cette voie. Le recours collectif à ce stade-ci serait équivalent à nier toute chance de réussite par la voie législative sans même avoir essayé sérieusement. Rien pour l'instant ne permet de croire que les efforts du côté politique seront un échec.

Le conseil d'administration, conscient de l'importance d'une telle décision, désire donc soumettre à ses membres les résultats de ses réflexions. En conséquence, il leur recommande de conserver la stratégie initiale et de rejeter le recours juridique pour l'instant. Cette décision n'écarte pas le recours juridique de sa stratégie comme alternative éventuelle, lorsque le moment sera jugé opportun ou que les circonstances dicteront cette approche. ♦

**Normand Noiseux**  
Secrétaire corporatif

#### LE LIBRE CHOIX DU PORT DU CASQUE AUX ÉTATS-UNIS

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

Colorado - Illinois - Iowa

##### (2) - 24 ÉTATS SONT EN ACCORD. AVEC CERTAINES RESTRICTIONS

15 ANS & +	18 ANS & +	19 ANS & +	21 ANS & +
Maine	Arizona Connecticut Dakota du nord Dakota du Sud Hawaii Idaho Indiana Kansas Minnesota Montana New Hampshire Nouveau Mexique Ohio Oklahoma Utah Wisconsin	Alaska* Delaware Wyoming	Arkansas Caroline du sud Kentucky Rhode Island

\* Casque obligatoire pour le passager

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

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

# Granby

## Douteuses interprétations ou législations douteuses.....

### Oui encore des informations sur Granby!



Gilles Paquin

**Parce que ce qui se passe à Granby concernant les silencieux, s'est déjà produit ailleurs et se produira sûrement encore dans d'autres municipalités.**

Historiquement, sous prétexte de défendre avant tout la tranquillité publique, plusieurs municipalités ont profité des largesses et imprécisions des règlements en vigueur afin de mettre de la pression sur les motocyclistes. Les véritables motifs ont souvent été ceux de combattre la présence de groupes criminels sur leur territoire. Sinon, pourquoi baser les interceptions sous l'égide du projet R.A.M. (pour Répression Activités Motards)? Sauf que ce sont tous les motocyclistes qui font injustement les frais de telles actions.

Ce sont avant tout les dangers de l'homologation qui poussent le CAPM à agir dans de pareils cas. Mais c'est aussi pour démontrer que l'esprit de la loi n'est pas interprété et appliqué de façon uniforme, juste et équitable, d'où la raison d'être de la cause type de Granby sur des silencieux jugés non conformes.

Lors de l'audition du 15 octobre 2002, une motion de non-lieu avait été présentée par la défense, afin que la Cour rejette les accusations, faute de preuves pertinentes concernant l'infraction. Dans sa décision, le juge mentionne «qu'aucune preuve sonore n'est nécessaire pour démontrer qu'une des composantes d'un système d'échappement ne respecte pas les normes qui apparaissent à l'article 130 dudit règlement».

Le problème demeure toujours le même. La norme fédérale indique que le niveau sonore produit par l'ensemble de la motocyclette ne doit pas dépasser 80 dba. La réglementation provinciale ne fait pas allusion au son émis mais uniquement aux composantes des silencieux. La notion de bruit est donc laissée au bon jugement des policiers et par le fait même aux préjugés de certains envers les motocyclistes. Si en plus ceux-ci reçoivent des directives spécifiques de leurs supérieurs, alors là, l'application des règlements tombe dans la démesure.

Il est impossible de déterminer la conformité d'un silencieux par un simple examen visuel ou en y introduisant une tige de 8 pouces. C'est sûrement pratique et rapide mais certainement pas concluant. D'ailleurs, les 13 et 14 février derniers, de retour en Cour Municipale, des experts en acoustique et ingénieurs en conception de silencieux (pour tous types de véhicules) présentés par la défense, sont venus expliquer les rôles et fonctions des composantes d'un silencieux. Le développement d'une multitude de modèles se justifie tout simplement par le besoin de répondre à une ou plusieurs exigences telles que le contrôle de la chaleur, l'augmentation de la performance, la production d'un son spécifique et le respect des normes en vigueur.

Incidemment, l'utilisation et la disposition de diverses composantes à l'intérieur du silencieux font en sorte que différentes fréquences du son sont perceptibles. D'une part, il est donc facile de comprendre que la perception et la tolérance face à certaines fréquences deviennent des notions très subjectives. D'autre part, émettre un son ne signifie pas nécessairement faire du bruit. Et sur ce point, la position du CAPM n'a jamais bronché: la décision de certains motocyclistes d'installer des tuyaux d'échappement continus et évidés (straight pipes) ou de modifier et altérer la structure ou les composantes des silencieux dans le seul but d'en augmenter le niveau sonore,

constitue d'abord un choix mais définitivement pas un droit. Mais ce choix personnel a malheureusement un impact désastreux sur la collectivité motocycliste.

Mais qu'en est-il des pièces de remplacement disponibles sur le marché? Ne serait-il pas logique de croire qu'elles répondent sûrement aux normes d'importation fédérales et de ce fait, qu'il est alors possible de s'en procurer sans craindre les représailles? Société distincte oblige, cela n'est pas le cas au Québec, où on perçoit d'ailleurs les taxes à la vente tout en se gardant le privilège de vous déclarer non conforme ultérieurement. Et de plus, les manufacturiers peuvent dormir tranquilles, car il est de la responsabilité du consommateur de s'assurer de la conformité de ses achats.

Enfin, à l'audition du 6 mars 2003, la défense s'est opposée vigoureusement à la tentative de la Couronne de présenter un nouveau témoin en contre-preuve. La jurisprudence est claire sur le fait qu'aucun nouveau témoin ne peut être appelé par la poursuite une fois la preuve principale déposée. Cependant, il aurait été intéressant que la Couronne fasse entendre son témoin au dépôt initial de sa preuve. Le premier expert de la Couronne n'ayant discuté que de composantes, le deuxième aurait peut-être pu apporter des éclaircissements sur l'origine même des billets d'infractions, soit le bruit. Car en ce moment au Québec, on accuse les motocyclistes fautive d'être bruyants, mais on n'a pas à en faire la preuve en Cour. Pourtant, la vitesse se mesure, le son aussi.

C'est à se demander si le législateur québécois n'a pas volontairement ignoré la norme reconnue des dba lors de la rédaction de l'article 130, afin de laisser toute la latitude possible aux autorités et aux juristes.

La décision finale dans la présente cause devrait être connue vers le mois d'août 2003. Motocyclistes et policiers devront donc patienter encore un peu. ♦



# Coupure de presse

## Un combat mondial

extrait de l'édition mars 2003, volume 11 numéro 3, du magazine «On Roule»

Par **Claude «Moïse» Chénier**

**S**i vous suivez les actualités motocyclistes internationales depuis quelques années, vous n'êtes pas sans avoir remarqué que les très grandes organisations telles que la Federation of European Motorcyclists Associations (F.E.M.A), l'American Motorcyclist Association (A.M.A.) et la Motorcycle Riders Foundation (M.R.F.) et celles, plus modestes, comme le C.A.P.M. au Québec, sont de plus en plus préoccupées par l'avenir de la moto (de la moto telle qu'on la connaît encore aujourd'hui et telle qu'on l'aime). Elles ne sont guère optimistes, ne voient pas cet avenir tellement «rose».

«La moto est pour ainsi dire «assiégée» de toutes parts.»

La moto est pour ainsi dire «assiégée» de toutes parts. Les organisations motocyclistes doivent combattre sur de plus en plus de fronts en même temps et les dossiers deviennent toujours plus complexes. Nécessité faisant loi, ces organisations ont dû se liguer pour mener le combat car de très grosses entités comme l'O.N.U. ont désormais la moto dans leur mire, surtout en regard de l'effet de serre et de la sécurité, évidemment. Oui, il leur a fallu faire front commun pour préserver, autant que possible, l'essence du motocyclisme, toujours menacée par les politiciens et les bureaucrates en mal d'uniformisation, de normalisation et d'homologation. Heureusement, grâce aux outils modernes de communication tels qu'Internet, les motocyclistes sont plus vite et mieux informés que jamais de ce qui se passe dans les sphères politiques et ils peuvent mobiliser rapidement leurs forces pour défendre leurs [droits et libertés] en haut lieu. Il est évi-

«...au fil des ans, j'ai exhorté les adeptes de la moto du Québec à devenir membre-partisan du Comité d'Action Politique Motocycliste.»

dent qu'ils doivent avoir souvent le sentiment d'être David face à Goliath...mais il ne faut pas oublier que David a vaincu Goliath.

Il est une chose bien certaine de nos jours: les motocyclistes d'un peu partout à travers le globe doivent être solidaires et s'impliquer politiquement. Ils n'ont plus le choix. Et ils doivent disposer de moyens financiers toujours accrus, notamment pour embaucher des experts, les bureaucrates affectionnant les dossiers étoffés, bien rédigés et pleins de chiffres, de statistiques. Enfin, il leur faut faire un certain lobbying, avoir un bon réseau de contacts, d'informateurs et d'appuis dans les officines, celles des gouvernements comme celles des différentes instances qui peuvent influencer sur le motocyclisme. Oui, les motocyclistes doivent être de mieux en mieux "armés" pour affronter les décideurs politiques.

Si j'écris ce texte, c'est pour une très bonne raison: encourager le plus grand nombre possible de motocyclistes à se joindre aux organisations motocyclistes de leur pays et même internationales qui «militent» pour la défense de leurs droits et libertés afin de leur donner beaucoup de poids politique (les autorités sont sensibles au nombre, comme on le sait) et aussi disposer de plus d'argent. A temps et à contretemps, au fil des ans, j'ai exhorté les adeptes de la moto du Québec à devenir membre-partisan du Comité d'Action Politique Motocycliste. J'ai souvent dit qu'il m'est bien diffi-

cile de comprendre pourquoi tellement d'entre eux ne soutiennent pas financièrement la seule force qui lutte pour préserver leur style de vie. Inconscience et/ou indifférence? Le nouveau venu dans le monde de la moto qui ne connaît pas encore le Comité est évidemment excusable. Ceux qui en connaissent l'existence et la mission ne le sont pas, eux. Je suis d'avis qu'en ne déboursant pas un petit 20\$ par année, ils ne méritent tout simplement pas de jouir de leurs droits et libertés en moto. Ce que beaucoup ne savent peut-être pas, c'est que ce 20\$ permet de recevoir l'excellent maga-

«Combien en faudra-t-il aux motocyclistes du Québec qui connaissent le CAPM pour sortir de leur je-m'en-foutisme? J'ai le sentiment que beaucoup prennent le Comité comme leur liberté pour acquis.»

zine du Comité, LA GRIFFE DU LOUP et d'être bien informé. Des motocyclistes d'autres provinces commencent à envier le Québec parce qu'il s'est donné un intervenant politique officiel. Ils commencent à se réveiller parce qu'à leur tour, ils sentent leur passion menacée. Il leur aura fallu bien du temps. Combien en faudra-t-il à ceux du Québec qui connaissent le CAPM pour sortir de leur je-m'en-foutisme? J'ai le sentiment que beaucoup prennent le Comité comme leur liberté pour acquis.

J'espère que ce texte incitera quelques-uns d'entre eux à faire leur petite part. Chaque pierre d'un édifice est importante. ♦

## La Journée du loup IV

C'est 20 000 motocyclistes qui ont envahi les rues de Québec le 23 mai 1999



**Serge Huard**  
Extrait du Bloc-notes Volume 1, numéro 6, 23 mai 1999

### QU'EST-CE QUE LA JOURNÉE DU LOUP?

C'est le nom que les motocyclistes ont donné au cours des ans à la journée des droits des motocyclistes au Québec. C'est l'équivalent du «Biker Rights Day» aux États-Unis et de l'«Euro-Démo» en Europe.

Essentiellement, c'est la

journée où les motocyclistes québécois se rassemblent massivement pour faire la démonstration qu'ils sont conscients de leurs droits, qu'ils sont organisés, structurés et mobilisés nationalement pour les promouvoir avec sérieux et les défendre avec efficacité.

### POURQUOI LE LOUP COMME SYMBOLE?

Au début des années '90, certains policiers étroits d'esprit (hé oui ça existe) et d'une culture excessivement limitée (hé oui, il y en a encore) affirmaient que les motocyclistes étaient «comme des loups qui se réunissent en bandes» (pour eux, une vingtaine de motos, c'est une bande, mais une vingtaine de milliers d'autos, c'est de la circulation). Si on excepte le fait que les loups ne se réunissent pas en bandes mais en meutes, aussi surprenant que cela puisse paraître à prime abord, ces dits policiers avaient effectivement raison de faire un parallèle entre les loups et les motocyclistes, car les loups, tout comme les motocyclistes, sont victimes de préjugés tenaces et basés sur le sensationnalisme quand ce n'est pas tout simplement sur l'ignorance pure et simple. Avec le temps, le loup, grâce à l'aimable coopération de ces sympathiques policiers, est devenu le symbole des motocyclistes au Québec. [...]

### QUE FAIRE APRÈS LA JOURNÉE DU LOUP?

Aujourd'hui, plus que jamais, les motocyclistes québécois ont besoin d'une voix qui se fasse entendre avec force et détermination dans la

«...les loups, tout comme les motocyclistes, sont victimes de préjugés tenaces et basés sur le sensationnalisme...»

défense et la promotion de leurs droits et d'une organisation qui les représente convenablement et efficacement auprès des diverses autorités. C'est de la libre expression de notre passion pour la moto qu'il s'agit. Si nous ne nous occupons pas de nos affaires, quelqu'un d'autre s'en occupera et ce ne sera pas nécessairement dans notre meilleur intérêt, car nous savons tous, ou nous devrions tous savoir que certaines personnes en position d'autorité (bureaucrates, politiciens ou autres), mais n'ayant aucune expérience ou n'ayant même pas un minimum décent de connaissance du motocyclisme prétendent pourtant mieux connaître que nous ce qui est valable ou viable pour nous, i.e. ceux qui utilisent les motos. Souscrire à une carte de supporteur\* du CAPM, c'est faire partie de la solution. [...]

### LA DISCIPLINE LORS DE LA JOURNÉE DU LOUP

Rassembler plusieurs milliers de motocyclistes en provenance de toutes les régions du Québec n'est pas une mince tâche, a nécessité plusieurs journées de travail intense de la part de la centrale\* du CAPM et des organisateurs régionaux, et comporte certains risques de débordement... Certains d'entre nous peuvent être tentés d'exprimer leur colère face à la problématique qui nous confronte par des gestes ou des agissements irréfléchis, d'autres seront tentés de le faire simplement pour épater la galerie... dans les deux cas, tous et chacun de nous devons faire en sorte de leur faire entendre raison. Nous ne nous sommes pas rassemblés des milliers pour voir des motos faire crisser leurs pneus

ou entendre le «son» de leur moto ou les voir faire des acrobaties sur une roue. Nous ne nous sommes pas rassemblés pour créer des problèmes, mais pour régler des problèmes. En termes clairs, nous nous sommes rassemblés pour nos droits et pour rien d'autre. N'hésitez pas à la vue d'un confrère «égaré» à l'aider à retrouver le «bon sens», il y va de la raison d'être de cette quatrième Journée du loup. N'oubliez pas que les «têtes à deux jaunes» qui peuvent être tentées de faire des folies le feront simplement parce que nous sommes des milliers et qu'ils s'estimeront ainsi à l'abri des policiers. En quelque sorte, ils nous prennent en otages, car ils n'auraient jamais le courage de faire leurs folies s'ils étaient seuls. Celui qui nous nuit est contre nous. La discipline, tout comme la sécurité, lors de la Journée du loup plus que toute autre, est l'affaire de nous tous. C'est une question de solidarité, de la solidarité des motocyclistes québécois. [...]

### UN PIQUE-NIQUE OU UN RASSEMBLEMENT?

Lors des salons de la moto de Québec et Montréal, quelques individus ont exprimé des reproches à l'effet que, lors de précédentes Journées du loup, ils n'ont «pas eu de café» ou que «le panorama n'était pas extra». Nous profitons donc de l'occasion pour rappeler, si besoin il y avait, que la Journée du loup n'est pas un pique-nique (ce n'est pas la «Journée du café»), ni une randonnée pour admirer les paysages, que la Journée du loup est la seule journée que nous consacrons collectivement à la promotion et à la défense de nos droits. Une cantine, avec kiosques satellites, est sur place et plusieurs restaurants sont accessibles près du point de rassemblement, mais pour les paysages, il faudra attendre le chemin de retour pour exercer les talents touristiques. [...]

\*ndlr: la carte partisan se nommait autrefois la carte supporteur. La centrale du CAPM est devenue le conseil d'administration suite à l'incorporation du CAPM en avril 2001.

# Entre Plume et griffe

## Non pas la guerre!

Dans quel état sont nos routes? Pas besoin d'aller bien loin pour le savoir!



Noël-André Scano  
Motocycliste

**Ici on appelle  
ça des trous!  
Moi j'appelle ça  
des casse-  
gueule et ça dit  
bien ce que ça  
veut dire!**

**D**es trous qu'on tente d'éviter avec nos autos mais qu'on pourra difficilement éviter avec nos motos. Est-ce le résultat de multiples bombardements? Heureusement non! Mais sûrement le résultat d'une incompétence flagrante de nos pouvoirs publics qui ont disposé de notre argent autrement que pour tenir nos routes en bon état!

Ils savent que les matériaux de recouvrement pour nos routes ont une durée de vie limitée et pourtant... Les résultats sont désastreux au Québec! Faut sortir de la «Belle Province» pour voir la différence! Dommage! Va falloir bien vite utiliser un aéroglisseur pour voyager sur nos routes au

Québec...

A chaque année, on «patche» ici, on «patche» là. On fait une portion de route pendant que l'autre continue de se détériorer. Une histoire de budget dira-t-on! Faut pas nous prendre pour des valises! Y'en a marre! On n'est pas au Gala de l'humour, pour accepter n'importe quelle «drôlerie»! La route, c'est dangereux pas pour rire. Et en tant que motocycliste je n'ai pas besoin d'inquiétude supplémentaire pour profiter de mon loisir.

Faudra à nouveau subir les chantiers, les rues barrées, les déviations, les fissures, les nids de poule, les «bumps», les ornières, les rétrécissements de circulation et les dangers qui vont avec. Qui va payer pour une culbute voire même simplement un amortisseur brisé? Ben voyons, on va chercher l'argent dans ma poche, pis dans la vôtre, c't'affaire! Pour la culbute, on va bien dire que c'est ma faute pis ça fera monter les statistiques d'accidents, allez hop!

Non, on n'est pas loin de la guerre! La guerre des nerfs. La route «ça se partage» mon œil! La route se partage entre ceux qui l'entretiennent et ceux qui roulent dessus un point c'est tout.

Le coût d'une plaque moto est de 320\$ et celui d'une auto 255\$ (cherchez l'erreur...). L'addition des deux ne donne pas plus une route en meilleur état. Si les automobilistes ne font pas entendre leurs plaintes par la bouche de leurs organisations c'est que, soit ça les dérange pas plus que ça, soit que l'organisation en question fait pas sa job! Quant à nous, la sécurité sur la route est de première importance et faudrait un peu plus se plaindre afin de remédier à ça au plus vite!

Moi, ça me dérange de rouler sur une chaussée déformée ou fissurée. Pis ça me tente pas de me retrouver en convertible parce que c'est plus confortable pour absorber les chocs... Ou alors de faire de la moto sur des routes plus planes et sécuritaires comme en Ontario ou aux States. Ça ne me tente pas non plus de servir de statistique à la SAAQ et aux médias en cas d'accident. J'ai le goût de prendre le temps d'admirer le paysage, pas les déformations de la chaussée!

Comme payeur-utilisateur, ce que je veux, c'est rouler en toute sécurité sur des routes entretenues sans m'attendre à une surprise dans le détour! ♦

### AVRIL

30 Café-rencontre  
AMT Longueuil  
Tim Horton  
2145 Rolland Therrien  
Longueuil

### MAI

3 Réunion des membres  
du CAPM  
2-3-4 Conférence Beast of the East  
du Motorcycle Riders  
Foundation (MRF), Maine.  
9 Café-rencontre  
AM St-Hyacinthe  
Yamatek Extrême  
1147 rang de l'Église (rte 227)  
Marieville  
10 Conseil d'administration  
du CAPM  
12 AM Lac St-Louis  
Suzuki Chateauguay  
200B, rue Principale

18 Chateauguay  
**Journée du Loup VIII  
Drummondville**

21 Café-rencontre  
Gold Wing Québec  
Au Parc Nature du Cap  
St-Jacques  
Autoroute 40, sortie # 49,  
Chemin Ste-Marie puis suivre  
Ch. De l'Orme direction Parc  
Nature ou Ferme écologique  
31 Journée de la sécurité  
motocycliste au Québec

### JUIN

13 Conseil d'administration  
du CAPM  
20 Réunion d'information  
du CAPM  
20 Café-rencontre  
AMT St-Hubert  
Riendeau Sport  
1855 Rte 132

Varenes

19-22 Conférence Best of the West  
du MRF, Colorado.

### AOÛT

Il est encore temps de faire connaître vos dates de café-rencontre pour août et septembre. Date de tombée: 30 juin

27 Café-rencontre  
région de Québec  
29 Café-rencontre  
AMT Drummond  
GPR performance  
2435 rue St-Pierre  
Drummondville

### SEPTEMBRE

6 Conseil d'administration  
du CAPM  
12 Café-rencontre  
AM Lac St-Louis

Suzuki Chateauguay  
200B rue Principale  
Chateauguay

18-21 Conférence Meeting of the  
Minds du MRF, Wisconsin.  
27 Réunion des membres  
du CAPM

### NOVEMBRE

14 Conseil d'administration  
du CAPM  
21 Réunion d'information  
du CAPM

### DÉCEMBRE

13 Assemblée générale annuelle  
du CAPM  
13 Les 10 ans du CAPM

Pour information:  
514-253-2276  
ou [www.capm.qc.ca](http://www.capm.qc.ca)

# Au fond des choses

## L'implication, la force et l'organisation politique

### Les motocyclistes doivent-ils s'impliquer en politique? Et si oui, pourquoi?



Serge Huard  
porte-parole du  
CAPM

Aujourd'hui, la politique, comme l'écrivait plaisamment l'écrivain français Paul Valéry, est jugée par une considérable majorité des citoyens comme «l'art d'empêcher les gens de se mêler de ce qui les regarde» et, en conséquence, nombreux sont ceux de cette majorité à n'accorder que peu de crédit à la politique ou qui s'en désintéressent totalement. De toute évidence, ce constat inquiétant s'applique tout aussi bien au monde de la moto qu'à la société en général. Pourtant, étymologiquement, le mot «politique» —à ne pas confondre avec «politicaillerie» qui, lui, signifie un exercice que nous avons tous en sainte horreur — tire son origine du mot grec politikos dont la signification est «ce qui concerne les citoyens». Et, en tant que pratique, on peut définir la politique comme l'art de la décision en vue du bien commun. Elle est une donnée fondamentale de l'existence humaine, un élément constitutif de toute société, ce qui revient à dire qu'il ne peut y avoir de société civile véritable en dehors d'elle.

Donc, si la politique est «ce qui concerne les citoyens», s'impliquer en politique signifie simplement s'impliquer dans ce qui nous concerne en tant que citoyens. Cela dit, l'implication politique n'est pas une fin en soi. Qu'on l'aime ou qu'on l'abhorre, elle

«...la politique est, ni plus ni moins, ce qui permet et favorise l'exercice de notre passion pour la moto, mais elle peut tout aussi bien être son contraire...»

n'en demeure pas moins une arme, un outil, un moyen. Et comme n'importe quelle autre arme, outil ou moyen, selon l'usage dont elle est l'objet, elle peut être utile ou néfaste. Elle peut permettre l'épanouissement de notre passion de la moto, tandis que son absence ne peut que lui nuire ou même la faire disparaître. Dans un monde idéal où tout le monde serait beau et fin, où chaque individu serait juste et équitable, il en serait peut-être autrement, mais ce monde idéal, s'il est possible, n'est pas pour demain. La réalité est toute autre. Aujourd'hui, maintenant, dans cette réalité qui est la nôtre, un manque d'implication politique de la part d'une entité sociale — quelle qu'elle soit — constitue une attitude qui, inmanquablement, s'avère lourde de conséquences. Et cela est encore plus vrai si cette entité est celle constituée par les motocyclistes qui, comme nous le savons tous, sont souvent perçus comme dérangeants.

La politique est une sphère d'influence beaucoup trop sérieuse et importante pour que nous, citoyens motocyclistes, l'abandonnions aux mains des seuls politiciens. D'autant plus que si nous ne nous occupons pas de ce qui nous concerne, ce sont eux qui s'en chargeront à notre place et pas nécessairement dans le sens de nos légitimes aspirations. En d'autres mots, la

politique est, ni plus ni moins, ce qui permet et favorise l'exercice de notre passion pour la moto, mais elle peut tout aussi bien être son contraire, c'est-à-dire ce qui peut la limiter partiellement ou même l'empêcher totalement. Il y a donc une absolue nécessité d'implication politique de la part des motocyclistes.

C'était d'ailleurs une constatation à laquelle plusieurs motocyclistes québécois en étaient venus dès le début des années soixante-dix, comme en témoignèrent la prolifération des organisations motocyclistes à partir de ce moment. Mais pour en venir à cette constatation, il a fallu que les autorités (i.e. les politiciens) imposent aux motocyclistes, sans qu'ils soient le moins consultés, sans qu'ils aient pu exprimer leur opinion, plusieurs mesures restrictives, dont les premières interdictions de circuler en moto et l'obligation légale du port du casque par tous les motocyclistes.

Vers la fin des années quatre-vingt, une deuxième leçon s'imposa d'elle-même aux motocyclistes québécois lorsque les autorités (i.e. les politiciens) augmentèrent de 40 % les plaques d'immatriculation des motos sans tenir compte, encore une fois, des représentations faites par les motocyclistes. Ces derniers, du moins ceux qui avaient compris l'importance de s'impliquer politiquement, constatèrent alors qu'il ne suffisait pas de comprendre une situation politique, de l'évaluer correctement et de proposer des solutions équitables pour protéger leurs droits, mais qu'encre fallait-il avoir la force nécessaire à les défendre et à les faire respecter. Autrement dit, ces motocyclistes venaient de comprendre brutalement ce que Maurice Barrès, un homme politique français, voulait dire lorsqu'il écrivit que «où manque la force, le droit disparaît; où apparaît la force, le droit commence à rayonner». ♦

Une autre étape importante était franchie. Les motocyclistes politiquement motivés avaient compris que les idées, pour être menées à terme, doivent être impérieusement soutenues par la force. Ils organisèrent donc au printemps de 1988 ce qui devint à l'époque la plus importante manifestation motocycliste de l'histoire du Québec (et du Canada) en rassemblant plus de 20 000 motocyclistes devant le parlement à Québec. S'ils ne parvinrent pas à faire retirer ladite augmentation, ils réussirent au moins à stopper les augmentations subséquentes qui étaient originalement prévues.

La preuve venait d'être faite que l'implication politique, lorsqu'elle est soutenue par la force, peut donner des résultats positifs. Cependant, les événements qui survinrent au cours des années qui suivirent devaient permettre à ces motocyclistes politiquement actifs de tirer encore une autre leçon primordiale. Ces derniers, conscients de la nécessité de démontrer la mobilisation (i.e. la force) des motocyclistes sur les questions politiques les concernant, organisèrent une manifestation annuelle dans les rues de la capitale. Si celle de 1988 rassembla plus de 20 000 motocyclistes, celle de 1989 ne rassembla qu'un millier de motocyclistes, tandis que celle de 1990 ne réussit à rassembler qu'à peine deux centaines de motocyclistes. Évidemment, celle prévue pour 1991 fut carrément annulée. On comprit alors que si les idées doivent être soutenues par la force, cela n'est pas suffisant si on veut s'assurer en autant que possible du résultat escompté. Il manquait une structure ayant la possibilité et la capacité de faire l'unité des forces vives sur les questions politiques qui concernent les motocyclistes.

Par la suite, plusieurs tentatives de créer l'unité structurelle des organisations motocyclistes furent entreprises, mais toutes, sans exception, furent infructueuses parce que telle organisation refusait d'adhérer à telle autre organisation pour conserver son autonomie et une autre parce que cela lui était interdit par ses statuts, tandis qu'une telle autre organisation forte de sa centaine de membres exigeait le contrôle de la nouvelle organisation en retour de son adhésion, etc. etc. Bref, on s'aperçut rapidement que, si l'objectif était l'unité, il fallait que ce soit par une structure qui respecterait l'autonomie des organisations.

Une fois le principe d'une structure de

«...l'implication politique, lorsqu'elle est soutenue par la force, peut donner des résultats positifs,...»



**La Journée du loup...  
une démonstration de force**

front commun établi et accepté, il restait à déterminer son fonctionnement qu'évidemment tous voulaient démocratique. Deux possibilités s'offraient: cette structure devrait-elle fonctionner sur une base dite de démocratie représentative ou sur une base dite de démocratie participative (pour employer la terminologie du politologue français Robert de Herte)?

Lors de discussions aussi mouvementées que nombreuses tenues à travers le Québec, on souligna qu'il existait déjà, dans la Fédération motocycliste du Québec, une structure nationale dont le fonctionnement était fondé sur la démocratie représentative, c'est-à-dire sur un processus de prise de décision basé sur la représentation: le motocycliste est représenté par son association qui, elle, est représentée par son conseil régional qui, lui, est représenté dans les instances nationales. Après une analyse approfondie, on en vint aussi à la conclusion que ce mode de fonctionnement, représentatif, était très bien adapté à la FMQ étant donné son principal champ d'action qui est la défense et la promotion des intérêts des

motocyclistes. En outre, comme l'expérience de la dizaine d'années qui venait de s'écouler le prouvait, on comprit que cette structure représentative n'était pas idéalement appropriée au champ d'action politique. Par conséquent, la formule de fonctionnement qui fut adoptée fut celle dite participative, c'est-à-dire basée sur un processus de prise de décision impliquant directement les individus (i.e. membres) qui peuvent être ou ne pas être issus ou mandatés par des organisations, mais qui rencontrent le critère d'adhésion de base qui est d'être politiquement actifs.

Conformément au concept participatif, il fut décidé que la nouvelle organisation accepterait comme membres exclusivement des individus qui s'impliqueraient activement dans un ou des dossiers politiques et que ce statut de membre en règle ne pourrait être maintenu que par une implication continue. Autrement dit, un membre de l'organisation serait quelqu'un qui s'implique et qui cesse d'être membre lorsque son implication est terminée. Autre particularité de ce concept, il n'est pas requis de la part du membre de défrayer une cotisation monétaire (contrairement au concept représentatif); «on n'est tout de même pas pour exiger du motocycliste qui s'engage à s'impliquer activement dans les solutions aux problèmes politiques, sans aucune rémunération, qu'il paie une cotisation pour ce faire» déclara un des participants aux dites discussions.

Enfin, il fut proposé et accepté d'adopter à la structure participative un regroupement de motocyclistes conscients de l'importance de l'implication politique mais qui ne comporterait aucune autre obligation que morale tout en constituant un soutien essentiel et vital à l'organisation. Telle fut l'origine de la carte de partisan de l'organisation.

C'est alors et ainsi que fut fondé le 2 octobre 1993, il y aura donc dix ans l'automne prochain, le Comité d'action politique motocycliste (CAPM)<sup>1</sup>. ♦

#### **MATIÈRE À RÉFLEXION**

«Ce ne sont pas les personnes qui gouvernent les organisations, ce sont les principes; à défaut de principes, ce sont les situations.» (Pierre J. Proudhon)

<sup>1</sup> L'histoire des dix premières années du CAPM fait actuellement l'objet d'une série d'articles publiés dans les pages de *La Griffes du Loup*; le lecteur intéressé pourra s'y référer pour se familiariser avec l'historique et l'évolution de l'organisation.

# offres d'emploi



LES POSTES SUIVANTS SONT DISPONIBLES AU SEIN DU CAPM:

## ADJOINT AU RÉDACTEUR EN CHEF DE LA GRIFFE DU LOUP

L'adjoint au rédacteur en chef aura comme tâches (activités)

- de convoquer les réunions de l'équipe de rédaction à la demande du rédacteur en chef;
- de monter les ordres du jour;
- d'être le secrétaire d'assemblée lors des réunions;
- de rédiger les procès-verbaux;
- d'assister le rédacteur en chef dans la création du magazine.

## RÉDACTEUR POUR LA GRIFFE DU LOUP

Écrira des articles et / ou des chroniques en rapport avec la défense des droits et libertés des motocyclistes. Couvrira des événements selon les assignations.

## CARICATURISTE / DESSINATEUR POUR LA GRIFFE DU LOUP

Produira des caricatures, croquis ou autre selon les articles à paraître à la demande du rédacteur en chef.

Le salaire est le même que pour tous les membres du CAPM. C'est-à-dire la satisfaction d'aider la défense des droits et libertés motocyclistes.

## Un soutien hors de l'ordinaire

### PARTISANS À VIE INDIVIDUELS:

Marc St-Laurent  
Gilbert Perreault  
Gilles Bélanger  
René Désilets  
Denis Babin (Edmundston, N-B)  
Emmanuel Pilon  
Jean Martel  
Barry Faguy  
Flory Ruel  
Jean-Pierre Blais

### PARTISANS À VIE COUPLE:

Monique Girard et Robert Loisel  
F. Douglas Smith et Corinne Smith  
Bertrand Duguay et Normande Lafrance  
Florent Montigny et Sylvie Turcot  
Pierre Viens et Carole Delorme  
Réal Deschênes et France Deschênes  
Jacques Connely et Manon Goyet  
Ghislain Archambault et  
Karine Descôteaux

*La carte de partisan à vie est disponible au coût de \$250.00 pour une carte individuelle et de \$300.00 pour une carte couple.*

## Affichons fièrement notre soutien au CAPM



ÉCUSSON BRODÉ: 10\$

PLUSIEURS AUTRES  
ARTICLES SONT  
DISPONIBLES.



SEULEMENT 3,00\$  
AVEZ-VOUS LE VÔTRE ?



BOUCLE DE CEINTURE (PETITE): 30\$

CONTACTEZ  
LE RESPONSABLE  
DES ARTICLES  
PROMOTIONNELS.

# Le Bottin

## Conseil d'administration du Comité d'action politique motocycliste

<b>PRÉSIDENT :</b>	Michel Désalliers	450-585-2595
<b>VICE-PRÉSIDENT À L'INTERNE :</b>	Michel Houde	450-265-3533
<b>VICE-PRÉSIDENT À L'EXTERNE :</b>	Roger Bernard	514-352-9804
<b>SECRÉTAIRE CORPORATIF :</b>	Normand Noiseux	514-847-8669
<b>TRÉSORIÈRE, ARCHIVISTE :</b>	Ginette Blouin	514-251-2026
<b>ADMINISTRATEUR :</b>	Serge Huard	514-353-8444
<b>ADMINISTRATEUR :</b>	Serge Lajeunesse	514-523-3966
<b>ADMINISTRATEUR :</b>	Jennifer Ross	450-375-9787



### Sous-comités régionaux

<b>CANTONS-DE-L'EST :</b>	Sébastien Rosa	819-849-4781
<b>MAURICIE :</b>	Gilles Lacourse	819-538-7496
<b>MONTÉRÉGIE :</b>	Mario Flibotte	450-261-1496
<b>MONTRÉAL :</b>	Poste ouvert	
<b>OUTAOUAIS :</b>	Marcel Proulx	819-665-3254
<b>QUÉBEC-MÉTRO :</b>	Pierre Hébert	418-657-5232
<b>LAURENTIDES :</b>	François Yelle	450-530-0165

### Sous-comités thématiques

<b>ARTICLES PROMOTIONNELS :</b>	Denis Roussel	514-274-0355
<b>CARTE DE PARTISAN :</b>	Claude Masson	514-494-2848
<b>SUR LA LIBERTÉ DE CHOIX :</b>	Normand Noiseux	514-847-8669
<b>LA GRIFFE DU LOUP :</b>	Pierre Tourigny	450-654-0293
<b>INFORMATION :</b>	Jennifer Ross	450-375-9787
<b>MOTO-SPORT :</b>	Mario Robichaud	450-454-6796
<b>SIGNALISATION ROUTIÈRE :</b>	Noël-André Scano	514-881-2212
<b>SUR L'HOMOLOGATION :</b>	Me Jean-Pierre Wells	450-346-3321

### CAPM

C.P. 49120, Place Versailles  
Montréal, Québec H1N 3T6  
Téléphone : (514) 253-CAPM (2276)  
Fax : (514) 253-CAPM (2276)  
Site web : <http://www.capm.qc.ca>  
Courriel : [info@capm.qc.ca](mailto:info@capm.qc.ca)  
Rédacteur en chef de La Griffe du loup :  
[rdclagriffeduloup@capm.qc.ca](mailto:rdclagriffeduloup@capm.qc.ca)

# Notre mission

## MISSION DE «LA GRIFFE DU LOUP».

La Griffe 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'inraisemblables, 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.

# Granby

## Le SOS Harley de Granby n'est plus.

Une autre victime de la répression dirigée contre les motocyclistes.



Pierre Tourigny

**Les pressions politiques et le harcèlement policier ont eu raison de cette activité humanitaire**

**SOS** Dépannage a fait savoir qu'elle préférerait se retirer à cause du conflit politique qui oppose l'association Harley de Granby (AHG) avec la ville. À chaque année depuis 1998, l'AHG organisait une journée où les citoyens pouvaient, pour quelques dollars, faire une petite randonnée à moto. La somme recueillie était versée à SOS Dépannage Moisson Granby, un organisme qui vient en aide aux personnes dans le besoin. Plus de 32 000\$ ont été recueillis pendant ces 5 années.

Lors de la rencontre avec le maire, M. Guy Racine, SOS Dépannage a obtenu très peu d'information sur les appréhensions de la municipalité envers l'activité. M. Racine n'ayant pas pris position pour ou contre la continuité de cette levée de fond lucrative.

La présence policière plus qu'omniprésente lors de la tenue de l'activité l'année dernière n'est sûrement pas étrangère à cette décision. Les policiers de Granby avaient vérifié systématiquement chacune des motos participantes à l'événement. Allant même jusqu'à faire des vérifications



**Selon les rumeurs, le stylo aurait manqué d'encre avant la fin de la journée.**

lors des trajets, le tout sous les yeux inquiets des passagers qui avaient donné pour une bonne cause.

Selon des motocyclistes présents lors de l'événement l'an passé, certains policiers exécutaient leur travail à contrecœur (les ordres sont les ordres). Un indice de plus que la pression vient d'en haut et non des agents eux-mêmes qui ne font que leur «travail».

Il est toujours préférable de faire preuve de discernement avant de «blaster» un policier. D'ailleurs, un passager d'une moto qui a été interceptée a reçu une contravention pour avoir exprimé «son opinion» sur la répression policière envers les motocyclistes. Sa randonnée risque de lui coûter plus que le 5\$ initial. Cette dernière contravention est contestée comme toutes les autres.

De son côté, l'AHG est très déçue de la tournure des événements. «SOS Harley s'associera certainement à une autre cause

humanitaire ne recevant rien de la ville de Granby afin de tenir les politiciens loin du dossier» affirmait Serge Bourret, président de l'AHG.

Malgré la présence policière, la dernière édition du SOS Harley a amassé plus de 9 500 dollars. La pression politique qu'exerce la ville sur les motocyclistes à Granby privera donc SOS Dépannage annuellement d'un revenu important.

Granby est la seule municipalité avec laquelle il a été extrêmement difficile (voire impossible) de négocier la tenue d'une Journée du loup. L'excellente collaboration entre le CAPM et les corps policiers des municipalités visées par les six premières Journées du loup démontre bien que, l'an passé, le problème n'était pas le CAPM. Le responsable du parc des Plaines d'Abraham à Québec a même félicité le CAPM pour la discipline des participants lors de la Journée du loup IV (20 000 motocyclistes) en plus de souligner que le CAPM sera toujours le bienvenu dans son parc.

De plus, un changement subtil de la réglementation à Granby empêche maintenant l'Association motocycliste Granby de tenir son café-rencontre au parc Daniel Johnson comme elle le fait depuis plusieurs années. Une autre pression politique de la ville? Ce «conflit politique» ne semble pas viser seulement l'AHG mais la communauté motocycliste au complet.

Pour finir, rappelons que le CAPM est toujours en cour municipale à Granby pour contester l'interprétation du règlement sur les silencieux. ♦

PHOTO: AHG