La griffe du Loup

Le magazine des droits et libertés des motocyclistes au Québec

Une publication trimestrielle du Comité d'action politique motocycliste
Volume 6 - Numéro 1 - Février 2007

LE CAPM DOIT-IL CHANGER ?

IMMATRICULATION

Le CAPM rencontre John Harbour

Y-a-t-il encore de l'espoir ?

Volume 6 - Numéro 1
Février 2007

La griffe du Loup

Sommaire

Mot du C.A 3
Un regain d'énergie

Éditorial 5
Tous ces morts pour rien!
Une mort ne devrait jamais être inutile…

Tribune Libre 6
Un peu de tout…
Opinions, réactions, commentaires

Meeting of the Minds 7
Indianapolis, IN

AGA 8
Bilan de fin d'année

Questions 10
Le CAPM a été très questionné au cours de l'été. Voici les réponses à ces questions

Les routes du Québec 12
Un vrai champ de mines

Immatriculation 14
Le CAPM rencontre John Harbour

Editorial I
All those deaths for nothing?
No death should be for no reason

Annual General Meeting II
The CAPM holds its AGM

International news IV

Homologation 15
Rapport du sous-comité sur l'homologation
Silencieux, hauteur des poignées, casque, etc.

Chronique Judiciaire 17
Qui a raison? Les juges municipaux de Montréal ne s'entendent pas

La dernière «ride» 18
Deux femmes, deux motocyclistes
Deux continents, même combats

Nouvelles internationales 20
Des nouvelles de notre petite planète et du petit monde de la moto

Entre Plume et Griffe 21
Qui sont nos véritables adversaires?
La SAAQ ou le CAPM?

Au-delà des apparences 22
Pour ou contre les changements?
La situation actuelle

Partisan ou Membre? 28
Quelle est la différence?
Les deux sont importants et ont un rôle déterminant à jouer

Photo: Pierre Tourigny

Mot du C.A.

«LES DOSSIERS SONT DE PLUS EN NOMBREUX ET COMPLEXES, mais le capital humain dont nous disposons n'est pas suffisant pour nous permettre de les mener tous à terme. De plus, nos éléments les plus actifs sont littéralement débordés et risquent de ne plus être en position de fournir à la tâche. Il est donc d'une absolue nécessité que de nouveaux éléments se joignent à nous». On ne peut compter le nombre de fois où, au cours des deux dernières années, le Comité d'action politique motocycliste lança ce message.

Les motocyclistes qui furent présents à l'assemblée générale annuelle du CAPM de décembre dernier ont pu constater que cet appel a été entendu et que, enfin, une relève se pointe à l'horizon avec enthousiasme. Certes, quelques postes et fonctions demeurent encore vacants, comme vous pourrez le constater sous la rubrique «Offres d'emploi» de ce magazine, mais nous mettrons tout en œuvre pour qu'ils soient comblés et nous avons grand espoir qu'ils le seront dans les plus brefs délais. Entre-temps, si vous avez des compétences et que les responsabilités et critiques (l'un allant avec l'autre, ne nous le cachons pas) ne vous intimident pas, n'hésitez pas à nous le faire savoir.

«Si vous avez des compétences et que les responsabilités et critiques ne vous intimident pas, n'hésitez pas à nous le faire savoir.»

Une des particularités du CAPM est d'avoir scinder en trois des responsabilités qui, ailleurs, incombent à une seule personne, créant ainsi un triumvirat qui, en plus d'alléger le travail, permet à l'organisation de maintenir une direction collective entre les réunions de son conseil d'administration.

En ce qui concerne les tâches normalement reliées à la présidence, ce mode de fonctionnement fut adopté dès notre fondation et demeure en application depuis ce temps. Sur cette base, ces tâches sont réparties comme suit : la responsabilité des prises de position va au porte-parole, celle des publications va à l'éditeur et celle de la structure organisationnelle va au président. Cependant, depuis quelques années, deux de ces responsabilités relèvent de la même personne, ce qui est loin d'être

Un regain d'énergie

idéal (autant pour cette personne que pour l'organisation), surtout dans un contexte aussi singulier que celui dans lequel nous évoluons présentement. Néanmoins, comme personne n'a manifesté l'audace de relever le défi, le président sortant a accepté de demeurer à son poste pro temp. (c'est-à-dire pour le moment, le temps de trouver et former un remplaçant) tout en conservant son poste d'éditeur. Toutefois, cette lacune devrait — doit absolument — être corrigée au cours des prochains mois.

«Au CAPM, nous avons toujours incité et favorisé le travail d'équipe.»

Toujours dans le but de maintenir une direction collective et de faciliter le travail, il fut aussi décidé de créer un nouveau triumvirat en scindant en trois les responsabilités rattachées à la réalisation de La Griffe du Loup. Les affectations sont réparties comme suit : le côté administratif va au directeur et au codirecteur du magazine, tandis que le contenu va au rédacteur en chef. Par ce faire, nous devrions éviter des situations problématiques semblables à celle que nous avons connue l'an passé.

Si certaines organisations, surtout dans le domaine politique (quoique pas exclusivement), fonctionnent avec une personne qui décide (un grand chef) et les autres qui exécutent (les p'tis indiens), au CAPM par contre, comme sa structure organisationnelle en témoigne amplement, nous avons toujours incité et favorisé le travail d'équipe. Non pas que nous soyons opposés à l'individuel en tant que tel, mais bien plus parce que l'expérience nous démontre que le collectif, surtout dans le monde de la moto, permet aux organisations une plus grande solidité.

En terminant, nous tenons à exprimer notre plus chaleureuse gratitude à Roger Bernard, qui n'a pas renouvelé son mandat pour une question de santé, et à Mario Flibotte, qui prend une année sabbatique pour faire le tour du continent avec sa moto (et sa conjointe Chantal). Nous leur souhaitons de nous revenir en pleine forme. ■

Conseil d'administration

Rédacteur en chef
Pierre Tourigny

Directeur du magazine
Lise Laurin

Adjoint à la direction
Luc Santerre

Équipe de rédaction
Benoît Beauséjour
Barry Faguy
Serge Huard
Normand Noiseux
Jennifer Ross
Noël-André Scano

Caricaturiste
Daniel Desbiens

Photographe
Luc Santerre

Correction
Raymond Guitard

Recherchiste
Denis Roussel

Distribution
Robert Laurin

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

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.

Convention de la Poste-publications no 41194066
Retourner toute correspondance ne pouvant être livrée au Canada à:
CAPM / Service des abonnements
C.P. 49120, Place Versailles
Montréal, Québec H1N 3T6

No. ISSN 1703-1192
Dépot légal - Bibliothèque nationale du Canada, 2002
Dépot légal - Bibliothèque nationale du Québec, 2003

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 orduriер 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.

Éditorial

Tous ces morts pour rien!

Une mort ne devrait jamais être inutile...

Pierre Tourigny
rdclagriffeduloup@capm.qc.ca

Chaque décès à moto est un décès de trop, nous sommes tous d'accord là-dessus. Alors pour éviter des accidents, des décès, il faut étudier ces accidents pour en trouver la ou les causes. Ensuite il faut appliquer les solutions qui vont éliminer ou du moins réduire ces causes. Toutes les étapes qui mènent à une réduction des accidents ont comme point de départ une étude sérieuse sur les raisons de ces accidents.

Comment voulez-vous régler un problème si vous n'en connaissez même pas la cause, sans l'avoir sérieusement étudié. C'est ce que s'apprête à faire la Société de l'assurance automobile du Québec, SAAQ.

Le CAPM réclame depuis plusieurs années une étude québécoise sur les accidents à moto. La SAAQ a toujours refusé ou n'a pas daigné donner suite à notre demande. Et le pdg de la SAAQ qui ose venir nous dire qu'il a une réserve sur la justesse des rapports Hurt et MAIDS parce que ces études ont été faites ailleurs qu'au Québec!?!? C'est un peu macabre de dire ça, mais avec une étude sérieuse sur les accidents de motos au Québec, nous pourrions au moins dire que nos confrères et consoeurs qui ont été blessés ou tués sur la route ne l'auront pas été pour rien.

Alors, lorsque la SAAQ refuse de faire une étude sérieuse sur les accidents de motos au Québec, elle vient nous dire que tous ces motocyclistes sont morts pour rien. L'étude des accidents mortels permettrait de trouver les vraies causes. Par la suite, les vraies solutions s'imposeraient d'elles-mêmes.

La SAAQ devrait s'inspirer d'un autre organisme québécois, la CSST. Lorsqu'il y a un accident de travail, surtout lorsqu'il y a décès, une enquête est menée pour trouver la cause et tout mettre en place pour éviter que ça ne se reproduise. Dans ces cas, on peut dire que la victime n'est pas morte pour rien parce que des mesures ont été prises pour que ça ne se reproduise plus. C'est une faible consolation mais au moins le décès n'a pas seulement servi à faire des statistiques.

Parce que tous les accidents de motos du Québec ne servent présentement qu'à faire des statistiques pour justifier une hausse de tarif. Ah j'oubliais! ils servent aussi aux médias pour faire de la désinformation en tournant toujours les textes à notre désavantage. Comment cela se fait-il que les accidents comme celui d'un de nos membres l'été dernier, dans lequel il a perdu un copain et lui s'en est tiré de justesse avec une très longue période de réadaptation (qui n'est pas terminée d'ailleurs), ne sont pas en «front page»? Le conducteur de l'automobile qui les a frappé était 100% responsable.

> «La SAAQ a toujours refusé ou n'a pas daigné donner suite à notre demande.»

Tout ce que nous avons comme études sont les rapports Hurt qui date des années 1980 et le tout nouveau rapport MAIDS. Le premier est états-unien et le second européen. Bien que ces deux rapports aient été faits à 20 ans d'intervalle ils arrivent aux même conclusions. La SAAQ devrait, à défaut de faire elle-même une étude, se référer à ces deux rapports.

Puisque la SAAQ semble vouloir absolument mettre en place la catégorisation des motos, il est évident que non seulement elle ne se réfère pas à ces rapports mais va dans le sens contraire d'une des conclusions du rapport MAIDS.

La catégorisation va engendrer une augmentation du nombre de motos modifiées sur les routes. Et la seule catégorie à être surreprésentée dans les accidents, c'est justement celle des motos modifiées.

Alors non seulement tous ces morts n'auront servi à rien mais la SAAQ se prépare, en connaissance de cause, à tout mettre en place pour qu'il y en ait encore plus. Ce ne serait d'ailleurs pas la première fois. Rappelez-vous que la SAAQ avait enlevé l'obligation de suivre un cours de conduite pour la moto malgré l'opposition ferme et catégorique des principaux intéressés (FMQ et CAPM entre autres). Nous vivons encore avec les conséquences de cette décision.

J'en profite pour offrir, au nom du CAPM, mes sincères condoléances à tous les proches de nos compagnons et compagnes qui nous ont quitté cet été. Et bon courage à ceux qui doivent remonter la pente suite à un accident. J'aimerais vous dire à tous que toutes ces épreuves n'ont pas été inutiles… cela dépend de la SAAQ. ■

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 4). Envoyez vos textes au CAPM par courrier (coordonnées page 4) ou par courriel, à l'adresse suivante : rdclagriffeduloup@capm.qc.ca

Bonjour
À l'assemblée générale annuelle (AGA) du CAPM, nous avons soumis notre rapport d'activité pour 2006. Vous pouvez lire le rapport du comité sportif AGA CAPM 2006 en format PDF sur le lien ci-dessous. Nous avions convenu entre nous de rendre public ce rapport après sa présentation au CAPM. Nous l'avons présenté samedi le 9 décembre et la réaction globalement fut positive, et certaines recommandations devraient être en cours de réalisation cet hiver. Vos commentaires sont appréciés.
L'équipe du comité sportif du CAPM
http://www.sinhack.net/~negcreep/capm/R...M_2006.pdf

Bel effort de votre sous comité, il y a dans ce rapport la plupart des points que j'essaie de leurs expliquer depuis quelques années, j'ai même commencé cette année à assister a leurs réunions sans être ni membre ni partisan à cause entre autres du libre choix et quelques points que je ne peux appuyer comme le fait d'accepter les straights pipe lors des manifs. J'espère que votre rapport aura plus de poids que je ne semble en avoir et je continuerai de mon coté à appuyer la lutte contre toute catégorisation en participant au manifs et financièrement à ma manière.
Merci de vous impliquer pour NOTRE cause à tous.
Shadow

Refaire le logo...
Pas mauvais, ça, comme suggestion...
Le loup, c'est la meute, la force du groupe. C'est bon, puisque c'est cela que tous recherchent. Faudrait donc refaire cette image du loup. Un jeune loup, prêt à bondir? Ou, tout autrement, à la "Bugs Bunny", casqué, ganté, prêt à partir?
chichille8

Bravo au sous comité sportif, vous êtes la relève.
Pinball

Et puis... voyons...
Puisque le loup, c'est aussi la meute... pourquoi pas un logo incluant plusieurs loups, un loup figurant pour un type de moto? On pourrait avoir un logo avec 4 ou 5 loups, figurant autant de types de passions à moto. Il y a là de quoi réfléchir un brin...
chichille8

Campagne contre le bruit
L'article paru dans le Journal le 24 Fév. 06 concernant la lutte contre le bruit excessif semble indiquer que le CAPM a choisi de ne pas aller en appel du jugement rendu dans la cause de Granby. [...] Le texte de l'article me laisse un peu perplexe dans le sens que le CAPM semble préconiser une modification de la Loi actuelle afin de faciliter et d'augmenter le niveau de contrôle policier sur nos motos, particulièrement en ce qui concerne le niveau sonore des échappements.

J'ai toujours été contre les «straight pipes» qui effectivement nuisent à l'ensemble des motocyclistes par leur bruit vraiment excessif. Mais je suis pour la modification des silencieux qui émettent un niveau sonore un peu plus agréable (selon moi) et bien sûr plus élevé que ceux d'origine (étouffés par des normes trop sévères à mon avis) mais dans la limite de ce qui me semble socialement acceptable. La collaboration annoncée dans l'article me laisse penser que même mes 50/50 (utilisés de façon à ne pas écoeurer personne) ne seront plus tolérés?? Grande déception si c'est le cas et qui remettra en question mon support au CAPM. Peut-être que je me trompe mais l'article, comme je le disais, me laisse perplexe là-dessus.
Cyril Audet
Un supporteur du CAPM depuis plusieurs années.

Bonjour
Il n'est pas question de bannir les silencieux de rechange - seulement de sensibiliser les motocyclistes que le fait du faire du bruit excessif nuit beaucoup au motocyclisme. [...] La campagne contre le bruit a été lancée par les fabricants de moto (CIMC / MMIC), les marchands de moto (AMMQ) et les usagers de moto (CAPM) dans le but de protéger notre droit de circuler sans restrictions. Le public est tanné par le niveau excessif du bruit, toutes sources confondues. Les motocyclettes sont simplement une cible facile à pointer du doigt. Si les motocyclistes se prennent eux-mêmes en main, nous risquons de maintenir l'appui du public dans notre prochaine bataille contre l'augmentation insensée proposée par la SAAQ.
J'espère avoir clarifié la situation pour vous.
Merci.
Jennifer Ross

Comme le dit si bien Mme Ross, même Harley prône cela. De plus, certains «Bike Week» sont sous surveillance chez nos voisins, Laconia entre autres.
Article en anglais:
http://www.motorcyclecruiser.com/newsandupdates/harley_davidson_motorcycle_noise/
Christian

N.D.L.R. : Merci à Motodirect.net pour nous permettre de publier des extraits de leur forum

Conférence internationale

Le CAPM au «Meeting of the minds»

Nos représentants reçoivent une ovation debout!

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

En septembre dernier, le CAPM assistait à la conférence annuelle «Meeting of the Minds» à Indianapolis, aux États-Unis, une conférence organisée par la *Motorcycle Riders Foundation* (MRF), l'équivalent de notre organisation chez nos voisins états-uniens. Il y avait plus de 400 participants venant de tous les États-Unis. En outre, cette année, il y avait des représentants de l'Europe représenté pas la Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA) et le Canada représenté par la Confédération des Motocyclistes du Canada (CMC) dont notre collègue Claude Lacasse qui agit à titre de vice-président de cette organisation. Le Québec était représenté par Jennifer Ross de la Fédération Motocycliste du Québec (FMQ) et moi-même pour le CAPM.

Nous étions invités cette année à faire une présentation sur la défense des droits des motocyclistes au Québec. Celle-ci semble avoir été très appréciée car nous avons eu droit à une ovation debout de tous les participants à la conférence. Mais là où ce genre de conférence rapporte le plus, c'est dans les discussions que nous pouvons entretenir avec nos équivalents des autres pays.

La première constatation que nous pouvons retenir est que pour les États-uniens nous sommes considérés comme des durs, compte tenu des moyens que nous prenons pour faire valoir nos droits. C'est plutôt surprenant d'entendre cela puisque au Québec, le CAPM se fait souvent dire par certains motocyclistes ou groupe de motocyclistes qu'il est trop doux dans ses actions. Il est difficile de dire si cette divergence d'approche entre nous et nos voisins provient de la différence entre les tempéraments anglo-saxons et latins des francophones, mais il y a lieu de se questionner quand ce commentaire provient d'une organisation tel que le MRF qui lutte pour les droits des motocyclistes depuis 1966, soit depuis plus de 40 ans. Le bilan positif en regard des droits des motocyclistes préservés par le MRF n'est plus à faire. Alors on peut donc leur accorder de la crédibilité basée sur l'expérience.

Selon eux, les manifestations et les actions d'éclats ne font pas avancer les droits des motocyclistes. Au contraire, elles sont plutôt irritantes pour les élus et ces derniers se ferment à la discussion plutôt que de chercher des solutions. Le MRF a plutôt choisi la voie du «lobbying» qui leur permet d'être près des décideurs et d'influencer leurs décisions le moment venu. À ce titre, il y a quelqu'un à temps plein à Washington qui s'affaire à suivre les législations, à éduquer les élus sur la réalité des motocyclistes et à les convaincre du rejet ou de l'adoption de certaines lois. Les rencontres que le CAPM a eu avec plusieurs élus depuis des années confirment le manque de connaissance qu'on les élus de la réalité motocycliste. Les manifestations et les actions, lorsqu'elles ne sont pas contrôlées et organisées au bon moment, ne font que renforcer une fausse image des motocyclistes auprès de nos décideurs. D'ailleurs le CAPM a bien compris ce manque de connaissance de nos élus et expédie maintenant la Griffe du Loup à tous les députés. Lorsque nous les rencontrons, qu'il s'agisse d'un député, d'un chef de cabinet ou d'un PDG, ils ont sous la main tous les écrits de la Griffe du Loup et nous en citent des passages.

Les motocyclistes que nous avons rencontrés lors de cette conférence du MRF sont des gens convaincus du bien fondé de la lutte qu'ils mènent et leurs convictions sont contagieuses. L'année 2006 a été difficile pour les membres du CAPM qui se sont fait critiquer par des motocyclistes en ce qui a trait au dossier sur la hausse des immatriculations. Mais la réalité est que lorsque ces motocyclistes auront abandonné le motocyclisme, le CAPM continuera à se battre pour les droits des motocyclistes. Le CAPM représente la seule organisation permanente qui œuvre pour vos droits et elle le restera encore longtemps malgré les critiques des motocyclistes de passage. ■

«Le CAPM représente la seule organisation permanente qui œuvre pour vos droits.»

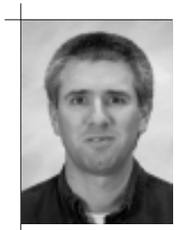
«Compte tenu des moyens que nous prenons pour faire valoir nos droits, les Américains nous considèrent comme des durs!»

Photo: MRF, Marc Falsetti

Assemblée générale annuelle

Bilan de fin d'année

Le CAPM tient son AGA



Pierre Tourigny
rdclagriffeduloup@capm.qc.ca

C'est le samedi 9 décembre dernier que le CAPM tenait sa 5ième assemblée générale annuelle (AGA). Les membres et partisans se sont réunis pour faire le bilan de la dernière année qui a été la plus chargée depuis la création du CAPM il y a maintenant 13 ans.

Après les procédures habituelles (ordre du jour, etc.), le président Serge Huard a fait son rapport. Il a souligné la somme de travail qui a été abattue ces douze derniers mois par les activistes du CAPM. Il a demandé aux motocyclistes présents de démontrer leur solidarité envers ceux qui défendent leurs droits et libertés.

Un contexte comme celui de l'augmentation du coût des plaques d'immatriculation a généré une certaine quantité d'attaques en règle contre le CAPM. Les auteurs de ces attaques reprochaient au CAPM de ne rien faire. Selon le président, «Le minimum que l'on puisse faire en tant que motocycliste c'est de remettre à leur place ces individus qui attaquent personnellement ceux qui s'investissent à fond pour la cause motocycliste.»

Le manque de diffusion de l'information n'a pas aidé à calmer les motocyclistes, selon le président. La démission du rédacteur en chef du magazine du CAPM en plein milieu de l'été a pris par surprise le conseil d'administration. Les personnes impliquées l'étant déjà au maximum, il a été impossible de trouver un remplaçant durant l'été. Le manque de personnel pour produire des comptes-rendus réguliers n'a pas aidé la situation. «On ne peut demander à celui qui se bat sur le ring de faire un compte-rendu du combat!» souligne le président.

Il a aussi rappelé que toutes les réunions du conseil d'administration sont ouvertes à tous les membres et partisans.

Le porte-parole, Normand Noiseux, a ensuite fait son rapport. Il a été grandement question du dossier des plaques d'immatriculation et de la rencontre qu'il a eu la veille avec le président directeur général de la SAAQ, M. John Harbour. Voir texte en page 14.

Par la suite, ce fut tous les sous-comités qui ont remis leur rapport. Le sous-comité sportif a remis un rapport qui a fait jaser. Il remet en question plusieurs points qui sont ancrés au CAPM depuis longtemps. Qu'il s'agisse du logo, du loup, le libre choix, la Journée du Loup et même le nom du CAPM. «Ces remises en question sont nécessaires. Elles doivent être faites. Le personnel et le temps font défaut pour traiter rapidement ces recommandations mais elles sont plus que bienvenues. Elles seront discutées, soyez-en certains.» a souligné le porte-parole Normand Noiseux en invitant les membres du comité sportif à venir en discuter avec le conseil d'administration.

Distinction

C'est sous une chaude pluie d'applaudissements que le président a remis le Prix Marc St-Laurent au récipiendaire de cette année, Normand Noiseux. Le Prix Marc St-Laurent est remis aux motocyclistes qui se distinguent d'une manière exceptionnelle dans leur implication au CAPM.

Élection

Les postes en élection cette année étaient : Président, vice-président externe, secrétaire, administrateur #2, #4, #6 et #1. Tous ces postes sont pour un mandat de 2 ans à l'exception de l'administrateur #1 qui a quitté en cours de mandat.

Serge Huard a accepté de continuer d'occuper le poste de président, «Que ce soit clair, ce poste avait été divisé en trois (porte-parole, éditeur et président) pour faciliter le travail. J'occupe actuellement deux de ces postes. Je demeure président en attendant de trouver un remplaçant. Je n'ai pas l'intention de rendre ce mandat à terme» a souligné Serge.

Thérèse Ménard passe du secrétariat à la vice-présidence externe. Une nouvelle venue, Angélique Tétrault s'occupera du secrétariat. Monique Maheux et Noël-André Scano se joignent au conseil en tant qu'administrateurs. Serge Lajeunesse et Normand Noiseux se sont engagés pour un autre mandat, eux aussi comme administrateurs.

Trois fonctions vacantes ont trouvé preneur lors de l'AGA. Le poste de rédacteur en chef, qui était vacant depuis la démission l'été dernier d'Éric Langlois a été comblé par Pierre Tourigny. «Je reprends le collier avec plaisir et surtout parce qu'il y a deux personnes qui ont accepté de s'occuper de la coordination du magazine. Je ne m'occupe plus que du côté rédaction du magazine. C'est deux personnes sont Lise Laurin et Luc Santerre.» précise le nouveau «ancien» rédacteur en chef.

Denis Roussel sera le nouveau le rédacteur en chef du Bloc-Note du CAPM. Et la logistique des réunions relève maintenant de France Bouthillier.

Pour ceux qui l'auraient remarqué, le CAPM en est à sa 5ième AGA et existe pourtant depuis plus de 13 ans. Comment cela se fait-il? Le CAPM n'était tout simplement pas incorporé pendant les 8 premières années de son existence. Pour le fonctionnement de tous les jours l'incorporation a changé peu de chose. C'est au niveau de la responsabilité que cela a changé. Avant l'incorporation, c'étaient directement les individus impliqués qui auraient pu être poursuivis, risquant ainsi leurs avoirs pour la cause. Ce n'est qu'en 2001 que le CAPM s'est incorporé. ■

Normand Noiseux (gauche) reçoit le Prix Marc St-Laurent remis par le président du CAPM

Dossier de la SAAQ

La rencontre des activistes
Suite du 30 septembre

Le 30 septembre dernier, près de 1 200 motocyclistes ont accepté le rendez-vous du CAPM dans le but d'élaborer ensemble les prochaines actions. Tous ceux présents ont pu constater que les actions à enclencher ne manquaient pas et plusieurs ont répondu à l'appel du CAPM afin de les organiser. Les 33 actions inventoriées au cours de l'été ont été présentées une à une, avec tous les détails nécessaires à leur réalisation. Chaque action avait été catégorisée quant au risque qu'elle pourrait faire courir à ceux qui l'organiseront et y participeront. À cet égard, un avocat avait déjà reçu la liste des actions et était sur place pour les commenter quant aux implications légales. En outre, pour chacune on indiquait le niveau d'effort à son organisation, les besoins financiers et l'impact probable sur les autorités gouvernementales. L'assemblée a retenu 17 actions à organiser, couvrant les domaines publics, médiatiques, politiques et juridiques.

Les activistes qui avaient donné leur nom ont donc été invités à se réunir le 9 décembre dernier afin d'amorcer les activités qui mèneront à la mise sur pied des actions retenues. Ils se sont presque tous présentés et ont a pu ensemble discuter de chacune des actions et les enrichir afin qu'elles aient un meilleur impact. D'un commun accord, nous nous sommes entendus sur des actions en gradation afin de maintenir la pression sur nos élus et faire évoluer positivement en faveur des motocyclistes le dossier des hausses d'immatriculation annoncées par la SAAQ en août dernier.

Le CAPM remercient ces activistes qui ont démontré leur détermination à continuer la lutte et à agir le moment venu. Il a été convenu que la prochaine rencontre se tiendrait le 13 janvier prochain et qu'elle porterait sur les plans d'actions nous permettant de passer de la parole au geste.

Photos: Noël-André Scano

Questions/Réponses

Le CAPM a été questionné cet été

Voici les réponses à ces questions

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

La dernière année a été très fertile en émotions compte tenu de l'annonce de la SAAQ le printemps dernier de son projet de hausse des immatriculations. Cette situation a soulevé plusieurs questions de motocyclistes et voici les réponses à celles-ci.

- Pourquoi le CAPM nous a demandé de rester prêts à intervenir dans les 72 heures suite à la Journée du Loup et qu'on a plus entendu parler d'eux pour le reste de l'été? Ils ont oublié ou quoi?

Premièrement, nous pensions que la SAAQ annoncerait les hausses en plein milieu de vacances de la construction sans que nous puissions les rencontrer pour connaître leurs intentions. Suite à la Journée du loup, nous avons obtenu une rencontre le 10 juillet, où nous avons compris que le PDG de la SAAQ recommanderait l'abolition de la catégorie des motos sport. En fonction de cette situation et de l'ouverture du PDG, nous avions tout lieu de croire qu'après notre gain de la catégorisation, nous pourrions travailler sur l'ampleur

monétaire des hausses et les réduire. Nous n'avions donc pas organisé de manifestation puisque la négociation donnait toutes les apparences d'un progrès positif. On sait malheureusement ce qui est arrivé par la suite.

- Le CAPM est-il conscient que de nombreux adhérents ne renouvelleront pas leur carte de membre (il n'y a qu'à voir le nombre de mécontents dans les forums) ? Qu'il va être difficile d'attirer du monde à la prochaine Journée du loup, surtout après avoir dit que les batailles ne se mènent pas dans la rue ?

Nous sommes tout à fait conscient de la déception des motocyclistes et nous le sommes tout autant. Pendant que les motocyclistes profitaient de l'été, plusieurs membres du CAPM sont demeurés enfermés entre quatre murs pour préparer les documents d'argumentation (que les motocyclistes n'ont jamais pris la peine de lire) et manquer des journées de travail à leurs frais pour aller négocier à Québec. C'est le droit le plus fondamental pour un partisan de ne pas renouveler son adhésion s'il croit ne pas avoir été bien représenté. Mais qu'ils prennent au moins la peine de se renseigner auprès des bonnes personnes plutôt que de se monter l'un et l'autre sans jamais avoir les vraies réponses. De plus plusieurs ont adhéré au CAPM uniquement pour la bataille des plaques comme si cette menace venait tout juste d'apparaître. Si on trace l'historique des 13 dernières années du CAPM, on s'aperçoit que plusieurs motocyclistes adhèrent au CAPM uniquement lors des crises et disparaissent par la suite. La situation actuelle ne sera pas différente et le CAPM continuera tout de même à défendre tous les motocyclistes, même ceux qui ne renouvelleront pas leur adhésion.

D'autre part, peu de motocyclistes sont en mesure de comprendre la complexité de négociation que représente le dossier des immatriculations. Cette négociation se fait avec l'appui d'un comptable, d'un avocat et d'un actuaire. Nous ne voulons pas déprécier les solutions magiques que proposent plusieurs motocyclistes face aux arguments de la SAAQ, mais les gens qui sont devant le CAPM ont besoin de plus que ce genre de solutions pour changer d'idée. Les motocyclistes peuvent très bien bouder le CAPM, mais qui les défendra? Nous avons à ce jour demandé à ceux qui prônent les manifestations dans la rue de nous donner des faits quant à un exemple qui a donné des gains réels. À ce jour, nous attendons toujours les réponses. Les manifestations dans la rue sont bien réconfortantes pour le moral, mais elles ne règleront jamais les problèmes. La seule place pour avancer est lorsqu'il y a dialogue. Sans dialogue, c'est peine perdue.

- On aurait écrit sur un forum que Blue Bonnets ne veut plus nous (le CAPM) revoir... Suite à ça on a demandé "Pourquoi ? Combien a coûté la location du stationnement ?"

Le coût de location de Blue Bonnet n'a rien à voir. La problématique est que les gens de Blue Bonnet n'avaient pas perçu qu'il y aurait autant de motocyclistes et que nous ne pourrions pas vider les stationnements aussi rapidement qu'ils l'auraient voulu. En outre, les policiers ont décidé de fermer des rues autour pour faciliter le stationnement des motos. Le CAPM n'avait donc rien à voir dans cette décision mais ce faisant, les policiers réduisaient l'accès à l'hippodrome qui avait des activités prévues en après-midi. Ils n'ont donc pas apprécié cette situation. De plus, peu de motocyclistes savent que le CAPM a du faire face à une poursuite juridique cette année. Pour plusieurs ça semble facile à organiser des manifestations mais peu se rendent compte qu'il y a souvent des conséquences à le faire. À titre d'exemple, voyez ce qui vient d'arriver au type qui a bloqué le pont Jacques-Cartier. Les motocyclistes ont l'avantage à travers le CAPM, de pouvoir organiser des manifestations en étant au moins protégés contre ce genre d'événements.

- Est-ce que le CAPM a vérifié avec les autres partis politiques leur position quant à ces hausses éventuelles? J'aimerais bien savoir ce que messieurs Boisclair et Dumont pensent de tout ça.

Quand ce genre de questions nous est posé, on a vraiment l'impression que les motocyclistes prennent le CAPM pour des amateurs. Bien sûr qu'on a rencontré les partis de l'opposition. Ni M. Boisclair, ni M. Dumont (qui soit dit en passant ne répond jamais aux lettres ou aux invitations qu'il reçoit) n'ont daigné nous faire part de leur position respective. Nous savons, pour avoir rencontré des membres de l'opposition, qu'ils s'objectent à la hausse, mais qu'ils sont également sans moyen pour la contrer. Le PQ qui pourrait éventuellement accéder au pouvoir, est contre, mais fait attention à ce qu'il dit pour ne pas avoir à vivre avec sa position lorsqu'il sera élu. L'ADQ est plus claire dans ses positions mais a peu de chance de prendre le pouvoir. Lors des dernières élections partielles dans Pointe-aux-Trembles et Taillon, nous avons demandé par écrit à tous les candidats en liste, incluant M. Boisclair, de nous faire part de leur position sur le dossier des augmentations. Aucun d'entre eux n'a répondu

à notre lettre. Il faut savoir que dans le budget du PQ avant qu'il ne perde les dernières élections, il y avait une augmentation prévue de $100 pour l'année suivante. Peu de personnes sont au courant de cela.

- Quand est-ce que le CAPM va annoncer les demandes de démission des personnes concernées?

La demande de démission du directeur de la sécurité routière de la SAAQ, M. Alain Collerette, a été demandée lors d'une conférence de presse qui s'est tenue à Montréal, le 13 septembre 2006. Malheureusement, C'est la même journée que les événements déplorables de Dawson, ce qui a fait que la couverture médiatique n'a pas été aussi bonne que nous l'aurions voulu.

- Autrement dit, quand le CAPM va-t-il faire les actions qu'ils viennent de décider lors de la réunion du 30 septembre?

Nous allons réunir sous peu les motocyclistes qui ont donné leurs noms pour prendre la responsabilité des actions et dresser avec eux le plan d'action pour l'année à venir. Il reste à espérer qu'ils pourront compter sur l'appui des motocyclistes. Il serait dommage qu'ils se découragent comme celui qui a tenté d'organiser des rassemblements et a lâché prise parce qu'il n'y avait pas assez de motocyclistes qui s'impliquaient. Nous saluons le geste de ce motocycliste et sommes vraiment désolés qu'il ait dû abandonner par manque de support. Le CAPM connaît ce genre de situation, car les motocyclistes qui se montraient les plus décidés ont souvent manqué à l'appel le moment venu. Nous nous permettrons de citer un motocycliste qui disait récemment : «Ce que les motocyclistes veulent, c'est que les autres se battent pour eux, car le moment venu, ils n'ont plus le temps de se déplacer pour défendre leurs droits».

Fin des questions

Comme vous pouvez le constater, ces questions sont assez particulières et même un peu incisives envers le CAPM. Face à cette situation, on peut adopter deux attitudes, soit se laisser décourager par ces négativistes ou plutôt se retrousser les manches et se dire que la cause que l'on défend est trop importante pour que ce genre de commentaires vienne nous ralentir. Après tout, il n'y a ceux qui ne font rien qui ne reçoivent pas de critique. C'est malheureux cependant que ce soit ceux qui ne font rien qui critiquent les autres. À ces derniers, nous dirons : «Ne jugez pas les autres sans avoir fait plusieurs kilomètres dans leurs souliers».

Mais ce qui est le plus important, c'est que les membres du CAPM, qui militent depuis plus de 13 ans, ont défendu sans se poser de questions des milliers de motocyclistes qui ont abandonné le motocyclisme depuis longtemps et d'autant plus qu'ils se battent pour des motocyclistes qui ignorent encore qu'ils en feront dans quelques années, mais qui auront le loisir de le faire agréablement parce que les membres du CAPM auront continué à se battre pour leurs droits et leur liberté. À ce moment, la grande majorité de nos négativistes contemporains aura disparue depuis longtemps.

Membres du CAPM passés, présents et futurs, c'est avec le plus grand respect que nous vous saluons et vous remercions pour tout le dévouement accompli, en cours et à venir. Le CAPM demeurera le phare de la défense des droits et de la liberté des motocyclistes québécois. ■

Photos: Pierre Tourigny et Luc Santerre

Les routes du Québec

Un vrai champ de mines

Et ce qui devait arriver, arriva...

Noël-André Scano

Photo: Luc Santerre

30 septembre 2006, il fait relativement beau, la fin de semaine s'annonce intéressante et... le ciel vous tombe sur la tête, 5 morts! Tous les médias sont là dans les minutes qui suivent. Chacun y va de ses commentaires et les images se passent de l'un à l'autre en boucle... Jusqu'à nous saturer le cerveau d'une information répétée. On cherche les coupables! Déjà dans son rapport 2002-2003, la vérificatrice générale mentionnait «Carences dans l'information sur les ponts inspectés. Dans certains cas, le Ministère (des Transports) n'a pas fait les inspections annuelles requises; dans d'autres cas, il n'y a pas de stratégie globale.»

Nul besoin d'être un ingénieur ou un politicien habile pour s'apercevoir que nos routes sont dans un état pitoyable et que nos infrastructures s'effritent dangereusement. Même le gouvernement fédéral s'en est inquiété à une certaine époque. Pourtant pas grand-chose ne semble bouger pour améliorer le sort des milliers d'usagers utilisateurs du réseau routier. Sauf peut-être certaines personnes qui ont présenté des budgets et ou des Mémoires au Gouvernement.

Ces personnes font partie de la coalition pour le renouvellement des infrastructures au Québec. «La Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec, créée en août 1999 et présidée par monsieur Gilles Vaillancourt, maire de Laval, regroupe 21 associations et organismes représentant les principaux acteurs de la scène québécoise concernés par la réfection et la mise à niveau des infrastructures municipales et routières du Québec.»

Tiens comme c'est étrange? Deux structures se défont à Laval et qui préside la dite coalition? Ne partons pas de rumeurs mais, analysons un des Mémoires présentés au Gouvernement par cette organisation.

Photo: Pierre Tourigny

«En 1999, des experts réunis par la Coalition établissaient à plus d'un milliard de dollars par année pendant 15 ans, le coût de la remise à niveau des différentes infrastructures routières et souterraines au Québec.»

Notons que déjà en 2003, «le Conference Board du Canada estimait que l'évaluation avancée par la Coalition était conservatrice. Le Conference Board estimait plutôt à 17.9 milliards la mise à niveau de ces mêmes infrastructures au cours de la même période. Étant entendu que plus on tardait à investir, plus les coûts allaient croître.»

Dans son message de septembre 2003, Monsieur Vaillancourt mentionne même que «des programmes conjoints ont été mis sur pied pour remplacer ceux qui se terminaient, mais le niveau d'engagement des trois paliers de pouvoirs publics reste insuffisant pour redresser durablement la situation. De plus, une part importante des sommes consenties est détournée de l'objectif initial qui consiste, rappelons-le, à renouveler les réseaux et les équipements existants, avant même d'en financer de nouveaux ou de songer à en modifier les paramètres pour répondre à de nouvelles exigences techniques.»

Un sommaire financier récent mentionne que les coûts annuels d'un programme d'entretien et de réhabilitation s'établissent comme suit :

- Infrastructures municipales (aqueduc & égout – routes urbaines & locales) 500 millions $
- Infrastructures routières du Québec (nationales : autoroutes & grands axes nationaux – routes numérotées) 200 millions $
- Développement économique : 50 millions $
- Nouvelles technologies : 10 millions $

Dans ce Mémoire, une conclusion fait réfléchir. «Comme il s'agit d'infrastructures essentielles dont le maintien en bon état constitue une responsabilité partagée par l'ensemble de la société, les trois paliers de gouvernement ont la responsabilité de redresser le sous-investissement actuel dans ce domaine.» Vous avez bien lu : sous-investissement. On fait quoi maintenant? Pourquoi, sous le choc et l'urgence, les fonds se débloquent-ils? Combien cela va-t-il coûter à la société?

Cette Coalition a soulevé de nombreux points importants depuis 1999 mais qui s'en est vraiment soucié? Aujourd'hui, des enfants sont orphelins, des familles atteintes au plus profond de leur chair par la perte de ceux qu'ils aimaient et des blessés qui auront du mal à s'en remettre, ne serait-ce que sur le plan psychologique!

Même le Conseil canadien des ingénieurs s'en mêle et réclame une stratégie nationale pour les infrastructures et un financement stable.

Cherchez-vous encore des responsables? N'en jetez plus, la cour est pleine!

Dites-vous bien que nous tous, les utilisateurs du réseau routier, sommes solidairement responsables. Une petite neige et, vite la voirie doit étendre du sel pour nous permettre de rouler! Nos routes sont bosselées, fissurées, trouées, ce n'est pas grave plus que ça, nos grosses voitures sont confortables et les amortisseurs de nos VUS sont faits pour supporter les secousses! Pas satisfaits de nos infrastructures? Ben voyons donc! Pourquoi personne n'élève la voix pour se plaindre? Sauf lorsque nous roulons à moto. Là nous sentons parfois fortement les aspérités de la route, et notre dos en prend un méchant coup! Qui réagit? Personne! Nos routes sont pourries mais nous enrageons sans faire de vagues, dommage! Nous sommes aussi des électeurs n'est-ce pas? Vos députés sont sensibles à ce petit détail, surtout en période d'élection (ce qui ne saurait tarder).

Attendez-vous à revoir les péages. La Santé n'a pas d'argent, on cherche encore des solutions. Les coffres du Ministère des Transports sont vides et il faut trouver des solutions, vite. Taxer davantage, c'est dangereux pour la popularité! Mais, sournoisement, inviter les usagers de la route à payer pour rouler en leur faisant admettre que leur argent sert à l'entretien du réseau, est plus facile à avaler. Méchante couleuvre...

- Références : http://www.quebecmunicipal.qc.ca/coalition

Immatriculation

Le CAPM rencontre John Harbour

Y a-t-il de l'espoir?

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

Le 8 décembre dernier nous rencontrions M. John Harbour PDG de la SAAQ. Il était accompagné de Mme Johanne St-Cyr vice-présidente Sécurité routière, M. Alain Collerette directeur Sécurité routière et M. François Rémillard adjoint du PDG et relationniste avec le ministère des Transports. Les motocyclistes étaient représentés par Bernard Benoit de la FMQ, Jean-Pierre Belmonte de Promocycle, Normand Noiseux du CAPM et Claude Doyon administrateur de la FMQ pour la région de Québec.

L'objectif de la rencontre était d'initier une série de rencontres visant à identifier des solutions pouvant améliorer la sécurité des motocyclistes et la tarification présentée en août. D'autre part, nous voulions comprendre ce qui s'est passé lors du conseil d'administration de la SAAQ du 17 août dernier et sur quelle base la catégorisation a-t-elle été conservée dans le projet de tarification de la SAAQ. Enfin nous souhaitions réitérer notre opposition à la catégorisation des véhicules versus celle des conducteurs (comportements).

Constat général de la situation

La catégorisation des motos sport n'est pas une fin en soi. Elle a été mise en place parce que la SAAQ n'a pas les informations pour cibler les délinquants. La fréquence d'accidents est 8 fois plus grande pour les motos sportives que pour l'ensemble des véhicules de promenade. Il y a une résistance à l'interne de la SAAQ contre le nivellement des primes sur l'ensemble des motocyclistes. M. Harbour indique que nous devons chercher ensemble (SAAQ et motocyclistes) quelque chose d'intelligent afin de régler le problème.

Il nous rappelle avoir dit qu'il était minuit moins une, lors de notre rencontre de juillet contre la catégorisation. La SAAQ avait déjà présenté ses projets et le conseil d'experts avait déposé son rapport public. Il a mentionné qu'il a personnellement remarqué moins d'imprudences chez les motocyclistes en 2006 et qu'au contraire, il a été témoin de comportements dangereux d'automobilistes envers des motocyclistes. Il a émis une réserve sur la justesse des rapports Hurt et MAIDS pour le Québec considérant que nos routes et notre environnement diffèrent des endroits où ont été effectuées ces recherches.

Sécurité motocycliste

La SAAQ veut amorcer une campagne de publicité printanière sur le retour sur la route des motocyclistes, mais elle doit être appuyée sur le terrain, c'est-à-dire par nous. Les journées de réadaptation printanières régionales discutées avec la FMQ pourraient bénéficier de l'aide des policiers motards et des équipements d'évaluation de la SAAQ si les ressources Moto Pro sont limitées et ne sont pas en mesure d'absorber un trop fort volume de participation.

Catégorisation et tarification

Trois thèmes seront prioritaires en 2007: alcool, vitesse et piétons. Sauf pour l'indexation, la SAAQ doit passer par le conseil d'experts pour toute modification à la tarification. Cependant, le PDG confirme que la SAAQ n'est absolument pas tenue de suivre les recommandations du conseil et c'est le comité de direction de la SAAQ qui prend la décision que le conseil d'administration entérine par la suite.

Questionné sur la possibilité qu'on puisse changer l'actuel projet de tarification d'ici à son application prévue en janvier 2008, il mentionne que le défi est grand et qu'il est plus réaliste de viser janvier 2009 surtout si la loi doit être modifiée. Il invoque que des changements à la loi doivent passer par l'Assemblée nationale, ce qui représente un long processus, encore plus s'il y a des élections en vue. Il a été convenu de prévoir une première rencontre entre les actuaires de la SAAQ et les représentants motocyclistes en janvier 2007. Il assistera au moins à cette première rencontre. ■

La griffe du Loup
Vol. 6 - No. 1 - February 2007

All those deaths for nothing?

No death should be for no reason

Pierre Tourigny
rdclagriffeduloup@capm.qc.ca

We're all agreed that one motorcycle death is too many. To prevent accidents and deaths, each needs be studied to find the causes; from there steps can then be taken to address them. Only a serious study of those causes can reveal the necessary steps to prevent further incidences.

How can you expect to solve a problem without knowing its cause – without having studied it seriously? That is exactly what the SAAQ is preparing to do.

For years, the CAPM has demanded a Quebec-based study on motorcycle-related accidents, but the SAAQ has consistency refused. Incongruously, the head of the SAAQ expresses concerns about the accuracy of the well-known HURT & MAIDS studies because they were done outside Quebec!?!? Although somewhat macabre to state this, a serious study on Quebec motorcycle accidents would ensure that the maiming or killing of our brothers & sisters would not have been in vain.

Essentially, the SAAQ's refusal to do this study tells us that these motorcyclists have died for nothing. Implementing such a study would allow us to find the true causes - and consequently, the true solutions.

The SAAQ might consider inspiring itself from another Quebec entity – the CSST. Each time there's a work accident, particularly involving a death, an investigation determines the cause, followed by the application of measures to avoid its repetition. It may be small consolation, but that act confirms that the death was not in vain.

Currently, motorcycle accidents in Quebec serve only as statistics to justify increases in registration fees. And oh! I forgot; they also serve the various media who use them as disinformation which is inevitably turned against us. When an accident in which the car driver was 100% responsible occurred last summer, killing one rider and seriously wounding several others (amongst them one of our members) - why was this not front page news? Why report a fatal motorcycle accident and not a fatal accident caused by the car driver?

The two outstanding studies available are the American HURT study from 1984, and the more recent European MAIDS study. Even though they were done at 20-year intervals, their conclusions are the same. If the SAAQ isn't willing to fund its own study, it should by default refer to those studies.

Since the SAAQ is hell-bent on instituting motorcycle categorization, it's quite obvious why it doesn't want to refer to those studies – when, in fact, it even acts contrary to one of the MAIDS's conclusions.

The categorization of motorcycles has the effect of increasing the numbers of modified motorcycles on the roads – and as it turns out, modified motorcycles are the only ones over-represented in accidents.

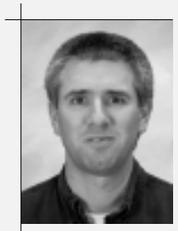
Therefore, not only will all those deaths not have served a useful purpose, but the SAAQ is implementing measures that will in effect, create more. It will not the first time. We live today with the consequences of the SAAQ's removal of mandatory motorcycle riding courses some years ago – and that in the face of categorical objections by the FMQ and CAPM.

The CAPM offers its condolences to all those who lost loved ones this past summer – and best wishes to those in the process of recovery from an accident. I'd like to tell you that all those tribulations will not have been in vain – but that is up to the SAAQ. ■

Annual General Meeting

The CAPM holds its AGM

Motorcyclists get organized



Pierre Tourigny
rdclagriffeduloup@camp.qc.ca

Photos: Noël-André Scano

The CAPM held its AGM on Saturday, December 9th. Its members met to take stock of the activities of the past year – the busiest since the creation of the CAPM some 13 years ago.

Once the routine matters were dealt with, the president, Serge Huard, submitted his report – wherein he outlined the huge amount of work accomplished by the CAPM's activists this year. He appealed for a show of solidarity from all present to support those on the front lines fighting to defend the rights and freedoms of Quebec motorcyclists.

The issue concerning the increases in motorcycle registration fees has generated a certain amount of criticism, claiming that the CAPM has done nothing. The president stated: "As motorcyclists, the very least we should do is to put in their place those who make personal attacks against the others who have invested so much for the cause of motorcyclists."

The president also explained that the lack of information did not help to quell the concerns of motorcyclists. The resignation of our magazine's editor in mid-summer caught the CAPM's board by surprise. Finding a replacement during the summer was impossible. Add to that the difficulty in finding volunteers for the various reports, it was indeed a time of trial. "We can't ask the boxer in mid-combat to report on the fight!" said the president.

He also reminded everyone that all the council meetings are open to all – members and partisans.

Spokesman Normand Noiseux then followed with his report, which dealt in good part with the issue of registration fees - and the meeting with Mr. John Harbour of the SAAQ on the eve of this meeting. (See the report on page XX)

This was followed by the reports of the sub-committees. The 'sport bike' sub-committee submitted a report that generated lots of discussion, and brought into question multiple issues surrounding the CAPM – issues like the logo, the wolf, freedom of choice, the Day of the Wolf, and even the name of the CAPM. "These questions are a good thing; they must be asked; time and personnel make rapid treatment of these concerns difficult – but they are welcome" said spokesman Normand Noiseux, while inviting members of the 'sport bike' sub-committee to have further discussions with the board.

Distinction

Under a shower of warm applause, the president awarded this year's Marc St-Laurent Prize to Normand Noiseux. The Marc St-Laurent Prize is awarded to motorcyclists who distnguish themselves by their service to the CAPM.

Election

This year, the positions up for election were: President, External Vice-president, Secretary, and administrators #2, #4, #6, and #1. These positions are for two-year mandates – except for administrator #1 who left during the mandate. Serge Huard has accepted continuing as president, and said: "Let's be clear that this position was formerly divided into three tasks (spokesman, editor, & president) to ease the burden. I currently hold two of those positions, but I intend on holding the president's position only until a replacement is found."

Thérèse Ménard moves from secretary to External Vice-president – and newcomer Angélique Tétrault will become secretary. Monique Maheux and Noël-André Scano will join the board as administrators. Serge Lajeunesse and Normand Noiseux have signed on for another mandate, both as administrators.

Three vacant positions were filled during the AGM. The position of editor-in-chief, vacant since the resignation of Éric Langlois last summer, was filled by Pierre Tourigny. "I've gladly come back to this position, particularly because we now have two volunteers who have come on board to do the coordination of the magazine – they being Lise Laurin et Luc Santerre. As for myself, I will now deal with specifically editorial functions", said the new 'old' editor-in-chief.

Denis Roussel will be the new editor-in-chief of the Bloc-Notes of the CAPM – and France Bouthillier is charged with meeting logistics.

You may have noticed that this was the CAPM's 5th AGM – yet it's been in existence for 13 years. How can this be? The reason is that the CAPM has only been incorporated since 2001. This has changed little in its day to day operations – but incorporation has served to better protect its officers who were at risk of personal lawsuits in the event of untoward circumstances. ■

Normand Noiseux (left) receives the Marc St-Laurent Prize from the CAPM's President, Serge Huard.

The SAAQ file

Meeting of the activists
Follow-up from September 30th

Last September 30th, some 1200 motorcyclists accepted an invitation from the CAPM to elaborate a set of plans for action. It was obvious that there was no shortage of proposals, and many rose to the challenge. The 33 proposals that were accumulated were dealt with, including all the details necessary to bring them to fruition. Each proposal was categorized according to the risk it presented to its organizers or participants – and our lawyer was on hand to make comments regarding the legal implications. Among other things, the organizational effort, the financial implication, and potential impact on government authorities, were all outlined. A total of 17 of these proposals were ultimately retained, covering the public, media, legal, and political domaines.

Those who had submitted their names were invited to meet on December 9th to plan the succesful completion of their proposals. Almost everyone was there – and together we were able to conclude with the best plan of action for each project. We were all in agreement with an established hierarchy for those actions that would best maintain pressure on our elected reprresentatives and ensure the best outcome for motorcyclists on this issue of registration fee increases.

The CAPM is indeed grateful to these activists who have expressed their determination to continue the fight when the time comes. January 13th is the next date established where we begin to move from the written word to action.

International News

By Jennifer Ross

Bikers win right to use bays as long as they like

By Roland Batten

Motorcycles can park in designated bike bays in Salisbury's car parks for as long as they want, a leading councillor has announced.

Salisbury's parking ambassadors have been told not to book motorcyclists who leave their machines in the free parking bays, even if they do overstay the limit set for car drivers. Councillor Dennis Brown, portfolio holder for transport and the environment, told the Journal councillors and officers had carried out a review of motorcycle parking after Karen Randall was booked for leaving her motorcycle in Salt Lane for longer than five hours.

Source: *http://www.salisburyjournal.co.uk*

The European Road Safety Charter was presented on 2 November 2006 at the Fourth Ministerial Conference of Ministers of Transport of the European Union, held in Verona, Italy. The event was presided by Mr Jacques Barrot, Vice-President of the European Commission in charge of Transport.

The European Road Safety Charter is an appeal and a driving force for all civil society organisations to provide a tangible contribution to increasing road safety in Europe. It is a forum and a platform for the signatories to exchange experiences and new ideas – across national borders – in their efforts towards greater safety on European roads. It is a manifestation of the responsibility that all stakeholders assume in order to achieve the common goal: halving the number of traffic fatalities by 2010.

Source:
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/charter_en.htm

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.

Homologation

Rapport du sous-comité sur l'homologation

Silencieux, hauteur des poignées, casque, etc.

Par Jean-Pierre Wells

Silencieux

L'an passé à pareille date, le dossier de la Ville de Granby avait été plaidé à la Cour d'appel et nous étions dans l'attente du jugement.

Vous vous rappelez sûrement qu'il s'agissait de dossiers de silencieux de remplacement sur des motos sport et custom de marque Harley Davidson, Honda, Suzuki et Yamaha.

Ledit jugement a été rendu en date du 24 janvier 2006 et la Cour d'appel a suivi l'honorable Juge Bureau de la Cour supérieure sur plusieurs points.

Le Juge Bureau de la Cour supérieure avait clairement établi dans sa décision qu'il était possible de remplacer son silencieux d'origine par un silencieux de remplacement lequel n'a pas à être conçu comme celui d'origine si un tel changement n'a pas pour effet d'augmenter le risque de brûlure et d'augmenter le niveau sonore.

Jugement de la Cour d'appel au paragraphe 55 :

> [55] Sous réserve de leur applicabilité seulement à l'égard de la première phrase du deuxième paragraphe de l'article 130 du Règlement et des deux remarques qui suivent la reproduction de leur texte, la formulation par le juge de la Cour supérieure des deux premières conclusions est à privilégier:
>
> **1 – première conclusion:**
> Un système d'échappement de remplacement n'a pas à respecter la conception originale du fabricant de la motocyclette en autant que le système original n'ait pas été remplacé, enlevé ou que l'on y ait rien ajouté ou altéré de façon à augmenter le niveau sonore ou les risques de brûlure.
>
> **2 – deuxième conclusion:**
> La poursuite doit faire la preuve du niveau sonore initial et du niveau sonore lors de l'interception pour permettre au Tribunal d'évaluer s'il y a eu augmentation ou non du niveau sonore.

Photo: Luc Santerre

Jugement de la Cour supérieure au paragraphe 34 :

> [34] La première conclusion devrait plutôt se lire comme suit:
> Un système d'échappement de remplacement n'a pas à respecter la conception originale du fabricant de la motocyclette en autant que le système original n'ait pas été remplacé, enlevé ou que l'on y ait rien ajouté ou altéré de façon à augmenter le niveau sonore ou les risques de brûlure.

L'Honorable Juge Bureau a mentionné dans sa décision, au paragraphe 38, que la preuve de l'augmentation du niveau sonore causée par le remplacement du silencieux incombe à la poursuite.

> [38] La deuxième conclusion du juge de première instance aurait dû être la suivante:
> La poursuite doit faire la preuve du niveau sonore initial et du niveau sonore lors de l'interception pour permettre au Tribunal d'évaluer s'il y a eu augmentation ou non du niveau sonore.

La Cour d'appel a, quant à elle, aussi indiqué que le Juge Bureau avait raison quant à ce point sans toutefois indiquer le/ou les moyens par le(s)quel(s) la preuve d'augmentation du niveau sonore peut être faite (paragraphes 46, 47 et 48) :

> [46] De toute évidence, les derniers mots de l'extrait ci-dessus cité de l'article 130 du Règlement réfèrent au niveau sonore d'origine du véhicule, qui, cela n'est pas ici contesté, rencontre de la part du manufacturier les exigences de la loi.
>
> [47] Puisqu'il n'est pas défendu de mo-

difier un système d'échappement, il s'ensuit que la seule preuve de la présence d'une transformation n'est pas suffisante; il faut prouver que le remplacement, l'ajout ou l'altération a augmenté le niveau d'origine du son ou du risque de brûlure.

[48] La partie qui poursuit a l'obligation d'établir, dans un premier temps, ce niveau et, dans un deuxième temps, qu'il y a eu augmentation de celui-ci.

La Cour d'appel a clairement indiqué que le type d'infraction créée par l'article 130 du règlement est une infraction de responsabilité stricte, laissant ainsi la possibilité de faire certaines défenses reliées à ce type d'infraction.

Jugement de la Cour d'appel, paragraphe [31] :

[31] Il est maintenant bien reconnu qu'il existe trois genres d'infractions:
1 – celles à l'égard desquelles la mens rea doit être prouvée;
2 – les infractions pour lesquelles l'exigence précédente n'est pas requise, laissant à la personne accusée la possibilité d'obtenir un acquittement en prouvant qu'elle s'est comportée en personne raisonnable; il s'agit alors d'infractions de responsabilité stricte; et
3 – les infractions de responsabilité absolue, vis-à-vis lesquelles la personne accusée ne peut se disculper en démontrant qu'elle n'a commis aucune faute.

Certains points devaient être précisés c'est pourquoi le CAPM avait donné mandat de se pourvoir devant la Cour suprême par une requête pour permission d'en appeler laquelle n'a pas été accordée par la Cour suprême, faisant en sorte que le jugement de la Cour d'appel tel qu'il est dans sa forme corrigée du 24 janvier 2006 est le jugement final.

Évidemment même si la décision est finale il y a toujours lieu de faire valoir nos droits devant la Cour puisqu'en présence d'une preuve de fait différente nous pourrions avoir des conclusions différentes par un autre Tribunal sur des points non réglés par la décision de la Cour d'appel du Québec.

Hauteur des poignées

Dans un autre ordre d'idée un dossier a été plaidé à la Cour du Québec de Longueuil relativement à la hauteur des poignées. Ce dossier a été plaidé en juin 2006 et nous sommes toujours dans l'attente d'une décision relativement à ce point.

Casque

Au niveau de la Région de Montréal il persiste toujours une pratique par les policiers du SPVM, déjà déclarée illégale par l'honorable juge Florent Bisson, juge de la Cour municipale de Montréal le 20 juillet 2004 dans le dossier de Noël Bérubé à savoir la saisie du casque.

Bien que cette décision soit connue des policiers motards du SPVM l'agent en charge de la formation de cette escouade ayant d'ailleurs déjà déclaré, quelques jours après le jugement rendu par l'honorable Juge Florent Bisson lors d'un café rencontre chez Moto Internationale, que le SPVM continuerait à saisir les casques qu'il croit illégaux ajoutant à cette occasion que l'honorable juge de la Cour municipale ne connaissait pas cela… «il ne connaît pas cela». Et oui!

Un dossier de saisie de casque et de conformité aux normes a été porté en appel devant la Cour supérieure de Montréal pour tenter de régler cette situation puisque bien que la saisie a été cassée dans un autre dossier de la Cour municipale de Montréal, arrondissement d'Outremont, les policiers continuent leur pratique qui n'est absolument pas basée sur le Code de la sécurité routière lequel code ne leur prévoit aucun pouvoir de saisie relativement au casque.

Aussi, quant à la preuve qui est faite devant la Cour municipale pour obtenir une condamnation laquelle preuve est faite par le casque déposé et par des points de non-conformité exposés par le policier sans qu'en aucun moment il ne soit démontré quel point en rapport avec la Norme n'est pas respecté par le casque.

Etc.

Un autre beau problème m'a été soumis récemment sur lequel je n'ai pas encore de réponse mais pour lequel une attention particulière sera portée et ce point traite des roues d'appoint installées sur une motocyclette, notamment sur des GOLDWING, pour minimiser le poids et permettre le maintien de la moto à l'arrêt.

Vous voyez donc que nos chers policiers font preuve d'une imagination sans limite pour promouvoir notre sécurité et bien nous servir puisque telle est leur devise «PROTÉGER ET SERVIR». Peut-être que bien servir les autorités qu'ils représentent est plus à propos ou peut-être que protéger leur job et servir leur intérêt est plus approprié pour tenter d'expliquer ces deux mots inutiles sur leur véhicule (au moins pour nous).

Je vous demande encore de ne pas hésiter à nous rapporter les abus à votre connaissance qui relèvent du comité.

N'oubliez pas qu'au moment où les policiers vous interceptent ils ont le gros bout du bâton même si souvent ils vous font «ch….» ne partagez pas ces sentiments ou ne les incitez pas à faire de même puisque certaines municipalités ou villes ont adopté des règlements pour protéger les oreilles chastes et pures de ceux qui nous harcèlent.

Règlement no. 1010-01 de la Ville Ste-Catherine concernant les nuisances, la paix et le bon ordre :

[11.4] Il est interdit, pour toute personne, d'injurier un policier agissant dans le cadre de ses fonctions.

Et évidemment ils n'hésitent pas à s'en servir puisqu'ainsi ils peuvent servir les intérêts de leur employeur ce qui amène un 100$ de plus à notre frustration. ■

www.capm.qc.ca

Chronique judiciaire

Qui a raison ?

Les juges municipaux de Montréal ne s'entendent pas

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

Illustration: Daniel Desbiens

Quelquefois il est préférable de se contenter de citer des extraits de jugements afin de saisir certaines particularités de notre système judiciaire. Voici trois extraits de transcription de jugements qui vous démontreront deux façons d'évaluer la saisie du casque pour une infraction identique.

Cause de Michel Simard - 19 octobre 2005

«Alors là, on est dans un contexte où est-ce que l'agent Martel, conformément aux articles du Code de procédure pénale, pouvait procéder à la perquisition et à la saisie? Il pouvait le faire, mais je suis convaincu que pour cela, il fallait qu'il obtienne un mandat à cet effet-là et la… d'urgence, quand il y a une exception pour l'urgence à l'article 36, quand c'est indiqué;

Elle ne peut être effectuée sans mandat ou télé mandat que si le responsable des lieux consent à la perquisition ou s'il y a urgence.

Donc, pour le conserver, le prendre, ce casque-là, il fallait que l'agent Martel obtienne un mandat d'arrestation et l'urgence qu'on fait référence à l'article 96 du Code de procédure pénale, il y a urgence lorsque les délais pour obtenir un mandat ou même un télé mandat risquent de mettre en danger la santé des personnes ou la sécurité. Il n'y avait…

Maintenant… ni pour sa santé. Ça aurait peut-être occasionné des délais; mais obtenir un mandat ou un télé mandat aurait permis de saisir légalement le casque.

Alors, de sorte que c'est une exigence de la loi depuis, c'est clair que la jurisprudence depuis l'entrée en vigueur de la Charte, ça exige qu'il y ait un mandat signé et autorisé par soit un juge ou une personne autorisée par la loi pour permettre la saisie. Alors, donc ça, c'est l'exigence juridique».

Cause de Michel Simard – 25 novembre 2005

«Il conteste la saisie. Évidemment, l'article 484 du CSR permet l'examen du casque protecteur par un agent de la paix et, c'est spécifiquement cet article qui autorise un agent de procéder à l'examen.

Ce qu'il conteste c'est le fait que le casque a été saisi. Et j'ai déjà rendu une décision à l'effet que la saisie n'était pas permise ou réglementaire, puisqu'on aurait pu obtenir par un télé mandat l'autorisation de saisir le casque. Et, en souhaitant que le présent jugement puisse être une indication suffisante, que les policiers ne peuvent pas saisir un casque. Ils doivent… Ils peuvent le faire seulement en suivant les exigences d'obtention d'un télé mandat s'ils le jugent approprié».

Cause de Conrad Royer – 30 novembre 2005

«Dans le présent dossier, le Tribunal est d'avis que le policier après avoir inspecté le casque, ce que la loi lui permettait de faire, numéro 1, avait des motifs raisonnables de croire que le casque n'était pas conforme, 2, que le casque constituait une preuve de l'infraction et 3, que le policier avait des motifs raisonnables de croire qu'il était nécessaire de conserver la preuve.

Il aurait été ni pratique, ni souhaitable d'obtenir un mandat ou un télé mandat, ce qui aurait occasionné encore plus d'inconvénients pour le défendeur en termes de délai. Il s'agissait donc d'un cas urgent puisque le défendeur pouvait quitter avec le casque, constituant ainsi un risque de perte d'un élément de preuve. Il est à souligner que chaque cas est un cas d'espèce et dépendra des circonstances dans chaque cas. Un policier n'aura certainement pas le pouvoir de saisir tout élément de preuve à une infraction de Code de sécurité routière. La requête en exclusion de la preuve, si on peut l'interpréter comme étant une requête en exclusion de la preuve, est rejetée».

Les juges de la Cour municipale ne s'entendent pas sur la légalité de la saisie du casque et quand ils reconnaissent qu'elle est illégale, l'un d'eux accorde tout de même que le casque soit présenté en preuve par le policier. Il y a de quoi en perdre son latin. Devant cette situation, le CAPM a décidé d'aller en appel en Cour supérieure et de soumettre la légalité de cette saisie à une plus haute instance afin d'en avoir le cœur net. Si nous avons gain de cause, nous aurons créé une jurisprudence qui pourra être utilisée en Cour municipale. ■

La dernière «ride»

Deux femmes, deux motocyclistes

Deux continents, même combats

Perdre un être cher est toujours douloureux et si en plus c'est un ou une motocycliste qui s'est engagé (e) dans la défense des droits et libertés des motocyclistes, cela nous touche profondément. Quoiqu'on en dise, le monde moto est une grande famille. Il y en a qui se distingue, d'autres qui envoient la main lorsqu'on les croise sur les routes, et certains qui nous ignorent… Parmi eux, ceux qu'on n'oubliera jamais.

Nadia Lévesque mère de famille, motocycliste et militante engagée de la FFMC (Fédération Française des Motards en Colère) vient de s'éteindre après un long combat contre le cancer. Coordinatrice bénévole de la FFMC 83, coordinatrice technique nationale, puis déléguée générale de la FFMC de fin 1998 à juillet 2002. Puis élue au bureau national de la FFMC aux assises de 2003, et réélue cette année aux assises 2006. Deux enfants, Jean et Igor…

Ses passages au niveau National et local de la FFMC l'ont fait connaître, apprécier et adopter de tous les motocyclistes peu importe l'origine. Le CAPM a eu des relations privilégiées avec cette grande dame de la moto, toujours disponible et à l'écoute. Depuis le début des années 80, elle a su utiliser les arguments face aux politiques, à la presse ou dans une manifestation motocycliste. Toujours prête aussi à rendre service.

Depuis 1994, Nadia était une actrice passionnée et dévouée de la FFMC et de son Mouvement dont elle a été de tous les combats.

Nadia n'avait cure des honneurs et des titres ronflants. Elle était là pour servir la cause et le faisait sans chercher le profit ni la gloire personnelle.

Elle était de ces personnes qui, sans jamais se poser en professeur ni en moralisateur, nous révèlent parfois à nous-mêmes et savent nous redonner confiance. Elle avait cette faculté rare de nous pousser à approfondir notre propre réflexion sans jamais nous imposer un choix ou une direction, simplement en nous amenant à nous poser à nous-mêmes les questions qui déterminent le fond d'une pensée construite.

C'était une femme de conviction. Dans le débat, elle pouvait être un adversaire redoutable et sans complaisance mais toujours respectueuse des personnes et des idées. Elle était aussi une médiatrice efficace et une négociatrice clairvoyante. Elle était modeste et ouverte à tout ce qui permet d'atteindre l'objectif commun y compris en remettant en cause sa propre approche.

Motocycliste convaincue, militante politique et associative efficace, défenderesse de la cause féminine, Nadia était avant tout un être profondément humain et une humaniste éclairée. Rien des injustices de ce monde ne la laissait indifférente. Elle a consacré sa vie à lutter pour ses convictions sans laisser à personne le soin d'agir à sa place. Agir, se prendre en charge: Voilà ses maîtres mots!

Sa détermination est un exemple qui devrait nous faire réfléchir lorsqu'une période «down» nous invite à tout lâcher. Il faut poursuivre le combat contre l'injustice faite aux motocyclistes au nom de Nadia et de tous ceux qui, comme elle, ont sacrifié leur vie à la cause.

Nadia Lévesque

Photo: FEMA

Le CAPM et tous les motocyclistes québécois se sentent concernés. Nous partageons notre chagrin et notre peine avec la famille et les proches de cette femme d'exception.

Et comme chaque fois qu'un être cher s'en va, ce départ le replace dans un cercle plus affectueux. Il est trop tard pour le lui faire savoir mais il nous reste à continuer la lutte en pensant à tous ces militants qui l'un après l'autre nous quittent.

Nos pensées vont vers toutes les personnes qui ont sacrifié leur vie à la cause motocycliste.

Par Noël-André Scano

Photo: Archives La Griffe du loup

Claude Lacasse, Jennifer Ross et Karen Bolin en 2005, lors du Beast of the East au New Hampshire.

Le 30 octobre 2006, le motocyclisme a perdu une personne ressource des plus hauts calibres. Karen Bolin, présidente sortante de la Motorcyclist Riders Foundation (MRF) est décédée des suites d'un court mais virulent cancer. Elle avait remis sa démission à titre de présidente de la MRF, à peine trois mois avant sa mort. La MRF défend les droits et libertés des motocyclistes états-uniens et est composé d'organismes en provenance de partout au États-unis.

Karen Bolin a pris les guidons de la Motorcycle Riders Foundation à l'automne 2003 suite au décès accidentel du président d'alors, Buck Kitteridge. La MRF traversait une crise de leadership qui la divisait, et a failli flancher durant cette période. Sous l'égide de Karen, la MRF a su se consolider et est devenu plus forte qu'avant. Les opposants se ralliant derrière elle pour le plus grand bien-être de l'organisation et des motocyclistes états-uniens.

Les délégués du CAPM et de la FMQ au «Beast of the East» entre 2002 à 2005 ont eu l'opportunité de la voir en action. Une femme formidable. Dotée d'une force de caractère exemplaire elle a taillé sa place dans un milieu d'abord largement dominé par des hommes. Elle ne mâchait jamais ses mots lorsque quelque chose ne faisait pas son affaire. Elle a été un ardent défenseur du droit des organisations motocyclistes de chaque État à maintenir le contrôle sur la formation donnée aux nouveaux motocyclistes et a critiqué vertement la Motorcycle Safety Foundation (MSF) pour son ingérence dans ce dossier aux États-unis.

Lorsqu'elle faisait son entrée dans le bureau d'un de ses adversaires, ce dernier savait qu'il allait en prendre pour son rhume avant qu'elle ne le quitte.

Karen a participé activement dans le mouvement de la défense des droits des motocyclistes depuis 1990. De 1999 à 2003 elle a été secrétaire de la MRF après avoir été durant sept ans la spécialiste des affaires politiques pour ABATE of Washington et aussi la vice-présidente des relations gouvernementales pour la Washington Roadriders Association (WRRA). En plus de son rôle de présidente et membre de soutien de la MRF, elle était aussi membre de la WRRA, d'ABATE of Washington, de la BMW Motorcycle Owners Association, de la Washington State BMW Riders, et de la IronButt Association.

Sa bataille contre la maladie qui l'a terrassé si rapidement est maintenant terminée. Mais il ne faut pas, selon son mari, s'attarder à ses derniers souffles, mais plutôt à ceux qu'elle a utilisés au cours de son autre bataille. Celle pour nous tous, pour nos droits, pour notre liberté, celle qui ne sera jamais terminée. Ce n'est plus sa bataille. Elle nous l'a légué, et elle est maintenant la mienne et la vôtre.

Karen disait souvent, «Le gouvernement, c'est nous». Aux États-Unis, «Nous, le peuple» c'est à la base du pays. Karen ne faisait pas seulement enseigner ce fait, elle faisait en sorte que cela soit écrit dans les coeurs de ceux et celles qui bataillaient à ses côtés. Ici au Québec, nous avons tendance à oublier ce fait, mais au fond ici aussi, le gouvernement, c'est nous.

Souhaitons que ce soit écrit dans nos cœurs, car maintenant c'est à vous et moi de continuer le combat.

Mais connaissant Karen, elle doit certainement déjà faire du lobbying auprès de la Plus Haute Instance au nom et pour les motocyclistes. Souhaitons (surtout pour lui) que saint Pierre soit motocycliste…ou du moins les appuie!

Alors maintenant, allez retrouver quelqu'un que vous aimez et dites le lui. C'est toujours une bonne idée, et il n'y aura jamais de meilleur moment que le présent. En guise de témoignage de nos condoléances, le CAPM a fait un don à la Nation Cervical Cancer Foundation, au nom des motocyclistes québécois.

Un service a eu le 4 novembre dernier. Au revoir, Karen, vous nous manquerez.

Par Jennifer Ross

Nouvelles internationales

Des nouvelles de notre petite planète

et du petit monde de la moto

Jennifer Ross
j.ross@capm.qc.ca

EUROPE

La Charte européenne de la sécurité routière a été présentée le 2 novembre 2006 lors de la quatrième Conférence des ministres des Transports de l'Union européenne, qui s'est tenue à Vérone, en Italie, sous la présidence de M. Jacques Barrot, vice-président chargé des Transports à la Commission européenne.

La Charte européenne de la sécurité routière est un appel lancé à toutes les organisations de la société civile mais aussi l'élément moteur qui leur permet de participer, chacune à son niveau, à l'amélioration de la sécurité routière en Europe. C'est également un forum et un lieu de débat où les signataires, dans leur effort pour améliorer la sécurité sur les routes européennes, peuvent échanger leurs expériences et leurs idées nouvelles par-delà les frontières des différents pays. Cette initiative est l'expression de la responsabilité assumée par tous les partenaires pour atteindre un objectif commun : diminuer de moitié le nombre de morts dans des accidents de la route d'ici à 2010

Source :
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/charter_en.htm

L'Union Européenne lance un nouveau projet de 2.6 millions d'Euros sur la sécurité motocycliste – MYMOSA –Sécurité de la moto et du motocycliste

Ce projet se déroulera sur les 4 prochaines années et est entièrement financé par l'Union Européenne en tant que partie du programme d'Actions Marie Curie. Le but est d'identifier et de recruter dix «jeunes chercheurs» qui travailleront ensuite avec le consortium dans les domaines de recherches suivants : dynamique des accidents, sécurité intégrée, biomécanismes et équipements de protection personnelle (PPE) y compris les casques.

Ce projet stimulera la collaboration entre cinq universités, trois instituts de recherches et les partenaires industriels – comprenant la célèbre fabrique de vêtements Dainese. Pour plus d'informations et de détails concernant le recrutement pour ce projet, visitez le site www.mymosa.eu.

Le budget réservé par les autorités de l'Union Européenne montre la valeur et l'importance qu'elles placent dans ce projet. Il est supérieur à celui consacré au projet de recherches MAIDS qui a été financé par l'UE, l'industrie et la FIM.

Source : FIM
http://www.fim.ch

ANGLETERRE

Les motocyclistes gagnent le droit de se garer aussi longtemps qu'ils le désirent

Par Roland Batten

Un conseiller principal a annoncé que les motos peuvent se garer dans les stationnements motos désignés de Salisbury tant qu'elles veulent.

Des ambassadeurs du stationnement de Salisbury ont été avisés de ne pas remettre de contraventions aux motocyclistes qui laissent leurs machines dans ces places de stationnement gratuites, même si elles dépassent la limite de temps établie pour les conducteurs de voiture.

Dennis Brown conseiller, en charge du dossier sur le transport et l'environnement, a indiqué que les conseillers et les dirigeants avaient effectué un examen du stationnement des motos après que Karen Randall a eu une contravention pour avoir laissé sa moto dans pendant plus de cinq heures.

Source: *http://www.salisburyjournal.co.uk*

Le nouveau secrétaire général de la FEMA prend poste - La Fédération des associations des motocyclistes européens (FEMA) a un nouveau secrétaire général, Mme Aline Delhaye. Mme Delhaye sera responsable de la coordination des activités de la FEMA et du travail de lobbying, défendant, représentant et favorisant les intérêts des motocyclistes européens à Bruxelles.

La représentation et la défense des motocyclistes européens à Bruxelles n'a jamais été une charge facile. Depuis les années 80, alors que les motocyclistes ont été totalement ignorés à Bruxelles, la Fédération a pu participer à plusieurs débats grâce principalement au travail de Simon Milward, au début par l'entremise de la Fédération des motocyclistes européens (FEM) et du FEMA depuis sa création (1998 2000), Bob Tomlins (2000-2002), et Antonio Perlot (2002-2006). Aujourd'hui, la Fédération est bien établie à Bruxelles et est écoutée, bien que ceci ne signifie pas que des motocyclistes sont entendus : la 3ième directive de permis de conduire, qui limitera injustement l'accès aux motos, comme le Livre blanc sur la politique de transport, qui ignore totalement les bénéfices du motocyclisme sont deux exemples de la considération donnée à la pratique du motocyclisme. **Source:**
http://www.fema.ridersrights.org/index.html

Entre Plume et griffe

Qui sont nos véritables adversaires?

La SAAQ ou le CAPM?

Serge Huard
Motocycliste et membre du CAPM
s.huard@capm.qc.ca

Comme je ne dispose pas de beaucoup de temps libre pour participer aux forums électroniques, je laisse aux autres membres du Comité d'action politique motocycliste le soin d'y présenter, de défendre nos positions et de répondre aux questions qui nous concernent. C'est un travail qu'ils font très bien.

Cela dit, on a porté à mon attention quelques dizaines d'échanges et de prises de position exprimées récemment dans divers forums en me demandant si possible de bien vouloir les commenter. Étant donné la teneur de certains de ces propos, je crois de mon devoir de prendre le temps nécessaire pour au moins porter à l'attention des motocyclistes une situation qui risque d'avoir des conséquences néfastes dans l'évolution du dossier des permis de conduire et de la tarification des motocyclettes.

À la lecture des dits propos, il est évident qu'une certaine confusion règne chez une minorité, petite mais bruyante, lorsqu'il s'agit de savoir qui sont nos véritables adversaires. À en croire certains des participants de ces forums, l'adversaire, voire l'ennemi, des motocyclistes serait le CAPM. Rien de moins. Pas ceux qui sont en face des motocyclistes, pas ceux qui ne font rien, pas ceux qui s'en foutent, mais ceux qui s'impliquent le plus. Personne d'autre. Aussi irréfléchi et stupide que cela puisse paraître.

Deux mises au point s'imposent avant de poursuivre : premièrement, étant donné que j'utilise le «je», ce texte ne représente pas l'opinion de l'organisation mais simplement celle d'un de ses membres; deuxièmement, je ne confonds absolument pas ces basses attaques avec des critiques qui, elles, ne sont pas seulement acceptables mais vraiment invitées et souhaitables par quiconque veut progresser.

Le but de mon message est de rejoindre ceux qui ne sont pas ou peu informés sur les agissements de certains énergumènes, mais qui sont ouverts d'esprit et qui ont assez d'audace pour remettre les pendules à l'heure, car il est d'une importance vitale de continuer à cibler les véritables adversaires, soit la SAAQ et le gouvernement actuel, tout en permettant à ceux qui se battent pour les motocyclistes d'effectuer leur travail sans se faire sans cesse sournoisement attaquer par de glorieux Zorro anonymes.

Propos de tavernes nouvelles versions

Il n'y a pas si longtemps dans les tavernes et autres abreuvoirs publics du Québec, de joyeux radicaux changeaient le monde, c'était la révolution, rien de moins… pour, dès le lendemain matin, tout oublier pour tout recommencer. Aujourd'hui, évolution oblige, l'écran remplaçant la grosse bière de jadis, les rejetons de ces camarades radicaux n'ont même plus besoin de sortir de leur cachette et, en plus, ils ne sont même pas obligés de se faire connaître ni même de minimalement de montrer leur visage. Ça rend le radicalisme plus abordable.

Cela dit, il existe une différence fondamentale entre l'époque des propos radicaux des tavernes d'autrefois et celle de ces mêmes propos sur les claviers : dans la première époque, ces dires n'avaient rarement d'impact hors des abreuvoirs publics, alors que dans la deuxième, celle qui nous concerne aujourd'hui, ils peuvent en avoir sur la place publique. Si ce n'était de cette caractéristique particulière, comme jadis on pourrait se contenter de simplement en rire, mais comme ces propos risquent de compromettre le fruit du travail de toute une génération d'activistes motocyclistes, demeurer silencieux pourrait être perçu par certains comme une faiblesse sinon une forme d'admission, d'où ce message.

Comme dans toutes les batailles, pour les combattants l'adversaire est en face de lui… même si certains font le jeu de l'autre. Dans le cas présent, l'adversaire est la SAAQ — et le ministère des Transports qui se cache bien à l'abri de la loi 55 — et c'est à elle que fait face le CAPM (et la Coalition). Et c'est contre elle que le CAPM dirige toutes ses énergies… enfin presque toutes, car nous nous devons d'en consacrer une petite partie à protéger nos arrières.

Les attaques sournoises et pernicieuses accaparent une partie de nos énergies qui pourrait être utilisée à des fins plus productives, elles démobilisent, démoralisent découragent ceux qui s'impliquent ou qui voudraient s'impliquer activement.

Si j'ai cru nécessaire de prendre le temps de répondre à ces attaques, c'est essentiellement pour deux raisons:

* premièrement, c'est pour dire à ceux qui s'impliquent activement et bénévolement, avec idéalisme et passion, de ne pas céder devant la bassesse de quelques énergumènes, aussi blessants et injustes que soient leurs propos parce c'est de leur travail que des solutions à nos problèmes peuvent surgir;
* Deuxièmement, c'est pour demander aux motocyclistes en général d'être solidaires avec ceux qui ont à cœur la défense et la promotion de leurs droits et libertés.

Quant à ceux qui croient que leurs véritables adversaires sont ceux qui se battent au lieu de se contenter de parler, s'il est impossible de les faire taire, leur répondre, les remettre à leur place est la moindre des choses que tout un chacun peut faire. ■

Au-delà des apparences

Pour ou contre les changements?

La situation actuelle

Serge Huard
Motocycliste et membre du CAPM
s.huard@capm.qc.ca

Le monde de la moto au Québec est actuellement en pleine mutation. Le nombre de motocyclistes diminue de jour en jour, presque en chute libre. Le nombre de motos que les particuliers tentent de vendre par eux-mêmes est quant à lui, en hausse constante. Les marchands de motos, pour leur part, accusent tous des baisses de vente considérables; certains observateurs qualifiés estiment de plus qu'un marchand sur deux fermera ses portes à très court terme. Bref, on assiste à une répétition des événements qui se produisirent au cours de la fin des années quatre-vingt (même cause: la SAAQ; même effet : une décroissance) mais sur une échelle plus grande.

Nous sommes donc en plein bouleversement. Sans sombrer dans la panique, nous devons admettre que ce qui s'annonce risque de ne ressembler en rien à ce que nous avons connu ces dix dernières années. Pas besoin de boule de cristal pour en convenir, pour cela il suffit de discuter avec les motocyclistes lors de leurs rencontres ou assemblées générales, de lire les annonces de moto à vendre par les particuliers ou de se rendre dans les salles de vente des marchands. À partir de cette constatation, est-il nécessaire d'effectuer des changements ou au contraire, devrions-nous nous cantonner dans nos habitudes?

Comme on peut le voir, le logo du CAPM a déjà été changé. Est-il temps de le renouveler?

«Le nombre de motocyclistes diminue de jour en jour, presque en chute libre.»

Est-ce maintenant le temps de faire des changements?

«Après autant d'années, c'est maintenant le temps d'effectuer des changements dans les organisations motocyclistes». C'est ce que nous affirmait dernièrement un nouvel adepte du motocyclisme qui — cela mérite d'être remarqué — a la particularité de ne pas (encore) être impliqué dans ces organisations, donc qui ne dispose pas de connaissance de leur passé et encore moins d'une expérience pratique, et que néanmoins, il voudrait pourtant transformer. Est-ce que son argument est solide ou au contraire, est-ce qu'il se présente comme fallacieux ou à tout le moins comme manquant de rigueur?

De tous les arguments avancés par plusieurs pour justifier des changements, celui du temps est celui qui prédomine. Pour nombre de personnes et parfois non des moindres, le simple fait que quelque chose existe depuis quelques années — d'ailleurs plus longue sera cette période, plus forte sera leur certitude — est suffisant à leurs yeux pour prouver la validité de la nécessité de changement.

C'est le phénomène que l'éthologue et philosophe Konrad Lorenz appelait la néophilie, c'est-à-dire l'acceptation aveugle du nouveau et le rejet de tout ce qui ne l'est pas. Pour les néophiles, il n'y aurait pas nécessité d'acquérir une connaissance objective de ce qui devrait être changer, ni d'évaluer les conséquences de ce qu'ils proposent… il suffirait que ce soit nouveau pour qu'il y ait progrès. C'est ce que firent les Russes en 1917 et les Allemands en 1933, avec les résultats catastrophiques que l'on connaît. Mais restons dans notre domaine et mentionnons que c'est aussi ce que firent quelques motocyclistes dans les années soixante en créant le soi-disant Regroupement pour la Protection des Motocyclistes, qui n'eut que la nouveauté comme fondement et qui de ce fait, eut comme conséquence de créer confusion, division et démobilisation.

Bizarrement (enfin presque) beaucoup de ceux qui s'opposent d'une manière systématique aux changements avancent eux aussi l'argument du temps pour prouver la validité de leurs dires pourtant contraires à ceux des néophiles. «Si ça existe depuis autant d'années, c'est que ça doit être valable, alors pas besoin de changement», disent-ils. Et encore une fois, plus longue sera cette période plus forte sera leur certitude.

Photo: Archives La Griffe du loup

«Devrions-nous nous cantonner dans nos habitudes?»

Véritable contrepartie de la néophilie, le passéisme est l'acceptation inconditionnelle du passé et le rejet de tout ce qui est nouveau. Ceux qui en sont atteint oublient que les humains ont déjà cru durant des millénaires que le soleil tournait autour de la terre, que la météo était l'expression du courroux des dieux, que la femme était inférieure à l'homme, que l'humain ne pourrait jamais se déplacer plus vite que le son etc. Et encore pour demeurer dans notre domaine rappelons-nous l'Association Mototourisme Montréal qui fut longtemps une organisation majeure avant de disparaître faute d'avoir su s'adapter ou encore ces organisations qui jadis apparaissaient comme des phares alors que pour cette même lacune, elles ne sont plus un quart de siècle plus tard que l'ombre de ce qu'elles furent.

Ce qui fait en sorte que l'énoncé de notre récent motocycliste est faillible ne se trouve pas dans l'argument de la nécessité du changement puisque comme l'histoire et l'expérience nous l'enseignent, une organisation qui ne sait ou qui se refuse à évoluer avec son époque (donc à faire des changements) est vouée à dépérir et finalement à disparaître. Pour s'en convaincre, il n'y a qu'à se souvenir des nombreuses associations qui ont disparues ou de simplement observer celles qui sont actuellement en voie de l'être.

Son énoncé est faillible uniquement mais gravement, par l'ajout du mot «maintenant» car la dimension temporelle — que cette période soit une décennie ou un siècle — n'est pas pour autant une confirmation qu'il faille nécessairement effectuer des changements ni obligatoirement une preuve qu'il faille s'en abstenir. Ce qui doit être déterminant avant d'envisager quelque changement que ce soit, c'est la validité ou non-validité des propositions. Telle fut et demeure au CAPM, la manière logique de procéder.

Ce qui doit précéder les changements

Si survivre et progresser c'est s'adapter à son contexte, sans être influencé outre mesure par la dimension temporelle alors sur quels critères les changements nécessaires devraient-ils être basés?

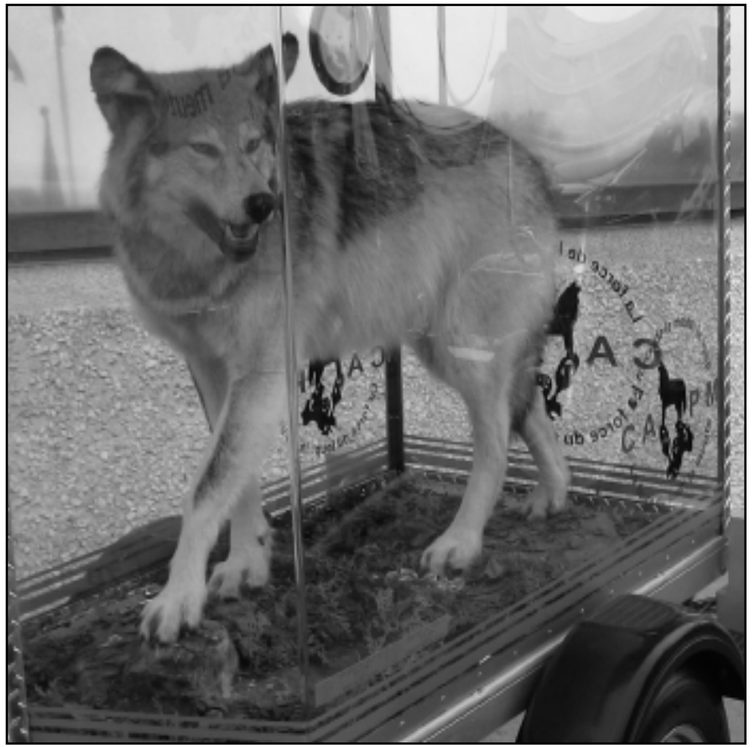


Photo: Gilbert Perreault

L'emblème du CAPM, le loup, doit-il être changé?

De toute évidence l'un des critères les plus importants est de s'assurer d'avoir minimalement une connaissance du passé expérimentée ou documentée avant de procéder à des changements. Il va sans dire que c'est plus facile de changer ce qu'on ne connaît pas, cependant les résultats ne peuvent alors manquer d'être en rapport direct avec cette ignorance. Il n'est pas question d'être obnubilé par le passé mais plutôt d'éviter de redécouvrir inutilement ce qui est déjà découvert ou encore, d'effectuer un banal retour vers un passé confondu avec ce qui apparaît comme nouveau. La mémoire est donc forcément un atout indispensable.

«Oubliez le passé, allons vers le futur» nous a dit il y a quelques années, un motocycliste en haute position d'autorité mais il ne spécifia jamais (?) quelle sorte de futur pouvait être possible en oubliant le passé. Comme il était à prévoir les événements subséquents prouvèrent que son futur n'était en fait qu'un passé qu'il ignorait (ou feignait d'ignorer). C'est d'abord la mémoire qui peut nous empêcher de tourner en rond. Il se dépense des centaines de millions de dollars pour combattre la maladie d'Alzheimer parce qu'elle cause la perte de la mémoire; paradoxalement (?), certaines personnes nous proposent de la perdre volontairement. Pourtant cette perte de mémoire peut être aussi néfaste, voire mortelle pour les organisations que pour les individus.

Un autre des critères primordiaux consiste à faire preuve d'ouverture d'esprit. Exception faite des principes qui sont à la base d'une organisation, tout devrait être sujet à questionnement donc possiblement à changement. Plus facile à dire qu'à faire et cela nécessite beaucoup d'audace nous en convenons, mais un progrès véritable et durable est à ce prix. Certains passéistes peuvent crier à la trahison parce que la validité de telle pratique ou telle prise de position pourrait être remise en question mais si celles-ci sont valables ça doit être justifiable, si ça ne l'est pas alors en toute logique des modifications ou des substitutions s'imposent.

«Le CAPM est actuellement à questionner et réviser ses tactiques, sa stratégie et certaines de ses prises de position.»

Sans avoir la prétention d'avoir épuisé tous les critères préalables, mentionnons aussi l'importance que revêt un processus authentiquement démocratique dans les prises de décision. Lors d'un questionnement ou d'une remise en question il est absolument vital que chacune des tendances ou des courants d'idées puissent être exprimées librement à défaut de quoi, si changement il y a, il y aura risque de démobilisation, sinon de scission et dans les deux cas le progrès escompté se transformera en son contraire. Les pratiques et les prises de position doivent rationnellement — à tous le moins dans une organisation qui se veut démocratique — être le reflet de la volonté des membres.

Cela dit, il existe de nos jours une fâcheuse tendance à s'obstiner à obtenir coûte que coûte l'unanimité. Il va sans dire que l'unanimité sur les principes de base est essentielle à une organisation, elle se doit même de constituer sa raison d'être. Toutefois des désaccords sur les questions de stratégie et de méthode par exemple, ne signifient pas nécessairement que l'organisation est en crise, bien souvent ils font plutôt la preuve de sa vitalité. Il ne faut pas oublier que c'est du choc des idées que naissent les grandes réalisations et que trop fréquemment l'unanimité cache l'apathie ou le désintéressement des membres.

Le CAPM face aux changements

Au CAPM, il est reconnu que nous sommes très conscients du passé néanmoins nous avons la prétention de ne pas en être prisonniers. Comme en font foi les nombreux changements survenus depuis la fondation et le fait incontestable qu'en conséquence de cette ouverture d'esprit, elle est l'organisation motocycliste politique qui a — et de beaucoup — la plus longue existence et la plus riche expérience de toute l'histoire du motocyclisme au pays.

Photo: Pierre Tourigny

Le CAPM est l'organisation motocycliste politique qui a la plus longue existence et la plus riche expérience de toute l'histoire du motocyclisme au pays.

Certes sa performance est remarquable et remarquée néanmoins, comme n'importe quelle organisation d'activistes politiques, elle n'a pu s'exempter d'un certain lot d'erreurs (agir c'est prendre des risques). Cela dit, ce qui la distingue de ses prédécesseurs fut et demeure sa capacité à tirer les enseignements lui permettant de ne pas bêtement répéter les égarements du passé.

La dégradation de la situation du motocyclisme québécois en a peut-être surpris plusieurs mais certainement pas le CAPM. Au contraire dès les premiers indices il n'a cessé de mettre en garde la collectivité contre ce qui s'annonçait et qui est maintenant réalité. Tellement en fait que certaines bonnes âmes n'ont pas hésité à l'accuser faussement d'être alarmiste et de vouloir créer une panique artificielle.

Le CAPM pour faire face à cette situation critique selon la tradition qui est sienne est actuellement à questionner et réviser ses tactiques, sa stratégie et certaines de ses prises de position. Les discussions se poursuivent. Si l'unanimité est maintenue sur les questions de principes, comme entre autres sur l'opposition à la discrimination envers et entre les motocyclistes et le processus décisionnel démocratique, par contre des divergences d'opinion sur d'autres points s'expriment librement et vivement lors de ses réunions et assemblées. C'est non seulement sain, c'est la preuve d'une vie interne réussie, donc productive. ■

Matière à réflexion

«Il n'y a de nouveau dans le monde que ce qu'on a oublié». Dixit Laurence Bardin

AGENDA

Janvier
13 Conseil d'administration du CAPM Montréal

Février
3 Réunion des membres du CAPM

9-11 Salon de la moto de Québec
Centre de foires de Québec

23-25 Salon de la moto de Montréal
Palais des congrès

Mars
2-11 Daytona Bike Week
Daytona Beach, Floride, USA

10 Conseil d'administration du CAPM Montréal

Avril
14 Conseil d'administration du CAPM Montréal

28 Réunion des membres du CAPM Montréal

Mai
12 Conseil d'administration du CAPM Montréal

20 Journée du loup XII
Endroit à déterminer

Juin
2 Réunion des membres du CAPM Montréal

Juillet
7 Conseil d'administration du CAPM Montréal

Août
25 Conseil d'administration du CAPM Montréal

Septembre
15 Réunion des membres du CAPM Montréal

Au cours de la saison estivale le CAPM sera présent plus que jamais aux différents cafés-rencontre organisés dans les différentes régions du Québec…Venez nous rencontrer il nous fera plaisir de placoter avec vous!…N'oubliez pas qu'un motocycliste informé en vaut deux…À bientôt…

OFFRES D'EMPLOI

Le masculin est utilisé pour alléger le texte. Tous les postes sont ouverts aux deux sexes. Ils sont aussi ouverts à tous les motocyclistes, peu importe le style de moto utilisée.

Adjoint(e) au rédacteur en chef de La Griffe du Loup
Ce poste est actuellement ouvert

Responsable du sous-comité de Lanaudière
Ce poste est actuellement ouvert

Responsable du sous-comité des Laurentides
Ce poste est actuellement ouvert

Responsable à la formation
Ce poste est actuellement ouvert

Le travail de membre au CAPM fonctionne à l'envers d'un travail régulier. En entreprise, le poste est encadré et il faut trouver l'individu qui peut s'insérer dans ce cadre.

Au CAPM, c'est le contraire. Si tu désire t'impliquer, tu te moule un poste, en collaboration avec l'équipe en place, en fonction de tes talents et/ou connaissances. Il y a tout de même un minimum à respecter pour des postes comme trésorier et secrétaire. Il serait illogique de mettre en place un trésorier qui ne veut pas toucher aux chiffres ou un secrétaire qui ne veut pas faire de la paperasse!

En général, tu peux adapter le poste en fonction de tes disponibilités et de tes goûts.

Le taux horaire varie d'une dizaine à des milliers de mercis par année. Il y a quelques fois un bonus de quelques minutes d'applaudissement. Aussi, la satisfaction de savoir que vous faites partie de ceux qui font que les choses se concrétisent. Et finalement, la fierté de savoir que vous faites partie de l'équipe qui nous permet de faire de la moto, aujourd'hui et dans l'avenir.

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

L'avenir du motocyclisme au Québec est directement lié à ton niveau d'implication, toi en tant que motocyclistes. Rejoint ceux qui croient qu'il est possible de faire quelque chose. Parce qu'il est possible de faire quelque chose.

partisans à vie

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 Craft
Michel Désalliers
Gaétan Lefebvre
Gilles Renaud
Sébastien Rosa
Gérald Vaillancourt
Michel Deschamps
Ugo Perri
Robert Bancroft (Canandaigua NY USA)
Mance Desautels
Daniel Gagnon
Raoul Ménard
Jacques Monast
Alain Royal
Yves Bourassa
Claude Harrison
Donald Lauzière
Jacques Diotte
Luc Lallier
Sylvain Dionne
Nicolas Richer
Ginette Blouin
Yvan Trudel
Claude Thibault
Bernard Faubert
Roger Jeannotte
Christian Marion
Daniel Breault

Les partisans à vie, en plus d'appuyer honorablement une bonne cause, reçoivent un certificat laminé, une banane «Partisan à vie» brodée argent sur fond noir et la parution de leur nom dans ce magazine.
La carte de partisan à vie est disponible au coût de 250,00 $ pour une carte individuelle et de 300,00 $ pour une carte de couple.

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 (Cumberland, ON)
Joseph Hildège-Jean Racette et Lyse Lamoureux Racette
Serge Bourret et Guylaine Tétrault
Bruce Riopelle et Hélène Messier
Raynald Cloutier er Johanne Lachance
Robert Charest et Nicole Vallée
Michel Dubois et Louise Dubuc
Luc Poliquin et Corinne Rancourt
Bernard Nieri et Linda Cazes
Raynald Arsenault et Ginette Arsenault
Mario Guérette et Suzie Paquet
Christian Lauzier et Denise Champagne
Donald Bouchard et Diane Nadon
Louis Têtu et Susanna Hirsch
Michel Audette et Diane Gagné

Membre de la Fraternité émérite du capm

Michel Désalliers
Ginette Blouin
Gilles Renaud

Le but visé par la Fraternité émérite 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. Les critères et conditions d'adhésion sont 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 du CAPM en fonction a le pouvoir de proposer une nomination à la Fraternité émérite, mais toutes 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.

Le Bottin

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU COMITÉ D'ACTION POLITIQUE MOTOCYCLISTE

Président (pro temp.)
Serge Huard
514-353-8444

V.P. à l'interne
Michel Houde
450-265-3533

V.P. à l'externe
Thérèse Ménard
819-832-2134

Secrétaire corporatif
Angélique Tétrault
514-808-6303

Trésorier
René Caplette
514-354-8364

ADMINISTRATEURS

Monique Maheux
418-652-0325

Serge Lajeunesse
514-523-3966

Bernard Nieri
514-278-2341

Normand Noiseux
514-847-8669

Jennifer Ross
450-375-9787

Noël-André Scano
514-881-2212

RESPONSABLES DES SOUS-COMITÉS

Sous-comités régionaux

Cantons-de-l'Est :	Langis Morin	819-829-0527
Mauricie :	Rénald Lacombe	819-377-2065
Montérégie :	Yves Lauzière	
Montréal :	Bernard Nieri	514-278-2341
Outaouais :	Régent Chagnon	819-986-1799
Québec-Métro :	Jacques Boily	418-397-4984
Laurentides :	Vacant	
Côte-Nord :	Michel St-Laurent	418-766-7228
Lac Saint-Jean	Patrick Ménard	418-342-6202
Saguenay :	Louise Lévesque	418-544-2256
Abitibi :	Michel Dubuc	819-333-2564
Gaspésie :	Roger Bouchard	418-562-1670

Sous-comités thématiques

Articles promotionnels :	Chantal Lemelin	450-261-1496
Carte de partisan :	Claude Masson	514-494-2848
Sur la liberté de choix :	Normand Noiseux	514-847-8669
La Griffe du Loup :	Lise Laurin	450-969-5093
Information :	Jennifer Ross	450-375-9787
Sportif :	sportif@capm.qc.ca	
Moto & transports :	Jacques Dumoulin	
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

Partisan ou membre?

Quelle est la différence?

Les deux sont importants et ont un rôle déterminant à jouer

Claude Masson

La question à savoir quelle est la différence entre être membre du Comité d'action politique motocycliste (CAPM) et être partisan du CAPM nous est souvent demandée. Dans le but de répondre à ces attentes, voici donc brièvement en quoi consiste essentiellement la différence entre ces deux cartes.

Elle n'est absolument pas une organisation de type dit de masse, mais uniquement et exclusivement un regroupement de motocyclistes actifs et directement impliqués dans la défense et la promotion des droits des motocyclistes. En d'autres mots, un motocycliste doit absolument être actif et impliqué pour en devenir membre.

Le CAPM n'est pas un salon de discussion, un lieu où exercer ses talents oratoires ou une corporation dont la fonction est d'organiser des activités sociales, il est uniquement et exclusivement un groupe d'action politique.

Si la défense et la promotion des droits t'intéressent et que tu es disposé et désireux à agir en ce sens, alors ta place est dans les rangs des membres du CAPM. En étant membre tu participeras à la définition du futur du motocyclisme. Tu participeras à la solution au lieu de l'attendre. Tu feras partie de l'histoire du motocyclisme au lieu d'en entendre parler.

Tu auras aussi droit à la critique, aux rumeurs, à la rudesse et une fois ou deux fois par année, à des applaudissements, mais surtout, tu deviendras solide et fort

dans la défense et la promotion de ta passion et tu auras la satisfaction du devoir accompli.

Et finalement, tu rencontreras et travailleras avec des idéalistes et des passionnés du motocyclisme ce qui est toujours intéressant et enrichissant à plus d'un point de vue, comme plusieurs peuvent te le confirmer.

Mais si un motocycliste, pour une raison ou une autre, ne désire pas ou ne peut pas s'impliquer activement dans le travail du CAPM, il peut exprimer son soutien à la cause (sa cause!) d'une manière sans équivoque, en souscrivant à une carte de partisan du CAPM et faire ainsi partie de l'action.

Tout le monde sait que l'immense majorité des organisations motocyclistes québécois soutiennent le CAPM dont en autres, la Fédération motocycliste du Québec et ses associations affiliées, de même que le Harley Owners Group et ses chapitres au Québec. Le fait d'appartenir à l'une ou l'autre de ces organisations est très certainement une forme de soutien non négligeable au CAPM. Mais pour les motocyclistes qui veulent aller plus loin dans leur appui au CAPM il y a la carte de partisan.

En souscrivant à l'une de ces cartes le motocycliste, en plus de s'identifier franchement et directement avec le CAPM, devient une source d'encouragement et de motivation pour ses confrères et consoeurs activement impliqués au sein de l'organisation comme membres.

La carte de partisan du CAPM ne comporte de la part du détenteur aucune autre obligation que morale, mais représente un soutien essentiel et vital à la défense et à la promotion des droits et libertés des motocyclistes au Québec.

La carte de partisan indique clairement et fièrement votre solidarité à la cause des motocyclistes et vous donne accès à l'information de première main sur les luttes des motocyclistes au Québec et à travers le monde en vous permettant de recevoir gratuitement le magazine La Griffe du Loup. Tout cela pour une contribution annuelle de seulement 20$, soit l'équivalent d'un plein d'essence.

Alors si tu te dis motocycliste, moto touriste, biker ou motard, implique-toi ou supporte le CAPM en souscrivant à l'une de ces deux cartes. L'avenir de ton motocyclisme en dépend. ■

Photo: Luc Santerre