La griffe du Loup

Le magazine des droits et libertés des motocyclistes au Québec

Une publication trimestrielle du Comité d'action politique motocycliste

Volume 4 - Numéro 2 - Mai 2005

SIMON MILWARD
1965 - 2005

Numéro de convention
de la Poste-publications: 40063512

Journée du loup X

22 mai 2005 - Québec

Rassemblement motocycliste
pour la défense de nos droits et libertés

Ouverture du site à 11h00

Le départ de la parade aura lieu à 13h00

Le CAPM vous attend à l'édifice de la FTQ
5000 boulevard des Gradins

Pour se rendre :
Autoroute 40, sortie 312 Nord, Suivre les indications

Pour information :
514-253-CAPM (2276)
www.capm.qc.ca
info@capm.qc.ca

Plusieurs restaurants à quelques minutes de marche du site

Volume 4 - Numéro 2
Mai 2005

La griffe du Loup

Sommaire

Mot du CA 5
Notre prise en main
La lutte au bruit...

Éditorial 6
Le message ne passe pas!
On ne parle pas français ou quoi?

Bruits et échos 7
Interdiction à Chambly?
Décès de Simon Milward

Tribune libre 8
Désolé, je suis pour les «straight pipes»

On a ;a critique facile 10
Ha! Les gérants d'estrades!

Lettre ouverte 11
Réaction à la chronique «Au-delà des apparences»
Les propriétaires de motos dites «sportives» réagissent

Note de l'éditeur 14
Serge Huard apporte quelques précisions

Editorial I
Are we talking English here or not?

Soap Box III
I guess I'm not part of that 95%

International news IV
Some bites of news from our small planet

Actif ou passif? 15
De quel côté de l'action êtes-vous?

Fraternité émérite 16
Il ne faut pas reléguer aux oubliettes nos compagnons d'armes

Chronique judiciaire 17
Quoi faire ? Ou l'ABC d'une contestation de contravention

La moto 18
Une solution ou un problème?

Archives 20
Défi ou controverse
Traduction d'un éditorial du MRF

Entre plume et griffe 21
Pauvre «ti-pit»
Y'en a qui font vraiment pitié!

Nouvelles internationales 22
Le port du casque réduit les blessures à la tête...

Au-delà des apparences 23
Critique versus chialage
Ils sont loin d'être jumeaux!

Offre d'emploi 26
Un travail enrichissant...

Tables de travail 28
As-t-on le droit de personnaliser sa moto?
Le CAPM discute de ce point avec les autorités

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.

Mot du C.A.

Notre prise en main

Depuis janvier dernier, le CAPM siège à la table de travail interministérielle sur l'homologation des composantes de la moto, incluant les systèmes d'échappement. Les travaux avancent et il pourrait en résulter des conclusions intéressantes.

Mais quel qu'en soit l'issue, les recommandations de ce groupe de travail ne pourront pas, à elles seules, réussir à enrayer le problème du bruit qui est, sans conteste, à l'origine d'interdictions de circuler dans plusieurs villes du Québec qu'elles soient en force présentement ou en préparation.

En effet, la lutte au bruit ne pourra se faire sans que le monde motocycliste lui-même se prenne en main et s'assure qu'il ne sera pas tenu en otage par une poignée des siens qui ne se soucient pas des dégâts irréparables qu'ils sont en train de créer. Ces nostalgiques qui croient que l'impunité demeurera et que tout ceci est sans conséquence sont à la veille de se rendre compte des répercussions de leurs gestes. Les interdictions menacent de plus en plus et la preuve la plus éloquente est que le CAPM n'a jamais eu à combattre tant d'interdictions en devenir en une seule saison. Et la raison invoquée est le bruit et le comportement plutôt discutables de certains motocyclistes. Et nous ne sommes pas les seuls visés, car même les automobiles y passent également. C'est simple, les citoyens en ont raz le bol de ceux qui utilisent le bruit comme façon de se faire remarquer. Et surtout ne nous servez pas la raison que de faire du bruit évite des accidents, car elle ne tient plus la route depuis longtemps et la preuve en a été faite sans l'ombre d'un doute.

> «C'est simple, les citoyens en ont raz le bol de ceux qui utilisent le bruit comme façon de se faire remarquer.»

La solution au bruit passe par la prise en main de ce phénomène par les motocyclistes eux-mêmes. Il est temps que nous cessions de croire que seuls les policiers viendront à bout de ce phénomène. La majorité des motocyclistes ne veulent pas de bruit, mais personne n'a le courage de le dire à ceux qui en font. Et quand nous parlons des motocyclistes, ce ne sont pas uniquement les individus pris un à un, mais également les associations, les regroupements et les fédérations. Le bruit n'est pas que la responsabilité du CAPM. C'est la responsabilité de tous les intervenants du motocyclisme. Si nous ne nous prenons pas en main à court terme, quelqu'un d'autre le fera à notre place et le réveil pourrait être brutal.

Ne vous demandez pas ce que le motocyclisme peut faire pour vous, mais plutôt ce que vous pouvez faire pour le motocyclisme.

Conseil d'administration

Rédacteur en chef
Pierre Tourigny

Équipe de rédaction
Barry Faguy
Serge Huard
Claude Lacasse
Benoit Léonard
Lucie Landry-Letourneau
Éric Langlois
Éric Richard
Jennifer Ross
Luc Santerre
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
Rédacteur en chef :
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

Dépot légal - Bibliothèque nationale du Canada, 2002
Dépot légal - Bibliothèque nationale du Québec, 2003

Éditorial

Le message ne passe pas!

On ne parle pas français ou quoi?

Pierre Tourigny
rdclagriffeduloup@camp.qc.ca

Depuis les 11 dernières années, le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) répète les mêmes messages. Nous sommes obligés d'admettre que le message ne passe pas. Du moins pas toujours.

Que ce soit pour le libre choix, les silencieux, les immatriculations ou les interdictions, les positions du CAPM ont été répétées plus d'une fois et de mille et une façons. Malgré cela, il se trouve toujours quelqu'un pour dire que le CAPM est contre le casque protecteur ou pour les «straights pipes».

Est-ce notre message qui n'est pas clair? Est-il trop compliqué? Est-ce que nous serions de mauvais «vulgarisateur» de dossier? Ou est-ce une mauvaise volonté de certains individus?

Suite à mon article paru dans la chronique «Entre plume et griffe» du dernier numéro, j'ai reçu un courriel d'un lecteur qui a mal compris la position du CAPM (voir le courriel et la réponse dans la chronique Tribune libre). Ce courriel m'a fait réaliser deux choses.

La première, c'est que malgré ce qui est écrit, certains lecteurs ne vont retenir que ce qui va dans le sens de leur pensée. Et ce, peu importe comment le texte est écrit. Je ne dis pas que c'est par malveillance que les gens le font. Ce doit être dans la nature humaine.

La deuxième, c'est que pour nous qui sommes impliqués dans le CAPM depuis longtemps, nous avons tendance à prendre pour acquis des choses qui nous semblent évidentes. Évidentes pour nous qui sommes «tombés dedans étant petit». Peut-être moins pour ceux qui viennent de nous découvrir.

La solution? Pour notre part, il faut toujours, à la relecture de nos textes, s'interroger s'il est assez clair pour quelqu'un qui vient tout juste de se joindre à notre lectorat. Pour votre part, il faut toujours lire avec objectivité le texte d'un bout à l'autre et ne pas se référer seulement à une seule phrase.

Un bel exemple est qu'il est plus que probable que certains pensent que je «blast» l'auteur du courriel cité plus haut. Loin de là. C'est simplement des faits qui une fois soulevés nous font réaliser des choses et nous permettent de nous ajuster.

Ce motocycliste nous a écrit pour nous faire part de ses commentaires. Déjà là, nous lui sommes très reconnaissants. Une trop grosse majorité ont la parole facile pour commenter ou critiquer et ne font pas l'effort de nous écrire pour nous faire partager leur opinion.

Que ces opinions, soit pour ou contre les positions du CAPM, elles sont toutes les bienvenues. Évidemment si ce n'est que des insultes sans argumentation... elles iront là où elles méritent d'aller. Alors qu'une argumentation pour ou contre nos positions sera publiée avec plaisir et nous pourrons entreprendre un débat qui mettra en évidence tous les côtés de la médaille. (D'ailleurs je vous invite à lire le texte en page 11 et la mise au point en page 14.)

C'est grâce à cela que le lecteur pourra se faire une opinion plus juste. Malheureusement, si ce n'est que notre côté de la médaille qui brille... l'opinion qui en résulte sera moins solide que si elle était basée sur la réflexion de tous les aspects du problème.

Pour revenir aux messages, en voici quelques-uns, qui j'espère, sont clairs.

* Le CAPM est pour que les motocyclistes choisissent eux-mêmes s'ils doivent porter le casque ou non.
* Le CAPM n'est pas contre le port du casque, mais contre l'obligation de le faire.
* Le CAPM ne veut pas interdire le casque.
* Le CAPM est contre l'absence de silencieux, i.e. contre les «straights pipes».
* Le CAPM est contre une tarification du coût d'assurance des plaques d'immatriculation en fonction des catégories de moto. Toutes les motos doivent payer le même prix. Peu importe leur catégorie.
* Le CAPM est contre les interdictions. Il y a toujours une autre façon de régler le problème, quand il y a problème! ■

Illustration: Benoît Léonard

Bruits et échos

Interdiction à Chambly

En février dernier, nous apprenions que la ville de Chambly envisageait la mise en place d'une interdiction sur la rue Bourgogne. Le CAPM a donc mobilisé des motocyclistes pour se rendre à la réunion du conseil et débattre ce point. Nous faisions également parvenir une lettre au maire lui demandant de surseoir à son projet et de mettre en place une table de concertation.

Le maire donna suite à notre demande avant même la tenue de la séance du conseil et nous rencontrions le directeur de la ville et le directeur de police dans la semaine qui a suivi. La rencontre s'est déroulée positivement et la ville devait nous revenir au cours du mois de mars pour nous faire connaître sa position. À suivre.

Décès de Simon Milward

Nous venons tout juste d'apprendre le décès de Simon Milward alors qu'il complétait son tour du monde en moto aux bénéfices de causes humanitaires. Simon, dont quelques-uns d'entre-nous se souviendront pour l'avoir rencontré dans les Badlands, lors du Bike Week de Sturgis de 1995, ou lors de différents congrès internationaux, et que plusieurs autres se souviendront pour l'avoir rencontré lors de son passage à Montréal il y a quelques années (en moto... et en plein hiver), était un authentique idéaliste et passionné de la moto, ce qui, contrairement aux femmes, est excessivement rare chez les hommes (ils sont habituellement l'un ou l'autre, mais rarement les deux). Il a vécu et est décédé en faisant ce qu'il aimait le plus, i.e. de la moto.

Photo: FEMA

Nous, du CAPM, lui sommes redevables de beaucoup en ce qui concerne notre formation motocycliste politique... et il n'en était d'ailleurs pas peu fière. C'est aussi lui qui a exprimé le plus beau compliment que le CAPM n'ait jamais reçu de qui que ce soit : il avait dit que ce qui était surprenant et exceptionnel dans le succès du CAPM, ce n'était pas tant qu'il avait réussi à unir les motocyclistes de son coin de terre, mais qu'il ait réussi à la maintenir durant tant d'années en dépit du caractère latin de ces motocyclistes. J'ai encore souvenir de son sourire désarmant... avant d'ajouter que son expérience lui avait démontré que les latins étaient toujours difficiles à unir, mais qu'aussi, quand ils y parvenaient, peu de chose pouvait leur résister. C'est toujours d'une vérité que plus d'un sous-estiment, même dans nos rangs.

Serge Huard

N.D.L.R. : En souvenir de Simon, nous publierons à nouveau, dans le prochain numéro, l'entrevue qu'il nous avait accordée lors de son passage en octobre 2001.

Envoi spécial

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. ■

Vous déménagez?

Pour ne pas manquer un seul numéro de *La Griffe du Loup*, faites-nous parvenir votre nouvelle adresse!
Nos coordonnées sont en page 27.

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).

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 les «straight pipes»

J'ai lu votre article sur les «straight pipes», il est correct, très correct, judicieux, il informe correctement tous les motocyclistes. Mais désolé, je suis un partisan des «straight pipes». J'ai une Harley, j'ai fait installer des silencieux de rechange, mais bien entendu c'est plus des «straight pipes» qu'autre chose.

Je pense qu'il y a beaucoup d'intolérance de la part des personnes qui sont contre les «straight pipes». Par contre, je suis d'accord pour dire qu'il y a toujours des motocyclistes qui exagèrent. Je ne suis pas meilleur qu'un autre, mais j'ai fait installer mes nouveaux silencieux en 2001 et je n'ai jamais eu de problèmes avec mes voisins, les villes, les policiers ou toutes autres personnes.

J'aime entendre le son de mon «bike» mais je respecte les lieux (villes) et les heures. J'arrive le plus possible en silence après les heures de souper pour le respect de mes voisins. Je pense qu'il y a place aux propriétaires de motos qui aiment un son plus élevé. Il s'agirait simplement, comme citoyen, d'avertir ceux qui ne respectent pas les autres et qui profitent de la situation pour donner un mauvais nom à tous ceux qui font attention. J'espère pouvoir continuer à rouler encore longtemps avec mes «straight pipes», en espérant que les gens soient un peu plus tolérants envers les motocyclistes corrects.

Je m'informe beaucoup en lisant vos articles sur Internet, c'est très bien fait et c'est pertinent. Il n'y a pas une semaine sans que je passe vous lire et m'informer des nouvelles choses que vous avez à nous communiquer.

Merci de m'avoir lu et bonne journée.

Richard Rondeau
Par courriel

Faites payer les «racers»

Je viens de lire ton article dans La Griffe du Loup «Quoi faire avec les ti-counes». Comme tu dis 100 $ de plus pour les plaques ça ne changera pas leur façon de conduire. Il y aurait peut-être une solution! L'an dernier, alors que je suis à une station service, un «racer» arrive mettre du gaz. Je commence à parler avec lui de tout et de rien jusqu'à ce que je lui pose une question: «Tu es très jeune et tu as un «racer», combien que ça te coûte d'assurance?» Il se met à rire et il me dit: «600 $». Comment ça 600 $?

J'ai 47 ans et ça me coûte avec mon «trailler» 400 $ et tu as 21 ans.

Il me dit qu'il est assuré seulement sur un bord, sur les deux bords ça serait environ 1800 $ et il n'a pas les moyens. Il dit aussi que tu peux avoir un «racer» pour 5000 $. S'il a un accident, il en rachète un autre sur la finance. D'après moi c'est là qu'on les tient : Moto 6000 $ / 60 mois de paiement = 115 $ à 120 $ par mois avec intérêts environ.

Son 600 $ d'assurance pour 12 mois = 50 $ + 120 $ de paiement de moto = 170 $

Si l'assurance était obligatoire des deux bords pour tous les «racers» et les «customs», en fait pour toutes les motos, ça représenterait : 1800 $ d'assurance / 12 mois = 150 $ + 120 $ de paiement de moto = 270 $.

Tu viens de lui rentrer dans le corps et t'as été chercher un 100 $ par mois. Crois-moi, les mois viennent vite. Donnes-moi ton idée sur cela!

Serge Berthiaume
Par courriel

Pour avoir toute l'information, visitez notre site:

www.capm.qc.ca

N.D.L.R.

Salut Serge,

À la lecture de ton courriel, je crois que je me suis mal exprimé dans mon texte. L'idée que je voulais passée n'est pas de trouver une façon d'augmenter le coût d'opération d'une moto de catégories dites sportives. Ce que je voulais souligner avec mon texte c'est qu'on ne règlera pas le problème en augmentant ce que cela coûte aux propriétaires de motos dites sportives.

Que ce soit en augmentant le coût des plaques, en obligeant l'assurance «full cover» ou par tout autre moyen, un ti-coune restera un ti-coune. Si cela est trop dispendieux, et bien les ti-counes moins fortunés vont acheter d'autres types de motos, qui sont performantes et pas classées «sports». Les ti-counes plus fortunés vont conserver leur machine. Et dans les deux cas, ils vont continuer de mettre en péril nos droits et libertés par leur comportement irresponsable. Cela n'a donc rien réglé. Le problème n'a été que déplacé.

C'est le comportement de l'individu qui est un problème et non la machine. Je connais des «cow-boys» en Touring et d'autres en Custom qui ne font pas la fierté de leurs compères. Il ne faut pas tomber dans le panneau médiatique qui tente de nous diviser. Les médias sont friands d'événement impliquant des motos sportives parce que c'est sensationnel. Les autres types de motos n'ont pas une couverture aussi évidente. Et pourtant ils ont des accidents eux aussi.

Tous les types de motos doivent être traités de la même façon. Le CAPM n'acceptera jamais de discrimination entre les types de motos. D'ailleurs, c'est un des points de la vision du CAPM, à lire en page 27.

Merci de nous avoir écrit. Si plus de motocyclistes nous envoyaient leurs commentaires, nous serions plus en mesure de sentir le pouls de nos lecteurs et ainsi d'ajuster le tir.

Pierre Tourigny

À la tête du client

Je vous écris pour vous raconter une histoire qui m'est arrivée l'été passée à Québec. J'étais en vacances avec des amis motocycliste dans la région de Québec. En revenant de Sainte-Anne, sur le boulevard Sainte-Anne, nous avons, au poste à essence, rencontré un autre motocycliste de la région qui nous fait part qu'à quelques kilomètres, un policier à moto de la SQ faisait des vérifications de silencieux. Je regarde mon chum pis j'y dis «pas de problème on a deux motos neuves originales», pis on repart.

Soudain, on rencontre le fameux policier à moto, qui sûrement ne connaît rien aux motos parce que je possède une V-Star 1100 2003, mais j'y ai ajoutée sur le devant un «windjammer» de Harley, c'est donc que j'ai un look HD. Il est 3 voies plus loin que nous, il fait demi-tour et vient m'arrêter. Je stationne ma moto et quel ne fût pas son étonnement quand il a vu ma V-Star. Il me demande mes papiers, je lui demande pourquoi, il me répond en hésitant «ton casque». Wow! 125 $ plus 3 points à cause des attaches de plastique. Bon passons, je l'ai payé. Mais ce qui me fruste c'est que je sais très bien que c'est la moto sa première raison de la vérification. Sans ses préjugés contre les HD jamais il ne m'aurait arrêté. En plus ma blonde porte le même casque que moi et il ne s'en est même pas soucier.

Salutation!

Mario Letarte
Président club moto des Sommets

Non à la discrimination

Premièrement félicitations pour votre journal, je ne manque jamais de le lire.

On entend beaucoup parler de liberté, du port du casque de sécurité, de silencieux bruyant. Je trouve que c'est le «bon sens» qui prime, chaque motocycliste devrait se servir de sa conscience et agir de façon adulte responsable.

Je vous écris pour parler de la consommation d'essence, c'est une sujet qui occupe les gouvernements, alors pour consommer moins, je laisse le VU 4X4 dans le garage et prends la moto pour aller travailler. Je dois faire 50 km par jour et pour la même quantité d'essence, je me déplace pour le travail beaucoup plus de journées. Avant d'essayer d'éliminer les motos, le gouvernement devrait réfléchir à la consommation d'essence et à leur fameux effet de serre. Je crois que si les motocycliste n'ont plus le droit de se promener, alors ils le feront en voiture ce qui occasionnerait une plus forte consommation d'essence, parce qu'au départ les motocyclistes sont des gens qui aiment la route et les promenades, ils trouveront une autre moyens de faire ce qu'ils aiment.

Même au travail je vis de la discrimination, je dois payer un certain montant d'argent pour stationner durant l'année sur le terrain de l'entreprise, quand arrive le printemps et que je prends ma moto, je n'ai plus le droit de stationner dans le stationnement et de prendre une espace d'auto pour laquelle j'ai payée. Je dois aller dans les bouts de rangées et me stationner dans les espaces rayées de jaune ou habituellement on n'a pas le droit de stationner. Cela veut dire que l'entreprise récolte deux paiements pour la même espace. Je ne suis pas seule dans ce cas. En 2005, je lance une invitation à tous les motocyclistes de ne pas se laisser prendre l'espace pour laquelle ils ont payée pour la seule raison qu'on occupe pas beaucoup d'espace.

Monique de Sherbrooke
Je travaille au CHUS

Chialer et ne rien faire, ça n'a jamais donné grand chose

Ha! Les gérants d'estrades!

Lucie Landry Létourneau

Si vous recevez ce magazine par la poste, ce texte ne vous est pas destiné. Si ce n'est pas le cas, remédiez à la situation en vous abonnant à La Griffe du Loup dès maintenant. Aussi, nous vous demandons de le faire circuler parmis ceux et celles, selon vous, que cela concerne. Nous avons tous dans notre entourage un « gérant d'estrade ».

On blâme la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), on blâme les autorités gouvernementales, on blâme les autorités policières, on blâme les autorités municipales, on blâme la population en général, on blâme le CAPM, on blâme les autres. Il semble qu'on ait la critique facile, nous les Québécois.

On blâme la SAAQ parce qu'elle veut augmenter les frais d'immatriculation et d'assurance, parce qu'elle veut catégoriser les motocyclettes, parce qu'elle veut faire payer plus aux jeunes et aux motos sport. Et qu'est-ce que tu fais en tant que motocycliste?

On blâme les autorités gouvernementales parce qu'elles veulent, avec le projet de loi no 55, sortir la SAAQ des livres du gouvernement et en faire une société d'État. Et qu'est-ce que tu dis toi motocycliste?

On blâme les autorités policières parce qu'ils font du harcèlement relativement aux casques protecteurs, aux silencieux ou tout simplement parce qu'ils nous arrêtent pour vérification. Et qu'est-ce que tu fais pour enrayer ça?

> «Démontrez aux autorités et à la population en général, que vous, motocyclistes, par votre présence à la Journée du loup, êtes disposés, capables et déterminés au lieu de faire la preuve de votre indifférence en ne faisant RIEN.»

On blâme les autorités municipales parce qu'elles veulent interdire les motos dans leur ville. Et qu'est-ce que tu fais pour y remédier?

On blâme la population en général parce qu'elle est discriminatoire envers nous motocycliste. Et qu'est-ce que tu fais pour changer ça?

On blâme le CAPM parce qu'il n'a pas pu traiter tous les dossiers, retourner les milliers d'appels ou répondre aux nombreux courriels reçus. Et qu'est-ce que tu fais pour les aider à passer à travers?

On blâme les autres. POURQUOI? Parce ce que « blâmer les autres », contrairement à l'implication, est facile, aisé et gratuite.

Ne RIEN faire c'est une chose, mais «critiquer» c'est autre chose.

Est-ce que seules les personnes qui s'impliquent, et les personnes qui soutiennent le CAPM, autrement dit ceux qui font en sorte que les droits et libertés des motocyclistes soient respectés, ne devraient-elle pas avoir le droit de blâmer les autres? Et pour ceux qui ont décidés de ne rien faire, ne devraient-ils pas maintenir le cap et ne vraiment rien faire, même pas «chialer»!

Nous sommes plus de 123 000 motocyclistes au Québec et le CAPM ne compte que 70 membres qui s'impliquent pour faire avancer les dossiers et qui veulent faire changer la perception des autorités et des gens en général face au motocyclisme. De ces 123 000 motocyclistes, seulement 10 000 étaient présents à la Journée du loup l'an dernier. Où étaient donc les autres?

Au lieu de vous contenter de chialer et de ne RIEN faire, joignez-vous aux motocyclistes conscients de l'importance de leurs droits et libertés et mobilisez-vous dans chacune de vos régions le dimanche 22 mai prochain pour vous rendre à Québec à la dixième Journée du loup. Vous aurez la chance de démontrer que vous appuyez le CAPM dans les différentes démarches entreprises avec les autorités gouvernementales, policières et municipales, la SAAQ, les marchands, les fabricants, etc. Vous pourrez, si vous le désirez, discuter avec le CAPM et ses membres. Vous rencontrerez des motocyclistes, comme vous, qui veulent être considérés comme des citoyens à part entière.

Démontrez aux autorités et à la population en général, que vous, motocyclistes, par votre présence à la Journée du loup, êtes disposés, capables et déterminés au lieu de faire la preuve de votre indifférence en ne faisant RIEN.

Juger les autres, c'est bien plus facile que de s'impliquer, mais seulement blâmer en laissant faire le travail par les autres, ça ne donne pas souvent de grands résultats.

En passant, « on » exclue la personne qui parle. Au lieu de ne RIEN faire, je m'implique au CAPM et je participe à la Journée du loup parce que le motocyclisme me concerne et que j'ai à cœur mes droits et libertés.

Au plaisir de rencontrer ceux et celles qui veulent faire quelque chose pour que ça change dans le sens de nos aspirations réalistes et légitimes! ■

Réaction à la chronique «Au-delà des apparences»

Les propriétaires de motos dites «sportives» réagissent

Photo: Didier Constant

Monsieur Serge Huard,
CAPM

Nous sommes des membres du conseil d'administration de l'Association Motocycliste Métropole, (http://www.ammetropole.ca), une association fédérée de la région 06. Notre association est largement composée (bien que pas exclusivement) de propriétaires de motos sportives et standards.

Nous nous sommes sentis interpellés par l'article « À propos des loners d'aujourd'hui » publié dans l'édition de novembre 2004 de La griffe du loup. Nous vous faisons parvenir nos réactions dans un but constructif et pour partager notre perception du problème de mobilisation des motocyclistes sportifs au Québec. Nous reconnaissons l'immense travail fait par les membres du CAPM depuis quelques années, vous êtes importants et c'est pourquoi nous prenons la peine de vous partager «en vrac» nos réflexions.

Tout d'abord, nous sommes agréablement surpris de lire le passage de votre article rétablissant les faits sur la vitesse et les motos sportives et sur le faible lien entre la vitesse et les accidents. Tant de préjugés courent sur le compte des sportifs et sur les causes d'accidents impliquant les motocyclistes!

Les loners

Nous ne partageons toutefois pas votre analyse sur le fait que les « loners » d'aujourd'hui soient les amateurs de motos sportives. Nous croyons qu'il y a beaucoup de « loners » dans toutes les catégories de motocyclistes, peu importe le type de moto. Il y a environ 16 000 motocyclistes organisés en club au Québec pour plus de 85 000 qui n'en font pas partie, et il y a quoi, 20 000 motos sportives au Québec? Même dans les 16 000 «organisés», combien participent à la vie motocycliste en dehors de la ballade dominicale? Lucie Landry-Létourneau décrit très bien cette apathie sociale dans son article « L'apathie un mal généralisé » dans La Griffe du loup de novembre 2004. Ceci dit, il y a selon nous d'autres raisons qui expliquent que les proprios de sportives soient moins présents dans les associations, le CAPM et les luttes politiques que les proprios d'autres types de motos.

L'âge

Tout d'abord, il y a une question d'âge, de génération plus que de style de moto. Étiez-vous mobilisés pour la défense des droits des motocyclistes à 25 ans? Des milliers de «moins de 30 ans» conduisent des customs et des tourings... les voyez-vous vraiment plus que les sportifs dans les associations fédérées et le CAPM? Très peu à notre connaissance. Les jeunes sont majoritairement absents de la vie associative motocycliste. En fait, les jeunes qui font partie d'associations ont souvent connu ces dernières par l'une ou l'autre des trois principales façons: par un ami membre, par besoin d'accompagnateur pour le permis... mais surtout pour une solide réduction de la prime d'assurance. Ensuite, l'appartenance au groupe se crée, et l'information politique leur est transmise, puis ils se mobilisent... parfois. Merveilleux! Combien de motocyclistes seraient restés «loners» s'ils n'avaient pas connu une association via un ami, le rabais d'assurance ou le besoin d'accompagnateur?!?

La place que prend la pratique de la moto dans la vie de son propriétaire varie énormément d'une personne à l'autre. La moto est pour beaucoup un trip de passage pour quelques années ou quelques mois (3 ans en moyenne). Dès que des pressions financières surviennent, la moto est la première sacrifiée. Les proprios de motos sportives en majorité (bien que pas exclusivement!) dans la vingtaine ou la jeune trentaine sont fréquemment confrontés à ce phénomène ayant à vivre avec des emplois plus précaires que leurs aînés et des coûts d'assu-

rance très élevés. Ils sont de plus au moment de leur vie où l'achat de la première maison et la venue des enfants requestionnent leur dispendieux loisir. Difficile de pousser ces adeptes à se regrouper et encore moins à voir les problèmes sur du long terme. Ceux pour qui la moto prend une place plus grande et se pratique sur plusieurs années sont plus susceptibles de comprendre que les gestes posés aujourd'hui auront des conséquences sur la capacité de jouir encore de la moto demain.

La base de la mobilisation: la FMQ

Les associations fédérées comme on les connaît aujourd'hui sont la base de mobilisation du CAPM et n'ont évidemment pas le même pouvoir d'attraction pour les proprios de sportives que pour ceux des autres types de moto. La plupart des associations comptent peu de leurs semblables, le type de balades ne convient pas, les intérêts diffèrent et surtout, la FMQ n'arrive plus depuis belle lurette à leur négocier le moindre rabais d'assurance. Ces «loners» qui ne trouvent pas de groupes à leur image sont privés d'information, de formation, des visites du CAPM, de La Griffe du loup...Bref, ils n'ont pas d'occasions de réfléchir sur l'avenir de leur sport, de se conscientiser aux enjeux. Ça n'excuse pas tout mais ça explique des choses et ça donne des pistes d'action!

Nous avons parfois l'impression que les organisations motocyclistes sont plus promptes à dénoncer le manque d'implication des motocyclistes qu'à se demander pourquoi ça ne va pas et induire le changement requis...Les associations, tout comme la FMQ et le CAPM, souffrent d'un problème d'image. Les sportifs ne s'y reconnaissent pas. Il y a du travail à faire de ce côté pour que les sportifs arrêtent de considérer la FMQ et ses associations comme des regroupements de Goldwing et de customs. L'image du CAPM doit aussi être refaite pour sortir des préjugés tenaces. On peut travailler la perception qu'ont les sportifs... mais on peut aussi travailler l'image (et pourquoi pas quelques fondements?) du CAPM et de la FMQ.

Une nouvelle sous-culture : Jackass, GhostRider et les autres...

Parlons de sous-culture un peu... L'attrait pour le sensationnalisme et la marginalité

n'est pas nouveau. On parle encore de «Easy rider» aujourd'hui des années après la sortie du film!!! Ce qui est nouveau c'est l'apparition et l'attraction de phénomènes tel que Jackass et Ghostrider sur l'imaginaire du public. On vit dans un monde de plus en plus règlementé, judiciarisé. On rêve tous secrètement de se foutre des règles et des conventions sociales comme Jackass ou encore, combiner cette attitude avec les prouesses techniques de Ghostrider. Cette attraction vive s'ajoute à la forte image que dégage déjà la moto, la sportive de surcroît. Cette forte image, couplée à un prix d'achat abordable (comparé à une auto performante) attire un type de motocycliste casse-cou très problématique pour notre image. Il ne fait généralement pas longtemps de la moto, mais il en fait du dommage!!! N'importe quel vendeur de moto peut vous en parler des heures... comme le font les médias et Monsieur et Madame tout le monde. On ne voit que celui qui fait le fou. La majorité, beaucoup plus respectueuse des lois et des autres, passe inaperçue.

Les médias

Les médias ne rapportent pas le train-train quotidien. Ils sont là pour rapporter ce qui est différent, exceptionnel, spectaculaire. L'image qu'ont les médias des motocyclistes, c'est ce que Monsieur et Madame tout le monde pense déjà! Les journalistes le savent. Ils trouveront toujours quelqu'un pour dire ce qu'ils veulent entendre. Nous sommes entièrement d'accord avec vous sur

le fait que l'absence de réponse organisée des proprios de sportives aux attaques et au sensationnalisme des médias fait mal au sport. Nous nous posons quand même la question à savoir pourquoi les organisations motocyclistes sont si timides à défendre les sportifs dans ces temps-là, puisque de votre propre aveu, c'est tout le monde qui risque de payer pour quelques fanfarons. Nous sommes quand même conscients qu'on «n'est jamais mieux défendus que par soi-même».

Nous pensons qu'il faut travailler d'avantage la sensibilisation auprès des motocyclistes ordinaires, les sportifs comme les

Les sportifs s'impliqueront d'avantage quand ils en éprouveront le besoin; le besoin est ce qui fait bouger l'humain... vous donniez d'ailleurs l'exemple des proprios de H-D qui sont enfin de la lutte : la motivation de plusieurs vient du fait qu'ils sont tannés de «pogner des tickets» pour leurs casques et leurs échappements!

autres. Pour changer l'image négative des motocyclistes afin de continuer à jouir de la moto, il faut commencer par se responsabiliser personnellement (bruit, comportement sur la route...), sensibiliser tous les motocyclistes que nous connaissons, mais aussi se regrouper pour combattre la perception négative qu'ont de nous la population et les médias.

Une question de besoin

Les sportifs s'impliqueront d'avantage quand ils en éprouveront le besoin; le besoin est ce qui fait bouger l'humain... vous donniez d'ailleurs l'exemple des proprios de H-D qui sont enfin de la lutte : la motivation de plusieurs vient du fait qu'ils sont tannés de «pogner des tickets» pour leurs casques et leurs échappements! C'est le besoin qui motive!!! Nous croyons que pour mobiliser les proprios de sportives, il faudra mieux cerner leurs besoins. Une idée: leur donner de l'information sur l'homologation de la moto et sur ce qui se passe à la SAAQ. Combien de proprios de motos savent ce qu'une homologation complète de la moto signifierait pour eux? Combien sont au courant des menaces d'augmentation de leur immatriculation? Qui les aident à faire le lien entre les interdictions existantes, leur propre liberté de rouler sur la route 347 et ce qui se passe avec l'interdiction aux motoneigistes sur la piste du p'tit train du nord?

Il faudra pour ce faire aller les chercher, où ils sont, passer par les forums Internet et leurs lieux de rencontre (Julep, courses, essais libres, etc.) plutôt que de passer par les associations et le Harvey's de Laval. Surtout, il faudra mobiliser des leaders sportifs qui feront le pont entre le CAPM et la junte sportive, car actuellement le langage et la culture sont trop différents pour que tous se comprennent. Ça prend des sportifs pour parler aux sportifs...

En conclusion

Nous vous avons présenté sans prétentions quelques réflexions échangées par nos membres suite à la publication de La Griffe du loup. Il y a des sportifs de réveillés!!!

Nous, membres du conseil d'administration de notre association, ne voulons pas porter sur nos épaules d'être les seuls représentants des motocyclistes sportifs du Québec. Nous sommes toutefois prêts à faire l'effort de travailler à regrouper les principaux intéressés. Oui, la balle est dans le camp des proprios de sportives pour la défense de leurs droits. Mais il faut d'abord les rejoindre afin de les informer de ces droits ainsi que des menaces qui pèsent sur eux et elles! Quelques membres de notre association et de forums Internet «sportifs» que nous fréquentons passeront à l'action en offrant de faire la liaison entre le CAPM et des proprios de sportives. Le travail sera long; les groupes de proprios de sportives, à l'exception d'associations comme la nôtre, sont peu ou pas structurés. L'information et la mobilisation passent donc par un travail de terrain important.

Nous en profitons pour lancer un défi aux autres motocyclistes «organisés» du Québec. Même si nous réussissions à aller chercher TOUS les motocyclistes sportifs du Québec, et en prenant pour acquis que les 16 000 membres de clubs sont aussi impliqués et mobilisés (!), il vous en reste plus de 65 000 à contacter... lâchez pas!!! Il y a du travail pour tout le monde ;o) ■

Martin Nadeau
François Lamoureux
Marc DeMontigny
Geneviève Pesant
Luc Desrochers

Photos: Luc Santerre

Lettre ouverte

Serge Huard apporte quelques précisions

Note de l'éditeur

Ce fut franchement stimulant de vous lire. Permettez-moi, cependant, quelques précisions dans l'unique but d'éviter de malencontreuses équivoques.

Il n'était pas dans l'intention de mon propos de laisser entendre que seuls les adeptes de motos dites sportives constituaient les «loners» d'aujourd'hui, mais bien plutôt, comme je le mentionnais, qu'ils en constituent la majorité. La distinction m'apparaît importante car, comme vous dites avec raison, ces «loners» sont présents, aujourd'hui comme hier, dans toutes les catégories de motocyclistes.

En ce qui concerne l'implication des jeunes motocyclistes dans la défense de nos droits, s'il est évident que leur présence ne fut jamais massive, il est tout aussi vrai que, depuis sa fondation, le CAPM a toujours pu en compter plus d'un et non des moins actifs. Le problème en est un de trop peu de jeunes; espérons qu'ils entendent votre appel.

Pour ce qui est de l'image à travailler, considérant que cette image est d'abord le reflet d'une réalité, plus d'amateurs de motos dites sportives se joindront à nous, plus l'image en sera modifiée. En soi, cela est important, certes, mais c'est surtout au niveau des fondements, comme vous le suggérez, qu'il y a du travail à effectuer, travaillons donc tous ensemble à augmenter le capital humain dont dispose le CAPM qui, seul, peut déterminer ces changements.

Si «les organisations motocyclistes sont si timides à défendre les sportifs», comme vous dites, je peux vous assurer qu'au CAPM nous n'avons jamais hésité à le faire peu importe les risques. Permettez-moi de vous rappeler que nous n'avons pas hésité à refuser catégoriquement l'offre d'un ministre des Transports de laisser passer une augmentation de tarification qui n'aurait touchée que les sportives en échange d'un statu quo pour les autres catégories.

Puisque c'est seulement dans l'unité que les solutions sont possibles, osons espérer que la réponse à votre appel sera à la hauteur de vos/nos espérances.

Serge Huard

NDLR

Nous tenons à informer nos lecteurs que suite à la lettre de l'Association Motocycliste Métropole et des échanges qui ont suivit, le sous-comité motos sport a repris vie. Un des signataires de la lettre, Martin Nadeau, est d'ailleurs le nouveau responsable du sous-comité.

Le sous-comité a aussi changé de nom. Ce sera maintenant le sous-comité sportif. Ce changement a pour but d'englober un plus grand nombre de motocyclistes et ne pas viser seulement les motos super sport.

Les nouveaux membres du sous-comité ont beaucoup de projet. Le principal est d'être plus présent là où le CAPM n'a aucune visibilité actuellement ou presque, soit chez les jeunes sportifs. Ils visent les rassemblements hebdomadaires et les journées en piste (Saint-Eustache par exemple). ■

Puisque c'est seulement dans l'unité que les solutions sont possibles, osons espérer que la réponse à votre appel sera à la hauteur de vos/nos espérances.

Photos: Luc Santerre

La griffe du Loup

Vol. 4 - No. 1 - January 2005

Are we talking English here or not? -

'cause the message ain't gettin' through!

Well, for the last 11 years, the Committee for Action on Politics in Motorcycling (CAPM) has been repeating the same messages. We have to admit that the message isn't getting' through - at least not always.

Whether the issue is freedom of choice, mufflers, registration fees, street closures - the CAPM's positions have been repeated in countless ways. Yet, there's always someone who'll claim that we oppose helmets, or that we defend straight pipes. Have we really not been that clear about these things - or are they too complicated? Have we simplified things too much - or are some critics acting in bad faith?

Following an article I wrote under the heading of 'Entre plume et griffe' in the last edition, I received an e-mail from a reader who misunderstood the position of the CAPM. (See the e-mail and answer under the heading 'Tribune libre') I then realized two things:

Firstly, that no matter what is written, certain readers will retain only that which follows their own thoughts - and this no matter how it is written. I'm not saying that they do that spitefully. I guess it's just human nature.

Secondly, those of us who have been involved with the CAPM for a long time now, simply take for granted things that to us seem obvious. Certainly they are obvious for us who've always been there - but likely less obvious for newcomers.

We welcome all opinions, whether for or against our positions.

The solution? As far as we're concerned, I suspect that we need to re-read what we write, and ask ourselves if they are clear enough for new readers. As far as you're concerned, may I suggest that the articles be read objectively from beginning to end, without getting stuck on just one sentence. A good example is the likelihood that some readers now think that I am 'blasting' the above mentioned e-mailer. Well, it's far from that since the intent here is simply to bring up facts that help all of us make some adjustments.

That motorcyclist wrote us to share his thoughts - a fact alone for which we are very grateful. All too often, people readily verbalize comments and criticisms without any effort to write and tell us their opinions.

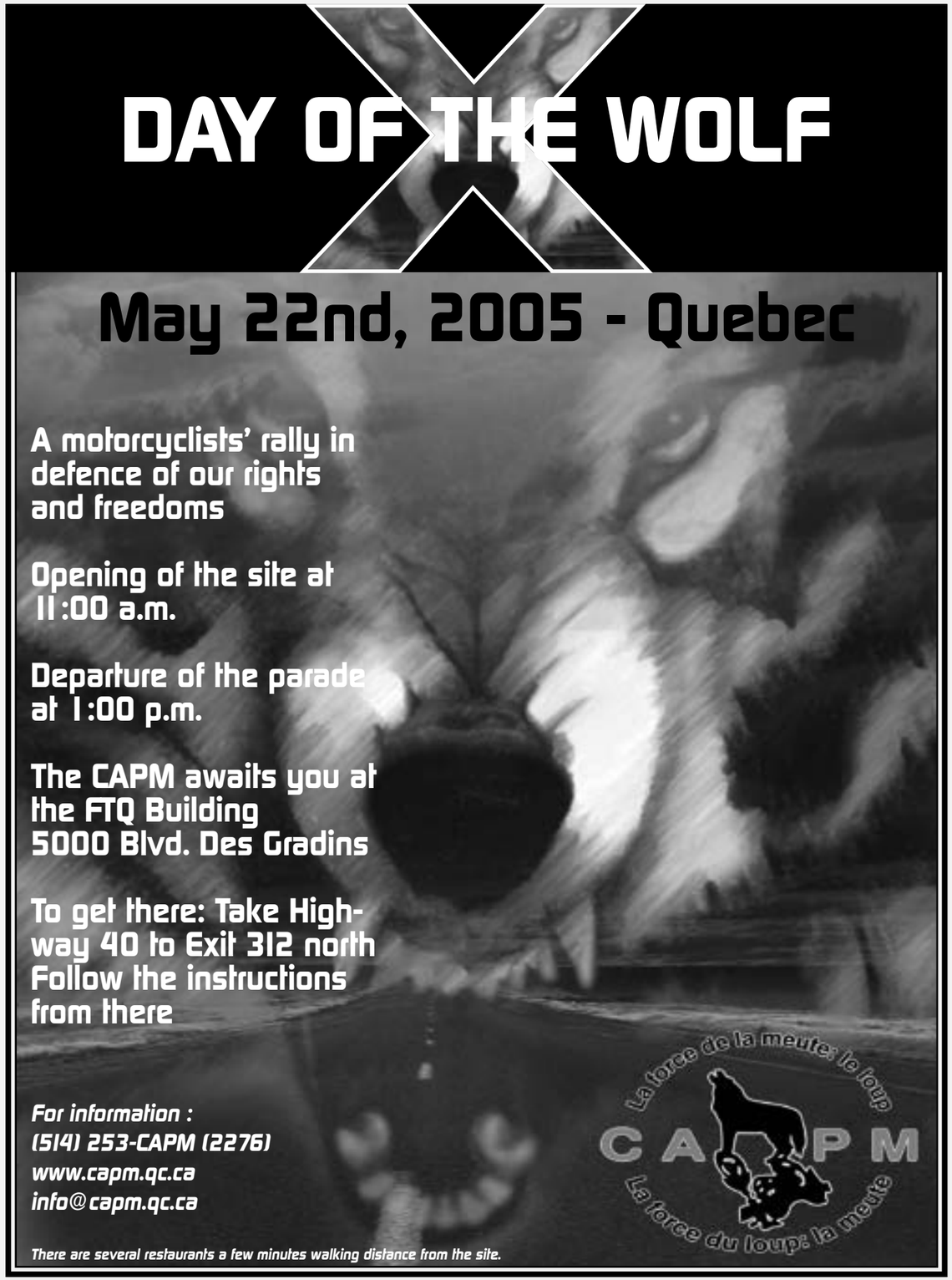
We welcome all opinions, whether for or against our positions. Of course, insults without rationales will be ignored, but thoughtful commentary will be published in the hopes of shedding light on the many considerations for all issues. (In fact, have a look at page 11 and the clarification on page 14.)

This is the way to develop a more accurate opinion. Unfortunately, if our view is the only one forthcoming, the resultant opinion won't have been based on all aspects of the problem.

So, to re-iterate our messages and avoid misunderstandings:

* The CAPM believes that riders themselves should be able to choose whether or not to wear a helmet.
* The CAPM is not against helmet wear - but rather against the obligation to wear it.
* The CAPM does not want to ban helmet wear.
* The CAPM is against the absence of mufflers - that is, we are against 'straight pipes'
* The CAPM is against the insurance portion of registration fees being structured according to the category. All motorcycles should pay the same fee regardless of type (sport, touring, custom, etc.)
* The CAPM is against street closures. There is always another way to solve the problem - if there really is a problem! ■

Pierre Tourigny
Translated by Barry Faguy



Soap Box

Hey Pierre,

I just moved here from Vancouver and I was excited to see what the comradery amongst the enthusiasts is like. I went to the bike show to find that the magazine that they were handing out was a November 2004 issue. What's up with that? It probably would have been a good idea to print a new one for the show so that you don't look second rate. Later that week when I had time to read it I read an article titled (loud pipes save life's, yeah right!)

I was disturbed to be reading this guy Barry Fogy's opinion on the matter. How this guy could be allowed to write that article makes me wonder what the editor is smoking? (its not B.C bud). This guy saying to clubs and organizations to police themselves and stand up and say something to people with loud pipes is plain stupid.

Motorcyclists or (BIKERS) have a hard enough time dealing with cars that are blinded to the fact that were on the road to truckers that drive at 130 km/hr up our ass just to piss us off and oh yeah lets not forget the police that constantly harass us because some bikers out here have a bad reputation so they nail everybody, which is another group that Barry said should be more diligent in the way bikers are treated, thanks buddy!

We do not need people like Barry helping out our cause for safe roads and freedom of the open road and the right to ride down the street without being harassed. 95% of bikers are not 1% and they should not be treated as if they were and Barry's opinion isn't helping.

On your web site it says:

What's CAPM? - Origins of the CAPM - February 10, 1996, a little more than two years after its foundation (on October 2, 1993), the Motorcyclists Political Action Committee received the confirmation of its mandate as official spokesman and defender of the rights and freedoms of Quebec motorcyclists. This from a general meeting joining together more than 650 representatives, accounting for 95% of the motorcyclists organizations of Quebec .

I guess that I'm not part of that 95% because I'm not being represented here. Because if I was, this organization would be bilingual and the personal writing for the organization would be doing so in the best interest of all bikers.

Maybe you should hook up with BCCOM (British Columbia Coalition of Motorcyclists) for what is in a motorcyclist's best interest. Maybe you should be fighting for better roads. Ever hit a pot hole at 100km/hr? Or keeping trucks in the right lane and reducing their speed within city limits.

Sincerely (A true motorcyle enthusiast),

B. Day

Dear B. Day,

[...] Just so you know, the CAPM actual distributed copies of it's three most recent versions of "La Griffe du Loup", so unfortunately, you seem to have managed to grab the one from November 2004 (or we may have run out of the others by that point).

With regard to Barry's article on Loud Pipes, it accurately reflects the positions taken by the CAPM. I'll translate the CAPM's official position regarding motorcycle exhaust: "The CAPM, on the question of exhaust systems, demands the same rights as those accorded to other motorists, that is to say, to be able to replace the original exhaust systems, or a part of the original exhaust systems, with non original equipment manufacturer equivalents, on the same basis as that accepted for other motor vehicles" and it's position on "straight pipes" : "The CAPM does not consider the absence of mufflers as a right".

If motorcyclists do not stop making so much noise when we ride, we will no longer have anywhere to ride, nor will younger generations. There are absolutely NO facts whatsoever to prove that "Loud pipe save lives". If this were true, you could tape the horn down on your bike, and get the same results, all the while benefiting from the pleasure of listening to the sound of the horn yourself. The CAPM is not alone, but is joined by the likes of such organizations as the American Motocyclist Association (AMA) and the Motorcycle Riders Foundation (MRF) [...] to create a joint effort which started in April 2004 to get people to "Pipe down". The Motorcycle and Moped Industry Council (MMIC) in Canada is also in talks with it's members on how to best deal with the issue.

[...] It is a plain fact that if motorcyclists do not start policing themselves, their rights will be restricted, whether it be by being banned from riding in certain areas, or being required by law to maintain OEM mufflers - thereby killing customization.

More and more municipalities both in Canada and the US are adopting restrictions on where motorcycles can be ridden. You will now be ticketed in Daytona during Bike Week for making too much noise. Some cities are even looking at regulations permitting them to seize your bike immediately on a noise citation.

In the past two seasons, the CAPM has barely headed off several bans right here in Québec, the most recent being in Chambly, as recently as last month.

As for what the CAPM is actually doing for you, whether you consider yourself to be represented by us or not, it is currently sitting down with representatives of the Ministries of Transport, Justice, Public Safety, Municipal affairs, Tourism and Finance to discuss the status of motorcycling in Québec.

[...]

If you don't feel that the CAPM is working for you, that's your perogative, however, we disagree. The magazine is not bilingual, simply because the editorial staff feels that most English-language Quebecers are sufficiently bilingual to not require translations of every article. We try and ensure that those which do appear in English are original material, so as not to bore our bilingual readers.

Again, thanks for your comments, and please feel free to write again to continue this discussion if you feel you have anything to add.

Regards,

Jennifer Ross
Administrator and Information sub-committee chair CAPM

International news

USA - November 23, 2004
#04NR44 - Bill To End Discrimination Against Bikers Passes Senate

A bill to close the current health insurance discriminatory loophole has been passed by the United States Senate. This legislation, S.423 Health Care Parity for Legal Transportation, was authored by Sen. Susan Collins (R-ME) and Sen. Russ Feingold (D-WI). The Motorcycle Riders Foundation would like to thank every SMRO that raveled to Washington, DC to lobby for this legislation since the 108th Congress began in January of 2002. Without the dedication and commitment of these individuals and organizations, this measure certainly would not have passed.

The very last bill to pass before the Senate adjourned at 12:30 AM Sunday, November 21st; this legislation will prohibit health plans from refusing coverage based on the source of the injury.

Passage in the Senate is a huge victory, but there is still a lot of work to be done. The House of Representatives is scheduled to return to Washington for official business the second week of December. We have a unique opportunity before us to make motorcycling history and to make that happen, the Motorcycle Riders Foundation is issuing a call to action.

The MRF is asking every motorcyclist to call their member of the US House and urge them to support the Senate bill, S. 423. The Senate bill will be sent to the House when Congress reconvenes in December. We must gather enough support from our champions in Congress, to insure that leadership will have no choice but to bring the measure up for consideration. If our members of the US House do not hear from motorcyclists across the country, the bill will certainly die.

Contact: Jeff Hennie, MRF Vice President - Government Relations - jeff@mrf.org

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 contact Jennifer Ross: 450-375-9787
Web site: http://www.capm.qc.ca
Email: info@capm.qc.ca
Editor of La Griffe du Loup:
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.

Committee for Action on Politics & Motorcycling

The mission of the Committee for Action on Politics & Motorcycling (CAPM):

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

CAPM'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 CAPM, 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 CAPM.*
  The strength of the CAPM 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 CAPM 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.

Implication

ACTIF OU PASSIF

De quel côté de l'action êtes-vous?

Jean-Louis Larroza

Photos: Pierre Tourigny

Au moment d'écrire ces lignes, la saison de moto tire à sa fin. Dans toutes les associations, l'heure est au bilan.Tout y passe : les états financiers, la température, les randonnées, les cafés-rencontres et, bien évidemment, le nombre de kilomètres parcourus durant l'été toujours trop court.

Il y a cependant un petit quelque chose que l'on oublie toujours d'analyser en fin d'année : «qu'ai-je fait ou accompli, individuellement ou en groupe pour le monde de la moto?» Pour certaines personnes (et elles sont très bien connues) un tas de choses : réunions, activités, organisation et participation, défense des droits des motocyclistes, donc PRÉSENCE ACTIVE. Pour d'autres il faut honnêtement se questionner sur l'individualisme et l'apathie.

L'individualiste se balade seul, n'aime pas se mêler à la communauté motocycliste mais sera toujours le premier à renouveler son adhésion à une association pour bénéficier des avantages au niveau des taux d'assurances. En général, sa seule présence à une assemblée de son association se résume à la signature du renouvellement de son adhésion. Ne pensez surtout pas le voir apparaître lors de la Journée du loup. Lui, il est parfait, sa moto est «parfaite» donc il ne se fera jamais arrêter par la police. Il pense posséder tous les droits. Le rêve est gratuit (pour l'instant) mais attention au réveil, il pourrait être brutal.

L'apathique lui, il est également membre d'une association. Il ne s'implique jamais, a peur du bénévolat, assiste normalement à toutes les assemblées de son association mais est assis prudemment dans le fond de la salle. Il n'organise rien, n'est jamais bénévole, n'accepte aucun poste administratif mais profite avantageusement du travail des autres. Toujours présent quand tout baigne dans l'huile, trop occupé ailleurs quand vient le temps de se salir un peu les mains. Il n'hésite cependant pas à dénigrer, sans aucune gêne, soit une décision de son CA ou la longueur des assemblées, soit la lenteur ou la vitesse d'une randonnée, soit le choix de destinations ou l'heure du retour.

> «Les plaques, les interdictions... ça touche tout le monde, sans exception.»

Individualistes et apathiques, il serait grand temps que le réveil sonne tout près d'eux. Que les endormis se réveillent! Qu'ils commencent à réaliser que dans leur petite bulle personnelle, ils ne sont certes pas intouchables et encore moins invulnérables. Toutes les brimades, toutes les interdictions s'adressent à eux également. Ce n'est pas en restant isolé et passif que les choses changent, bien au contraire. À trop regarder le train passer, on en vient à manquer le dernier wagon.

CAPM = Coopération - Action - Participation - Mobilisation

Bon hiver à tous. ■

Reconnaissance

La Fraternité émérite du CAPM

Il ne faut pas reléguer aux oubliettes nos compagnons d'armes

Serge Huard
s.huard@capm.qc.ca

L'évolution d'une organisation, motocycliste ou autre, dépend essentiellement du capital humain dont elle dispose. Toutes les organisations sont la somme des individus qui la composent, ni plus ni moins. Cela dit, il arrive parfois que, parmi ces individus, quelques-uns se distinguent d'une manière singulière par l'intensité de leur travail, l'abnégation de leur idéalisme et la contagion de leur passion. Ce sont ces personnes qui, plus que tout autre facteur, sont à la base du succès d'une organisation. Malheureusement, et plus spécifiquement dans les organisations motocyclistes, une fois leur tâche accomplie, on a souvent, trop souvent la fâcheuse tendance à reléguer ces individus d'exception aux limbes de l'oubli. Parfois parce que certains qui prennent la suite ne trouvent d'autres moyens de se mettre en valeur qu'en rabaissant les autres ou en minimisant leurs accomplissements, d'autres fois, par simple négligence. Peu importe les raisons de cette aberration, le résultat est toujours le même : ceux qui agissent ainsi se privent stupidement d'une expérience inestimable et, qui plus est, ils lancent un message négatif à tous ceux qui pourraient être tentés de se joindre à leurs rangs pour s'impliquer.

Le Comité d'action politique motocyclistes (CAPM), très conscient de cette réalité, a récemment pris les mesures qui logiquement s'imposent pour éviter ce genre de situation en créant ce qu'il est maintenant convenu d'appeler la «Fraternité émérite du CAPM». Le but visé est d'instituer un lien organisationnel avec ces compagnons d'armes exceptionnels qui ont fait en sorte que le CAPM devienne ce qu'il est, c'est-à-dire une organisation d'avant-garde qui fait la fierté des motocyclistes préoccupés par leurs droits et qui suscite l'envie de nombreux motocyclistes de l'extérieur du Québec.

Michel Désalliers, premier membre de la Fraternité émérite du CAPM

> «Certes, il y a une question d'honneur, pas tant pour Michel que pour nous, mais il y a aussi, surtout, devoir de mémoire, parce que l'ignorance est toujours néfaste.»

Les critères et conditions d'adhésion sont, par définition, très sélectifs. La personne admissible doit :

* avoir été membre actif du CAPM depuis au moins 5 ans;
* avoir acquis une expérience hors de l'ordinaire;
* avoir développé une expertise remarquable dans au moins un domaine;
* avoir une vision englobante de la mission du CAPM;
* être reconnu comme tel par les membres du CAPM.

Seul le conseil d'administration (CA) du CAPM en fonction a le pouvoir de proposer une nomination à la Fraternité émérite, mais toute et chacune d'elles doivent être entérinées subséquemment par les membres en réunion.

La fonction de la Fraternité émérite est d'analyser et son pouvoir en est un de recommandation. Elle se réunit selon les besoins et/ou sur demande du conseil d'administration du CAPM. Tous ses membres sont invités à participer aux réunions du CA, avec droit de parole mais sans droit de vote, aux assemblées générales annuelles (AGA) et aux Conférences bisannuelles, avec droit de parole et de vote. Son seul officier, le coordonnateur de la FE du CAPM, est élu par ses pairs.

La structure déterminée, il fut ensuite décidé de procéder à la toute première nomination. Qui de mieux comme tout premier adhérent de la Fraternité émérite qu'un membre du CAPM qui fut de tous les dossiers, de toutes les batailles et qui répondit toujours par l'affirmative aux appels, s'il ne les avait pas tout simplement précédés... et, ce, durant plus d'une décennie; en occurrence, un des derniers mohicans... pardon, un de ses trois derniers membres fondateurs, soit Michel Désalliers. Sa nomination fut entérinée à l'unanimité lors de la réunion de membres suivante.

Certes, il y a une question d'honneur, pas tant pour Michel que pour nous, mais il y a aussi, surtout, devoir de mémoire, parce que l'ignorance est toujours néfaste. ■

Chronique judiciaire

Quoi faire ?

Ou l'ABC d'une contestation de contravention

Normand Noiseux
Porte-parole du CAPM
n.noiseux@capm.qc.ca

Illustration: Benoît Léonard

Bon an, mal an, le CAPM reçoit environ 150 appels téléphoniques en regard de contraventions reçues par des motocyclistes. Nous avons évalué qu'il serait donc judicieux de fournir aux motocyclistes, les étapes à franchir et les gestes à poser lorsqu'ils reçoivent une contravention.

La première question à se poser est de savoir si vous jugez que cette contravention vous a été remise sans motif valable. Si c'est le cas, vous devez décider si vous voulez contester. À ce chapitre, un appel au CAPM pourra vous éclairer sur la décision à prendre. Une contravention qui, selon vous, vous a été remise injustement, devrait faire l'objet d'une contestation, car ne pas la contester revient à dire que le policier a eu raison de vous la donner. Cependant, le choix de contester vous revient. Nous vous rappelons que le CAPM défend uniquement les motocyclistes injustement accusés. Rappelez-vous que vous n'avez que 30 jours pour le faire. Si vous décidez de contester, vous devez retourner la partie de la contravention à cet effet en plaidant non coupable. Vous pouvez en même temps retourner les raisons qui justifient votre contestation, si vous le désirez. Il arrive que les raisons invoquées fassent tomber la contravention, mais elles doivent être sérieuses et incontestables.

Vous recevrez donc ultérieurement la date d'audience de votre cause. Dépendamment des villes, on peut compter de 4 à 12 mois avant que la cause soit entendue. Entre temps, communiquez avec la cour municipale où sera entendue la cause et demandez à recevoir les notes du policier, communément appelées la divulgation de preuve. Vous y avez droit et elle décrit quelles sont les preuves qui seront déposées contre vous par la couronne, lors de votre audience en cour. Si vous jugez qu'elles seront difficiles à débattre, vous avez encore la possibilité de payer la contravention sans qu'elle entraîne des frais d'administration.

D'ici à votre comparution, vous pouvez vous préparer en accumulant diverses preuves pour votre défense. Des éléments tel que le catalogue de pièces qui certifie que votre silencieux ou votre casque est conforme, une lettre de votre marchand attestant qu'il vous a vendu un silencieux ou un casque conforme et une copie du jugement de Granby en Cour supérieure, pour les contraventions de silencieux, sont un bon point de départ pour vous défendre.

Lorsque vous recevez votre date de comparution, n'oubliez pas de contacter le CAPM deux semaines avant la journée de l'audience. Ayez en main toutes les informations telles que la date de l'infraction, la ville, votre marque de moto ou de casque, votre marque de silencieux, les inscriptions qui y apparaissent, s'il y en a, les actions du policier, votre date de comparution, l'heure et le numéro de la salle d'audience. Nous rappelons que le CAPM ne défend pas les causes où il y a absence de silencieux (straight pipes).

Toutes ces informations seront communiquées à l'avocat du CAPM qui vous contactera dans les jours précédant l'audience afin de vous conseiller sur la façon de vous comporter et les pièges à éviter. Ce service est gratuit.

Par la suite, c'est à vous de jouer. ■

La moto

Une solution ou un problème?

Cela dépend de la volonté des élus

Noël-André Scano
nas@capm.qc.ca

La moto, beaucoup moins encombrante

Dans une société québécoise qui s'individualise et où on note souvent une seule personne dans son auto, il est étonnant de voir la moto autrement que comme un véhicule récréatif.

Et pourtant, depuis des décennies, la moto a été adaptée à de multiples utilisations. Que ce soit actuellement dans le tiers monde (Riders for Health en Indonésie) où des médecins l'utilise afin de rejoindre les malades dans des coins reculés et souvent inaccessibles en automobile, ou en Europe où elle est plus qu'un véhicule de loisirs.

La moto comme alternative à l'automobile, est un outil soit pour effectuer des livraisons (les livreurs de pizza en Europe et au Mexique), soit pour des escortes lors de parades et/ou d'événements sportifs, soit simplement pour se rendre au travail dans une circulation dense.

La Suède, un pays très sensible à tout ce qui touche à la sécurité (qu'on pense à Volvo...) a un service de médecins sur deux-roues motorisés et un d'assistance routière (un genre de CAA sur 2 roues...). L'Asie elle, utilise depuis longtemps la moto pour contrer les perpétuelles congestions urbaines. Les pompiers de Hong Kong ont même équipé des motos pour des actions d'urgence dans les tunnels. À travers le monde industrialisé, même les services de police ont leurs escouades motocyclistes, pourquoi?

De son côté, un inventeur suédois a créé une moto-remorqueuse. Il profite de la file d'urgence et des espaces entre les autos pour remonter rapidement la circulation jusqu'au véhicule en panne afin de le déplacer. Il l'accroche alors, comme le ferait une remorqueuse, à l'arrière de sa Honda 1800 modifiée, et dégage ainsi le trafic.

La mobilité plus rapide et un faible encombrement (tant pour les déplacements que pour le stationnement) sont des faits incontestables en milieu urbain. Malgré cela, ce moyen de transport ne bénéficie que d'une infime attention au niveau politique qui cherche pourtant des solutions aux engorgements grandissants.

Combien de motos faut-il pour combler une place occupée par une automobile?

En 2003, Londres décidait d'implanter un droit d'entrée dans le centre-ville. Une première mondiale! Seules les motos n'étaient pas touchées. Un représentant du ministère des Transports britannique a même dit «les motos ne posent pas de problèmes. Elles ne créent pas d'embouteillages. Elles font, au contraire, partie des solutions». L'exemple a été suivi par la ville de Stockholm (encore la Suède!). Et la Suisse envisage des mesures similaires...

Efficace pour remonter un bouchon de circulation

À Barcelone (Espagne), les nouveaux stationnements privés doivent désormais réserver une place aux deux-roues motorisés pour trois places aux voitures.

Certains entrepreneurs français ont même enfreint les règles établies concernant les permis de taxi pour opérer des taxis-moto... Finis les encombrements! Hep, taxi!

Les grandes capitales européennes se penchent sérieusement sur de nouvelles politiques d'intégration du deux-roues motorisé dans le transport. Même si ce n'est pas autorisé, une entente tacite permet aux motocyclistes de remonter les files de véhicules immobilisés dans les embouteillages quotidiens. Le respect du motocycliste se remarque jusqu'à la façon de le laisser se placer en tête de la circulation à un feu de signalisation! En plus d'aménagements spécifiques qui autorisent le stationnement de plusieurs motos en toute sécurité.

Photos: Luc Santerre

Au Mexique, la pizza se livre sur deux roues

Photo: Pierre Tourigny

Que fait le Québec qui semble au contraire considérer la moto comme une «nuisance» ou simplement un véhicule de promenade?

Ce n'est pas parce que l'hiver force les motocyclistes à hiberner malgré eux qu'ils sont une catégorie à part dès le beau temps revenu! Les mentalités doivent changer pour faire place à une concertation entre les autorités en place, le ministère des Transports, la SAAQ et les motocyclistes afin d'intégrer la moto dans la circulation urbaine, pas seulement sur les routes de campagne, une belle fin de semaine ensoleillée!

De plus en plus d'usagers à travers le monde utilisent la moto (et l'intérêt pour le scooter le prouve), beau temps, mauvais temps. Pour la rapidité, l'autonomie, l'économie d'essence, la facilité de déplacement en ville et l'opportunité de stationnement. Nos élus et fonctionnaires qui lorgnent constamment sur l'Europe devraient pour un temps oublier les images du passé où le motocycliste était considéré comme un «bandit» et adapter certaines solutions de circulation urbaine et de mobilité, au contexte du Québec. Au lieu d'imposer des contraintes qui découragent l'utilisation de la moto comme : les interdictions de circuler dans certaines rues (est-il utile de répéter que 92% des rues de Longueuil sont interdites aux motocyclistes?), le coût des plaques d'immatriculation (et la menace constante d'une augmentation élevée!), l'homologation d'une des composantes de la moto, et les règlements interprétés sur le port du casque, les politiques devraient travailler de concert avec le monde motocycliste. Peut-être que le verbe «travailler» laisse rêveur...

La moto-remorqueuse suédoise

Parfois, la volonté de discuter semble être là, sauf que les réunions de toutes sortes n'aboutissent pas à des résultats mais à des culs-de-sac!

Il faut croire que le Québec ne tient pas tant que cela à l'économie que génère annuellement la pratique de la motocyclette mais retire quand même de substantiels revenus de plus de 100 000 immatriculations! ■

Références :

Riders for health:
www.riders.org/2003/html/life_rider.php
Tow Bike:
www.comingthrough.se/index.php
Taxi:
www.moto-jet.com
www.city-bird.com
www.diskuba.hpg.ig.com.br/mototaxi.htm

DÉFI & CONTROVERSE

Traduction d'un éditorial du MRF

[Ce texte est la traduction d'un éditorial du président de l'époque de la Motorcycle Riders Foundation (l'équivalent américain du CAPM), Mark Buckner, publié dans le MRF Report et republié par le CAPM en 1996. Il mérite plus qu'une lecture rapide, car il aborde les défis et les controverses dans une perspective d'espace-temps. J'ose exprimer le souhait qu'il soit lu et relu par tous ceux que le motocyclisme passionne... les autres ne comprendraient probablement pas. Serge Huard]

Il a été dit que «la dimension ultime d'un homme ne s'extériorise pas où il se tient dans des moments de confort et de convenance, mais où il se tient dans les moments de défi et de controverse». Ceci me fait penser à toutes ces personnes qui, à travers l'histoire, se sont retrouvées dans des situations difficiles, et qui ont tout donné afin d'atteindre leur but. À certains moments, le prix qu'ils ont dû payer fut sans doute lourd, mais la satisfaction gagnée en restant fidèles à leurs idéaux, a dû aussi être énorme. On me rappelle aussi que même si les leaders reçoivent et le crédit de la victoire et le blâme pour la défaite, ce sont les individus qui s'impliquent dans une situation qui font la véritable différence.

Récemment, je discutais de ce sujet avec un ami, et il me disait qu'il aurait aimé être né 200 ans auparavant. Il sentait que cette époque était plus intéressante, que les gens avaient plus de liberté individuelle qu'aujourd'hui, et qu'il aimait l'idée de se frotter contre les éléments adverses de l'époque. J'ai aussi entendu des gens qui auraient aimé être nés 100 ans plus tard, s'imaginant que la vie aurait plus de signification et moins d'incertitude dans le futur. En ce qui me concerne, je ne peux m'imaginer un meilleur temps pour vivre que le présent.

Malgré tout le romantisme que l'on

> «...ce sont les individus qui s'impliquent dans une situation qui font la véritable différence...»

attache au passé et au futur, les défis qui nous confrontent aujourd'hui sont aussi importants que ceux affrontés dans le passé, ou ceux auxquels nous ferons face sur les routes du futur. [...] Étant donné que la plupart des américains sont devenus complaisants en rapport à leurs droits individuels, ceux de nous qui s'impliquent peuvent donc avoir un impact considérable.

La constitution des USA, un des documents les plus incroyables jamais écrits, est continuellement sous attaque, et seulement une poignée d'Américains semble avoir assez d'intérêt ou suffisamment de volonté pour se battre contre les attaques dont elle est sujet. Pourtant, elle tient.

Plusieurs formes d'ingénierie sociale, un euphémisme pour «plus de contrôle gouvernemental, c'est meilleur pour vous», sont des tentatives de domination à l'encontre de notre indépendance individuelle, de plus, nous vivons une période où sévissent le manque d'initiative et la notion que les gens ne devraient pas nécessairement être responsables de leurs actes. Tout cela est accepté au nom d'une société qui se dit attentionnée. Pourtant, plusieurs Américains sont mieux informés et formés que cela, malgré toute l'influence à laquelle nous sommes assujettis via les mass médias.

Nous faisons face à des défis quotidiens qui vont à l'encontre de nos libertés, et nous sommes bombardés de tous les cotés. Pourtant, nous gagnons. En fin de compte, si vous aimez une bonne bataille, je ne sais pas ce que vous pourriez demander de plus.

Heureusement, le mouvement des droits des motocyclistes attire des gens qui aiment les défis et ne craignent pas la controverse, ces deux choses qui font que la vie vaut la peine d'être vécue. L'utopie n'a pas de sens pour les gens qui allient le réalisme et l'activisme, et qui veulent plus de la vie que les routes de la facilité. Ces gens comprennent qu'ils ont une responsabilité envers eux-mêmes et leur postérité, et embrassent cette responsabilité à bras ouverts.

Plusieurs autres personnes dans notre société regardent les volontaires politico-activistes avec dédain. Ils s'imaginent être supérieurs intellectuellement en rapport à des gens assez fous pour croire qu'ils peuvent se battre contre un gouvernement et gagner. Lorsque confronté avec cette attitude, j'essaie de me souvenir des mots de Théodore Roosevelt. En 1910, il disait : «Ce n'est pas la critique qui compte, ni non plus l'homme qui démontre comment l'homme

> «... Les défis qui nous confrontent aujourd'hui sont aussi importants que ceux affrontés dans le passé, ou ceux auxquels nous ferons face sur les routes du futur...»

fort trébuche ou bien comment l'activiste aurait pu faire mieux. Le crédit appartient à l'homme qui est vraiment sur la scène, là où l'action se passe, dont la figure baigne dans la poussière et le sang, qui commet des erreurs, et qui n'atteint jamais totalement son but, qui connaît le grand enthousiasme, la grande dévotion, qui se donne pour la cause, qui au mieux, à la fin, connaît le triomphe du grand exploit, ou qui au pire, s'il échoue, au moins échoue en bravant beaucoup, afin que sa place ne soit jamais parmi ces âmes froides et timides qui ne connaissent ni la victoire, ni la défaite». Si vous me le demandez, nous aurions bien besoin de quelques autres Teddy Roosevelt. ■

Pauvre «ti-pit»

Y'en a qui font vraiment pitié!

Pierre Tourigny
rdclagriffeduloup@camp.qc.ca

Photos: Pierre Tourigny

Lorsque Bell a sorti ses publicités mettant en scène des cultivateurs, oh! pardon, des agriculteurs de l'époque, des agriculteurs ont réagi en disant que l'image que projetaient ces publicités renforçait les préjugés du public envers eux. Snif, Snif!

Plus récemment, une compagnie de... (téléphone cellulaire je crois!?!? Pas certain) a fait un lancement de son produit à Toronto. Lors du lancement, il y avait de jolies hôtesses qui étaient habillées en infirmière. Dans le très sexy s'il vous plaît! Les infirmières ont réagi, « Cela ne présente pas la réalité, etc... ». Snif, Snif!

Qu'est-ce que ces personnes là feraient si elles étaient motocyclistes? Est-ce qu'un cultiva... Est-ce qu'un agriculteur se fait arrêter pour vérification parce qu'il est agriculteur? Est-ce qu'un agriculteur se voit interdire le centre-ville parce qu'il est agriculteur? Est-ce que les infirmières se voient liées par les médias au crime organisé? Ça ne semble pas être le cas.

De notre côté : «La police ne cesse pas de m'arrêter pour vérification et me donne des tickets.» As-tu des «straight pipes»? Oui. Tant pis pour toi. Snif, Snif!

Un journaliste motocycliste du Québec a déjà écrit un mot sur une des Journées du loup. Dans son texte il utilisait le terme «motard». Je lui avais écrit pour lui dire que son article était juste et de bonne qualité mais que le terme «motard» n'aurait pas dû être utilisé. Il m'a répondu que les

> «As-tu des «straight pipes»? Oui. Tant pis pour toi. Snif, Snif!»

motocyclistes québécois devraient être moins pointilleux sur ce terme et de l'accepter tel qu'il est utilisé dans la francophonie.

Le petit Larousse et le Multi dictionnaire sont clair : Motard = motocycliste. Pour ce qui est de la définition principale du moins.

Après réflexion, j'étais d'accord avec lui. Pourquoi ne pas utiliser un terme parce qu'une poignée de journalistes en manque de sensation forte l'utilise à des fins de sensationnalisme?

Oui il y a des cultivateurs épais (du genre publicité de Bell), oui il y a des infirmières sexy et oui il y a des motards qui roulent dangereusement et/ou trop bruyamment! Soit! Celui qui généralise à partir d'un individu vaut-il la peine qu'on y porte attention? Ce ne serait pas plutôt lui l'épais? Ceux qui utilisent ces préjugés valent-ils mieux?

Tout le monde sait qu'aujourd'hui pour être agriculteur cela demande beaucoup de connaissances autant en agriculture qu'en administration. Au même titre, les infirmières font un travail qui n'est pas facile et qui demande aussi de grandes compétences.

Qu'y a-t-il de mieux à faire?

Pour nous motards, c'est une question de civisme. Passons le message autour de nous. Pour l'instant la priorité numéro 1 est le bruit excessif. Le CAPM n'a jamais défendu les «straight pipes» et ce n'est pas pour rien. Nous ne sommes tout de même pas pour défendre notre ennemi numéro un! Les fabricants, les distributeurs et maintenant les commerçants sont sensibilisés au problème du bruit. Alors faisons mentir les pousses crayons qui nous mettent tous dans le même panier des «faiseux de train».

Réduisons le nombre, déjà pas très élevé mais malheureusement très remarqué, de «faiseux de train». L'avenir de la moto en dépend. Parce que le bruit excessif ce n'est pas que le problème du motocycliste en faute, mais notre problème à tous.

Pour ce qui est des agriculteurs et des infirmières, je comprends vos revendications mais... Comparez le nombre des «attaques» qui sont dirigées vers les motocyclistes versus celles dont vous êtes victimes. Vous allez comprendre. ■

Nouvelles internationales

Des nouvelles de notre petite planète

Jennifer Ross
j.ross@capm.qc.ca

Rappels: Si vous possédez une moto récente (1996 et plus) et que vous voulez savoir s'il existe des rappels de la part du fabricant, vous pouvez consulter ce site Internet (malheureusement seulement en anglais)...
http://motorcycles.about.com/cs/motorcyclenews/l/blmotorecalls.htm

Selon un article dans le Journal «The Morning Sentinel», des études récentes tendent à démontrer que le port du casque réduit les blessures à la tête tout en augmentant le pourcentage de blessures débilitantes au cou.

Les études depuis 15 ans ont démontré qu'à une vitesse d'impact plus grande que 13 milles à l'heure peut s'ensuivre des blessures sévères au cou. En fait, chacun des casques approuvés par le département de Transports américain porte un désaveu déclarant que le casque ne protégera pas votre tête à des vitesses excédant de 15 milles à l'heure.
Norman Fickett

CONCORDE, N.H. - Un projet de loi devant la Législature des motocyclettes plus silencieuses.

Le projet de loi ferait en sorte que des tuyaux d'échappement de motocyclettes ou des moteurs qui produisent plus de 110 décibels seraient illégaux.

La police a dit que la mesure rendrait plus facile l'application des limites de bruit excessif aux événements comme la semaine des motos (Bike Week) annuelle de Laconia. Mais les enthousiastes disent que les moteurs plus bruyants rendent une moto plus tape-à-l'oeil et plus sécuritaire parce que les autres entendent l'arrivée de la machine.

Actuellement les motocyclistes peuvent modifier leurs systèmes d'échappement en autant que ceux-ci demeurent en deçà de 106 décibels - semblable au bruit émis par un souffleur à neige. Un klaxon d'automobile est environ 110 décibels.
Source WNNE sur le site Internet

PROTESTATION CONTRE LE CASQUE EN INDE: Coupant à travers les lignes de partis, les élus de la Société Municipale Pune (PMC) ont résolu de lancer une protestation de masse contre la décision de l'état d'obliger le port du casque pour les motocyclistes et les passagers. Ce sont des élus qui protestent ce que l'État dit à l'effet de ce qu'ils doivent faire.
Source: The Gunny's Sack

NHMRO Newsletter:
La NHMRO sera l'hôte cette année de la conférence « Beast of the East » de la MRF. Le tout se déroulera les 29, 30 avril et 1er mai 2005 à Bedford, N.H. (N.D.L.R. : Le CAPM sera présent pour une quatrième année consécutive). Pour plus d'information sur cette conférence, consultez le site www.mrf.org.

Avon and Somerset Constabulary, UK - Ce ne sont pas les motos qui tue les motocyclistes, ils se tuent eux-mêmes! Ce message plutôt difficile à prendre est celui de la police. En 2004 (dans ces comtés d'Angleterre) il est survenu 21 décès, une augmentation de 91% sur l'année précédente et le plus haut taux depuis les neufs dernières années. La recherche démontre que les hommes entre 30 et 49, utilisant des motos de 125 cc et plus, prennent des risques excessifs en termes de vitesse et manquent de jugement. ... Malgré que les motos composent seulement 1% des véhicules, ils composent 22% des décès.

L'AVENIR EST DANS LE MOTOCYCLISME DIT MAG
Le « Motorcycle Action Group » (MAG) accueille l'annonce du ministre de la sécurité routière, David Jamieson, de la publication de la première « National Motorcycling Strategy » (NMS) qui est destinée à garantir l'intégration de la motocyclette comme moyen de transport.

MAG a travaillé implacablement au cours d'une période de cinq années, avec le reste de la communauté de motocyclette au sein du Groupe Consultatif, sur les recommandations sur le motocyclisme pour le Gouvernement afin de faire avancer celles-ci vers une stratégie de motocyclette nationale.

Le motocyclisme a maintenant l'opportunité de se représenter à la hauteur des moyens de transport principal avec la reconnaissance du Gouvernement qu'un nombre croissant de gens tourne vers les motocyclettes et les scooters pour combattre la congestion en plus qu'un véhicule de plaisance. [...] ■

RÉCOMPENSE

Une récompense de 100$ est offerte à quiconque fait la preuve que le CAPM a déjà défendu les «straight-pipes».

Au-delà des apparences

Critique versus chialage

Ils sont loin d'être jumeaux!

Serge Huard
s.huard@capm.qc.ca

Avant de mettre ces deux termes en opposition, advenant que cela soit du domaine du possible, il importe logiquement de définir ce qu'ils signifient vraiment. En agissant en cohérence avec la raison, nous aurons au moins fait un pas dans la bonne direction, c'est-à-dire que, à l'encontre de la facilité, nous éviterons de partir inutilement en guerre, s'il y a lieu de la faire, contre quelque chose de flou ou, pire, d'inconnu.

En ce qui concerne le premier terme, la critique, on ne risquerait pas trop de se tromper si on entendait par ce mot l'exercice de la tendance de l'esprit humain à émettre des jugements plus ou moins sévères, défavorables ou négatifs sur la valeur de pensées ou d'actions émanant d'une personne ou d'un groupe de personnes. En essence, c'est ce dont il s'agit normalement lorsqu'on parle de la critique.

Quant au deuxième, le *chialage*, sa signification serait - Oh! Surprise! - la même que celle du précédent terme. Hé oui! Rien de moins que cela mais, distinction fondamentale, avec un *petit* quelque chose en plus. Le *chialage* impliquerait donc, lui aussi, l'émission de jugements plus ou moins sévères, défavorables ou négatifs sur la valeur de pensées ou d'actions, cependant - et c'est là que ledit *petit* plus s'ajoute - en *geignant*, en *aboyant* ou en *chiant*. Plutôt rude (vulgaire, diront certains) comme définition, toutefois, à la lumière de l'expérience péniblement acquise, il ne serait pas dans mes intentions de contester cette définition, d'autant plus qu'elle ne provient pas de l'un de nos rangs, mais d'autorités aussi incontestables en la matière que *le Grand Robert de la langue française* et de *L'argot et ses origines* de Larousse.

À force de trop chialer, on peut se retrouver seul

«La critique n'est donc pas un ennemi; elle est bien plus [...] un allié à ne pas négliger.»

Cette distinction clairement établie, nous pouvons maintenant passer à l'étape suivante, à savoir comment chacun de ces deux comportements particuliers s'applique dans la réalité qui nous touche en tant qu'entité, soit, dans le cas présent, comme organisation motocycliste responsable.

Encore une fois, débutons avec la première de ces pratiques, soit la critique. C'est un fait que, l'humain étant ce qu'il est, il est donc plus aisé et plaisant d'accepter l'éloge que la critique, d'autant plus que, dans un milieu aussi individualiste que le monde motocycliste, l'éloge est désagréablement plus rare que la critique. Pourtant, il n'en demeure pas moins que la critique, aussi paradoxal que cela puisse paraître de prime abord, est d'une absolue nécessité au progrès réel d'une entité quelle qu'elle soit... naturellement, en autant qu'elle s'exprime avec un minimum de respect envers la personne ou l'organisation ciblée, car, en cas contraire, elle risquerait de constituer une toute autre chose qu'une simple critique.

Un exemple, parmi une multitude, illus-

tre très bien ce point : alors que l'humain avait la certitude que la Terre était plate, c'est la critique qui l'a forcée à penser qu'elle était plutôt ronde; par la suite, alors que sa croyance était que la Terre était ronde, c'est encore la critique qui le contraignit à constater que la Terre était plutôt de la forme d'un ovale irrégulier. C'est ainsi qu'humainement on s'approche du réel. Ce n'est peut-être pas idéal, mais c'est ainsi que ça fonctionne chez les humains, et il en va pareillement pour les entités, motocyclistes ou autres. D'ailleurs, les prises de positions et les actions du Comité d'action politique motocycliste n'ont-elles pas été en très grande partie façonnées sous l'influence de la critique, et, par ailleurs, sa structure d'organisation, en elle-même, ne serait-elle pas pour beaucoup une résultante de ce processus?

En dépit de ce qui peut sembler être une forme d'agressivité - ou peut-être est-ce même parfois à cause de cette particularité -, la critique joue un rôle positif dans l'évolution. Si elle est considérée comme positive à sa réception, c'est évidemment moins problématique, mais même si, au contraire, elle est perçue comme négative, elle n'en demeure pas moins constructive, du moins pour ceux qui savent faire feu de tout bois, car si elle ne donne pas accès à des corrections ou ajustements, elle autorise au moins des enseignements qui ne peuvent manquer d'être utiles dans la poursuite des objectifs à atteindre.

Ce n'est pas la critique, aussi contraignante soit-elle, qu'il faut vraiment craindre, mais bien plus et de beaucoup l'absence de critique, car si l'éloge stimule et encourage (il n'y a jamais abondance d'éloges, mais même si c'était le cas, cela n'y changerait pas beaucoup de chose), la critique, elle, est l'un des facteurs importants qui permettent de rectifier et d'adapter. La critique n'est donc pas un ennemi; elle est bien plus, pour n'importe quelle entité intéressée à progresser, un allié à ne pas négliger. D'autre part, ajoutons que son auteur soit conscient ou non de l'usage qui peut être fait de sa critique, par celui à qui elle est destinée, n'a que peu de répercussion sur l'impact constructif qu'elle peut produire.

C'est d'ailleurs cette compréhension qui explique pourquoi les membres de l'équipe de la Griffe du Loup (et son rédacteur en chef n'est certainement pas un des moindres) s'évertuent tant à inciter la critique et, ce, depuis le tout premier numéro, dans chacune des éditions et à toutes les fois qu'ils ont l'occasion de prendre la parole en public.

> «Le *chialage* [...] visent les personnes plus que les idées [...] sous le couvert sécurisant de l'anonymat.»

Personne, cependant, n'oserait nier que la critique, aussi bien intentionnée qu'elle puisse être, peut parfois être injuste. Et c'est là que prend tout son sens une réflexion de Pierre Bourgault, un homme public qui fut plus souvent qu'à son tour le sujet de critiques injustes, à savoir que «même si on se carapaçonne contre ça, il arrive parfois qu'elles font mal. Mais quand on est dans l'action, ça fait partie de la fonction. A l'occasion ça peut être exaspérant ou décourageant mais il faut s'y faire. Ceux qui ne peuvent supporter la chaleur du four doivent sortir de la cuisine». Effectivement, il faut être fait solide pour évoluer dans la «cuisine» de la politique motocycliste, c'est le moins qu'on puisse dire. Si on ne naît pas solide, heureusement on peut le devenir; joignez-vous au CAPM, comme membre, et vous constaterez qu'il est une très bonne école pour ce faire.

Cela étant dit de la critique, qu'est-ce qu'il y aurait à ajouter en ce qui concerne la deuxième pratique, c'est-à-dire celle du *chialage*? Certes, on pourrait s'étendre en long et en large sur le sujet, mais on peut résumer en disant qu'il consiste en critiques auxquels on a adjoint des jérémiades insoutenables, des rumeurs dévastatrices, des ragots de poubelles, des calomnies malicieuses, des accusations sans aucun fondement qui, plus souvent qu'autrement, visent les personnes plus que les idées... bref, pour utiliser la terminologie linguistique, des critiques éjaculées en *geignant*, en *aboyant*, en *chiant* et le tout, habituellement, sous le couvert sécurisant de l'anonymat ou, par manque de courage, bien loin des personnes qu'ils blessent.

> «...Le *chialage* a un effet considérablement démobilisateur ou démoralisateur sur plus d'une personne qui sont impliquées ou qui voudraient s'investir dans la défense et la promotion des droits et libertés des motocyclistes... »

Quelle attitude prendre face au *chialage*? À cette question, Félix Leclerc, notre poète qui fut aussi, en son temps, un motocycliste, répondit par ces mots de sagesse: «Comme c'est fragile. Comme il y a du gaspillage de mauvais mots, de mauvaises paroles, de coups de matraque! [...] J'en ai vu tomber beaucoup devant les rumeurs, les critiques et les opinions fracassantes et destructrices. Pour rester debout, c'est une question de santé morale. Il faut se mettre de la cire dans les oreilles. Il faut faire comme Ulysse: ne pas écouter les sirènes. Il fait bien rester attaché à son mât et se dire: mords pas, c'est pas le moment, attends d'être plus tranquille et que la tempête soit passée».

C'est un conseil que nous, du CAPM, avons su mettre en pratique tout au long de notre existence. Plus d'une fois nous avons été la cible de *chialages* fracassants et destructeurs, cependant, comme le dit si bien Félix, à chaque fois nous sommes restés fermement attaché à notre mât, nous n'avons pas mordu, nous avons attendu d'être plus tranquille et que la tempête soit passée... pour, ensuite, et à chaque fois, mordre à pleines dents... pardon, pour alors rétablir la situation dans une normalité.

N'empêche que le *chialage* a un effet considérablement démobilisateur ou démoralisateur sur plus d'une personne qui sont impliquées ou qui voudraient s'investir dans la défense et la promotion des droits et libertés des motocyclistes et, qu'en conséquence, c'est tout un chacun de nous, motocyclistes québécois, qui subissons un préjudice.

Voilà donc ce qui distingue fondamentalement la critique du *chialage*, et pourquoi l'un peut être bénéfique, quand il y a ouverture d'esprit, tandis que l'autre est invariablement néfaste... non seulement pour tous ceux qui s'impliquent dans une cause, mais aussi, surtout, pour ceux qui jouissent des effets de cette implication.

Cela étant dit, qui veut critiquer les prises de positions et les actions du Comité d'action politique motocycliste demeure non seulement libre de le faire, nous avons tellement de considération pour cette pratique que nous l'y invitons avec insistance, mais nul ne doit ou ne devrait le faire sans les connaître, sauf à confondre critique et *chialage*, jugement et préjugé. Donner à chacun les moyens d'exercer son jugement, c'est précisément l'une de nos ambitions. C'est pourquoi nous exprimons, encore une fois, une profonde et sincère reconnaissance à tous ceux et celles dont l'exigence offre une justification à nos efforts et dont la solidarité nous permet de les poursuivre. ■

Matière à réflexion

«Quand on vous donne l'occasion [dans des émissions de télévision] de dire trois phrases entre deux annonces publicitaires, vous avez le choix: soit vous vous contentez de répéter un slogan auquel tout le monde est censé adhérer, soit vous dites ce que vous pensez et on vous prend pour un fou. Parce que vous n'avez pas le temps d'apporter la moindre preuve, d'étayer vos affirmations».
Noam Chomsky (linguiste de renommée internationale)

La griffe du Loup
100% bénévole
100% droits et libertés motocyclistes
0% publicité

Calendrier / Agenda

MAI

4 C-R AMT Longueuil
Moto Sport Newman
3259, boul. Taschereau
Greenfield Park

7 Réunion des membres du CAPM

13 C-R AMSH
Chez ADM
2975, Picard
Saint-Hyacinthe

21 Réunion préparatoire du conseil d'administration du CAPM

22 Journée du loup X

27 Soirée d'information du CAPM

JUIN

1 C-R AMT Haut-Richelieu
Varin Sports
245, Saint-Jacques, Napierville

3 Réunion du conseil d'administra tion du CAPM

8 Café-rencontre
AMT Région de Terrebonne
À l'église, près du vieux Terrebonne

6-11 Americade
Lake George, New York

11 Conseil d'administration conjoint FMQ-CAPM

11-19
Laconia Motorcycle Week
Weirs Beach, New Hampshire

17 C-R AMT St-Hubert
Riendeau Sports
1855, route 132
Varennes

24-26
BEST of the West 2005
Boise, Idaho

AOÛT

3 C-R AMT Sorel-Tracy
Jasmin Péloquin Sports
1210, boul. Fiset (route 132 Est)
Sorel-Tracy

SEPTEMBRE

9 C-R AM Lac St-Louis
Resto Lafleur
Route 138
Ville-Mercier

10 Conseil d'administration du CAPM

14 C-R AMT Montagnards-de-Rigaud
Restaurant Hamelin
104, Saint-Jean-Baptiste
Rigaud (Aut. 40, sortie 12)

17 Réunion des membres du CAPM

OCTOBRE

1 Soirée d'information du CAPM

NOVEMBRE

5 Conseil d'administration du CAPM

DÉCEMBRE

10 Assemblée générale annuelle du CAPM

C-R = Café-rencontre

Les coordonnées pour les réunions précédentes seront publicisées dès qu'elles seront connues. Vous pouvez consulter le site Internet du CAPM - www.capm.qc.ca - ou appeler au 514-253-2276. Nous tenons à vous rappeler que toutes les réunions du CAPM sont ouvertes à tous les motocyclistes.

Pour avoir toute l'information, visitez notre site:

www.capm.qc.ca

offres d'emploi

Vous pouvez contacter le 514-253-2276 (CAPM)
ou info@capm.qc.ca pour obtenir plus d'information
sur les postes annoncés

Rédacteur en chef de La Griffe du Loup
Ce poste sera ouvert à l'automne. Afin d'assurer une passation de la tâche efficace, le candidat(e) doit se faire connaître le plus rapidement possible.
Ce poste comporte comme tâches (activités)de :
- convoquer les réunions de l'équipe de rédaction;
- distribuer les assignations aux rédacteurs;
- faire le choix des textes et des photos;
- faire le suivit de la production;
- voir à la bonne marche du magazine;
- assister aux réunions du conseil d'administration.

Responsable du sous-comité de Montréal
Responsable du sous-comité du Saguenay-Lac Saint-Jean
Responsable du sous-comité du Bas Saint-Laurent-Gaspésie
Responsable du sous-comité de l'Abitibi-Témiscamingue
Responsable du sous-comité de Lanaudière
Responsable logistique des réunions
Les responsables des sous-comités ont comme tâches (activités)de:
- convoquer les réunions du sous-comité;
- monter les ordres du jour;
- présider les rencontres avec les membres du sous-comité;
- faire le suivi des dossiers en cours selon les problématiques dans leur secteur;
- donner des comptes rendus écrits au conseil d'administration sur une base régulière lors des réunions de membres ou autres;
- voir au recrutement des membres de leur sous-comité;
- voir à la bonne marche du sous-comité.

Membres de sous-comité
Les membres auront comme tâches (activités):
- Toutes tâches que le sous-comité leur assignera.

Correcteur(trice)
Ce poste comporte comme tâches (activités):
- Corriger tous les textes avant publications;
- Accès au courrier électronique essentiel.

L'avenir du motocyclisme au Québec est directement lié à votre niveau d'implication, vous motocyclistes. Rejoignez ceux qui croient qu'il est possible de faire quelque chose.
Plusieurs autres postes sont aussi disponibles. Pour plus d'info, vous pouvez contacter le 514-253-CAPM (2276)ou info@capm.qc.ca.

partisans

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
Bruno Pélissier
Ghislain Taillon
Raoul Brodeur
Denis Loiselle
Ronald Labadie
Edmond Roy
Germain Durocher
Mario Lamarche
Daniel Vary
Pierre Beauchamp
François Brunet
Kevin Kraft

Partisans à vie couple:
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
Claude Lacasse et Jennifer Ross
Normand Noiseux et Carmen Lafrenière
Monique Girard et Robert Loiselle
Roger Bernard et Louise Carrière
Claude Masson et Françoise Denis
Noël Meunier et Paulette Laframboise
Nicole Gingras et Gratien Proulx
Joseph Hildège-Jean : Racette et Lyse Lamoureux Racette
Serge Bourret et Guylaine Tétrault
Bruce Riopelle et Hélène Messier
Raynald Cloutier er Johanne Lachance

articles promotionels

T-shirt Journée du loup 15$

T-shirt Manches Longues 20$

Boucle de ceinture 30$

Le Bottin

Conseil d'administration du
Comité d'action politique motocycliste

Président :	Serge Huard	514-353-8444
Vice-président à l'interne :	Michel Houde	450-265-3533
Vice-président à l'externe :	Roger Bernard	514-352-9804
Secrétaire corporatif :	Lucie Letourneau	450-473-6635
Trésorière, archiviste :	Ginette Blouin	514-351-2026
Administrateur :	Mario Flibotte	450-261-1496
Administrateur :	Serge Lajeunesse	514-523-3966
Administrateur :	Pierre Mercier	819-477-5477
Administrateur :	Jennifer Ross	450-375-9787
Administrateur :	Pierre Tourigny	450-654-0293
Administrateur :	Normand Noiseux	514-847-8669

Sous-comités régionaux

Cantons-de-l'Est :	Langis Morin	819-829-0527
Mauricie :	Rénald Lacombe	819-377-2065
Montérégie :	Yves Lauzière	450-799-5107
Montréal :	Poste ouvert	
Outaouais :	Marcel Proulx	819-665-3254
Québec-Métro :	Monique Maheux	418-652-0325
Laurentides :	Stéphane Lalonde	514-608-4042
Côte-Nord :	Jayne Bernatchez	418-962-2649

Sous-comités thématiques

Articles promotionnels :	Chantal Lemelin	450-746-1244
Carte de partisan :	Claude Masson	514-494-2848
Sur la liberté de choix :	Normand Noiseux	514-847-8669
La Griffe du Loup :	Pierre Tourigny	450-654-0293
Information :	Jennifer Ross	450-375-9787
Sportif :	Martin Nadeau	450-670-3706
Signalisation routière :	Noël-André Scano	514-881-2212
Sur l'homologation :	Me J-P 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
Rédacteur en chef de La Griffe du loup :
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. Pour qu'un texte soit publié, la rédaction doit avoir les coordonnées complètes de l'auteur.

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'invraisemblables, 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 des Patriotes au mois de mai. Beau temps, mauvais temps.

Homologation

As-t-on le droit de personnaliser sa moto?

Le CAPM discute de ce point avec les autorités

Normand Noiseux
Porte-parole du CAPM
n.noiseux@capm.qc.ca

Personnaliser sa moto, un droit menacé

Photos: Pierre Tourigny

Les tables de travail interministérielles amorcées en octobre 2004 continuent à adresser les préoccupations transmises aux autorités en mai 2004. La plus récente table porte sur l'homologation des composantes de la moto. Par homologation, nous entendons le droit de personnaliser sa moto et d'y installer des pièces de remplacement plutôt que des pièces d'origine tout en respectant la loi bien entendu. Évidemment, il y est question de systèmes d'échappement, car la conformité de cette composante est sûrement celle qui a fait couler le plus d'encre jusqu'à ce jour.

À ce jour déjà deux rencontres se sont tenues, soit les 19 janvier et 1er février dernier. Les intervenants à ces rencontres sont les ministères du Transports, de la Justice et de la Sécurité publique, ainsi que la SAAQ. Du côté policier, on y retrouve la Sûreté du Québec, le SPVM, des représentants des villes de Terrebonne, Granby et Laval. Une représentante de la ville de Drummondville siège également à cette table et elle est accompagnée de M. Rénald Blouin de l'École nationale de police du Québec. Du côté motocyclisme, il y a des représentants des fabricants, des marchands et le CAPM pour les motocyclistes. Le tout est sous la coordination d'un responsable du ministère des Transports qui a comme mandat de faire des recommandations au ministre.

Il ne fait aucun doute que l'ensemble des intervenants réuni l'expertise nécessaire à trouver des solutions durables et adéquates. Bien que nous ne puissions parler des développements à ce jour, nous pouvons affirmer qu'il y a une volonté évidente de tous d'en arriver à l'identification de solutions. Nous avons rapidement senti que plusieurs idées se rejoignaient et que, bien que semblant éloignés au départ, les objectifs de chacun se concentrent sur un but identique.

Plusieurs solutions ont été avancées et on doit les examiner une à une et en peser le pour et le contre. C'est à cette tâche que chacun travaille actuellement et nous avons convenu d'une nouvelle rencontre le 19 avril 2004. Il est fort probable qu'une seule solution ne pourra résoudre le problème, mais que c'est plutôt la complémentarité de plusieurs solutions qui seront de nature à régulariser la situation. Mais peu importe la ou les solutions avancées, elles seront viables uniquement si le monde motocycliste se responsabilise et prend les actions nécessaires à exercer, au sein de ses propres rangs, un message clair quant à son intolérance au bruit. ■