

La griffe du Loup



Le magazine des droits et libertés des
motocyclistes au Québec

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

Libre de rouler au Québec?

**Les «straight pipes»
Un droit ou un choix?**



Un tour du monde à moto

Sommaire

La griffe du Loup

Mot du Président 3
La liberté n'est jamais acquise

Éditorial 4
Nous avons enfin un magazine voué à la défense des droits et libertés motocyclistes au Québec

Tribune libre 6
Pour de vrais débats sur les droits et libertés des motocyclistes au Québec.

Les priorités 7
Libres de rouler au Québec? - Sommes-nous libres de rouler dans la Belle Province? Avec les menaces qui planent, ce n'est pas certain.

Point de vue 10
La route, ça se partage - Avec le nombre sans cesse croissant de conducteurs irresponsables, la route devient de plus en plus hasardeuse.



Sous-Comité CAPM Granby 12 Historique - Dès le début de la saison, les autorités municipales de Granby utilisent les médias afin d'annoncer qu'elles seront plus vigilantes...

Entrevue 13
Je me suis inventé la liberté - Le lundi 5 novembre 2001, le CAPM a rencontré Simon Milward pour une entrevue amicale autour d'un bon petit-déjeuner.

Chronique 17
La Floride: libre de choisir - Depuis le 1^{er} juillet 2000, les résidents de la Floride de plus de 21 ans ont le droit de choisir s'ils désirent ou non porter un casque.

Au fond des choses 18
Réflexions sur les straight pipes - Existe-t-il, dans la collectivité motocycliste québécoise, des sujets qui portent autant à controverse, qui incitent autant la rumeur, qui provoquent autant de situations conflictuelles... que celui des «straight pipes»?

Le bottin du CAPM 22
Pour rejoindre les principaux responsables du CAPM

Notre mission 23
La Griffe du Loup se veut LA tribune d'information, de débat et de conscientisation sur les droits et libertés des motocyclistes au Québec



Mot du Président

La griffe
du Loup

La liberté n'est

jamais acquise

Cette expression nous vient d'un des plus fervents défenseurs des droits des motocyclistes au Québec, de la première heure, Jano Lafrenière.

En effet, de retour de notre premier congrès NCOM, nous avons tous dans la tête l'expression américaine FREEDOM IS NOT FREE, que nous avons retrouvée sur tous les chandails ou autres vêtements des congressistes américains.

Et Jano a réellement donné tout son sens à cette phrase en la traduisant ainsi.

La liberté n'est jamais acquise quand j'entends quelqu'un me dire que la Journée du loup est inutile, car rien ne se passe!

En effet, la Journée du loup n'est qu'une partie du travail de défense des droits. Les résultats sont souvent difficiles à mesurer..., mais, arrêtons cette activité et les résultats seront immédiats. Hausse des plaques, augmentation du harcèlement des motocyclistes, ajout d'interdictions et j'en passe.

La liberté n'est jamais acquise quand, durant nos café-rencontres, certains motocyclistes en profitent pour démontrer quel niveau de bruit leur moto peut atteindre, et jusqu'où leur intelligence peut descendre. En effet continuer à faire tant de bruit nous causera sûrement préjudice à court ou moyen terme.

La liberté n'est jamais acquise quand quelqu'un me dit qu'il défend les droits des motocyclistes parce qu'il s'est présenté à la dernière Journée du loup. Que fait-il

le reste de l'année? Est-ce que nos droits sont protégés jusqu'à la prochaine Journée du loup?

La liberté n'est jamais acquise à voir encore toutes les interdictions de circuler en moto dans les villes du Québec. Mais pour faire lever ces interdictions, encore faut-il que les motocyclistes se mobilisent.

La liberté n'est jamais acquise, lorsque certains prétendent qu'il n'y a plus de problème au Québec pour les motocyclistes.

Tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes! Lorsque que l'on fait un survol de notre courte histoire de motocyclistes au Québec, l'on doit malheureusement constater qu'en effet, notre liberté en a pris un coup. Interdictions, port du casque obligatoire, harcèlement, coût élevé des plaques, etc. Pourquoi? Parce que souvent la Liberté nous a semblé acquise. Mais cette liberté nous a été enlevée par petits morceaux, sans faire de bruit.

Une liberté perdue demande plus de lutte à reconquérir que le combat pour conserver nos droits actuels.

La liberté, non seulement n'est jamais acquise, mais ne le sera sûrement jamais.

Il faut et il faudra toujours continuer le combat car à chaque fois qu'un motocycliste prend la liberté de faire.... c'est ma liberté ou la vôtre qu'il attaque.

Merci Jano, avec cette phrase bien simple, de me rappeler tous les jours, qu'il ne faut jamais que je baisse les bras. ■



Une liberté perdue demande plus de lutte à reconquérir que le combat pour conserver nos droits actuels.

Michel D.

Rédacteur en chef
Pierre Tourigny

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

Directeur artistique
Didier Constant

Éditeur
Serge Huard

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

C.P. 49007

Place Versailles

Montréal, Québec H1M 3T6

Téléphone : (514) 253-CAPM (2276)

Fax : (514) 253-CAPM

Site web : <http://www.capm.qc.ca>

Courriel : info@capm.qc.ca

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

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

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

Faire parvenir les copies non livrées à :

CAPM

C.P. 49007

Place Versailles

Montréal, Québec H1M 3T6

Éditorial

Nous avons enfin un magazine voué à la défense des droits et libertés motocyclistes au Québec

Sans fausse modestie et sans orgueilleux pétaage de bretelles, il n'est pas exagéré d'affirmer que le travail accompli par le Comité d'action politique motocycliste, depuis sa fondation le 2 octobre 1993, est phénoménal et unique dans les annales du motocyclisme au Québec.

Il suffit de se remémorer que c'est l'expertise du CAPM soudée au soutien indéfectible de la collectivité motocycliste qui ont fait en sorte que le port du casque intégral (full face) n'est pas obligatoire, que l'homologation (totale ou partielle) de la moto n'est pas en force, que de nombreuses interdictions de circuler librement en moto ont été révoquées, que le projet d'augmentation substantielle des plaques d'immatriculation de moto a été mis en suspens (quelques-uns pensent qu'il a même été abrogé), etc. Et cette nomenclature est très loin d'être exhaustive...

Malheureusement, ces accomplissements sont peu connus sinon méconnus dans les milieux motocyclistes ou, ce qui est encore plus regrettable, ils sont récupérés par d'autres dans l'unique but de se créer un mythique capital politique ou de présenter une réputation pour le moins non conforme à la réalité. Il y avait donc un besoin urgent de faire connaître et reconnaître le CAPM, ses prises de position et ses actions pour ce qu'ils furent, pour ce qu'ils sont et pour ce qu'ils seront.

D'autre part, pour diverses raisons, la diffusion des informations concernant les droits et libertés des motocyclistes a toujours été très limitée au Québec. Là encore, cette lacune se devait d'être corrigée et, surtout, de l'être dans les plus brefs délais dans l'objectif de maintenir la mobilisation actuelle des motocyclistes et, avec



le temps et les efforts de tous et chacun, d'en susciter une encore plus massive. Un motocycliste informé est un motocycliste qui a la capacité de se former une opinion par lui-même... et c'est ce type de motocycliste que le CAPM recherche dans la réalisation de la mission qui est la sienne.

Enfin, il n'existait pas au Québec de périodique motocycliste où les multiples courants de pensée concernés par la défense et la promotion des droits et libertés pouvaient s'exprimer librement, dans le respect, mais aussi sans contrainte ni censure. Cela dit sans vouloir nier ou mettre en doute, de quelque

manière que ce soit, la performance des autres périodiques, mais simplement pour indiquer que leur mandat est d'une autre nature et qu'il y avait un vide à combler. Il allait de soi qu'un tel périodique se devait d'être publié par une organisation politique et, en partant de ce critère de base, qui d'autre que le CAPM est le mieux placé pour ce faire?

Essentiellement, ce sont ces éléments de réflexion qui ont convaincu le CAPM de lancer un magazine - *La Griffes du Loup* - dont la tâche sera d'informer et de s'informer sur ce qui se passe, sur ce qui se dit et sur ce qui se pense dans le domaine politique au sein du monde de la moto au Québec et ailleurs. C'est à nous tous, motocyclistes conscients de l'importance de nos droits et libertés, qu'incombe la responsabilité de faire de ce magazine - ce rêve impossible d'hier, cette réalité d'aujourd'hui - la référence incontournable en tout ce qui touche de près ou de loin à nos droits et libertés. ■

Serge Huard



PHOTOS © DIDIER CONSTANT ET NOËL-ANDRÉ SCANO

Nouvelles de l'assemblée générale annuelle



Les membres du Comité d'action politique motocycliste (CAPM) se sont réunis le 8 septembre 2001 pour la tenue de leur toute première assemblée générale annuelle suite à l'incorporation du 11 avril 2001.

Pour débiter, félicitations aux huit administrateurs qui ont accepté, sans supplications, un poste sur le premier conseil d'administration: Michel Désalliers président, les deux vice-présidents, Michel Houde aux affaires internes et Bernard Benoît aux affaires externes, René Caplette, secrétaire, Ginette Blouin, trésorière et les trois administrateurs, Serge Huard, Serge Lajeunesse et Jennifer Ross. Les postes de fonctions tels: porte-parole, coordonnateur, sergent d'armes ou tout autre représentant, seront nommés par les membres, sur recommandation du conseil d'administration et révocables en tout temps.

Une première version des règlements généraux fut adoptée et un comité ad hoc verra à sa révision, suite aux recommandations faites par l'assemblée.

Des démarches sont entreprises afin d'avoir pignon sur rue, ce qui augmenterait considérablement la visibilité du CAPM. Ce

siège social permettrait, entre autres, d'entreposer les archives, l'inventaire et les articles promotionnels. La tenue de certaines réunions à cet endroit, en fonction du nombre de participants, réglerait bien des casse-tête aux organisateurs. Cependant, l'aspect monétaire sera l'élément majeur à la réalisation du projet. À suivre...

Dorénavant nous ne parlerons plus de supporteurs mais bien de "partisans". Le coût de la carte a été majoré de 5\$ et par conséquent, il en coûtera 20\$ annuellement pour une contribution financière et par le fait même, appuyer le CAPM. Du nouveau, il sera maintenant possible de se procurer une carte partisan à vie pour 250\$, une carte couple annuelle pour 30\$ et finalement, une carte couple à vie pour 300\$. De plus, vous serez automatiquement abonné au magazine (du CAPM, *La Griffe du Loup*). Si vous croyez suffisamment à la mission du CAPM, votre soutien est essentiel et vital à la défense des droits et libertés des motocyclistes et la carte partisan indique clairement votre solidarité à la cause des motocyclistes.

Et finalement pour clôturer la rencontre, une surprise attendait les participants. Un foulard exclusif, aux couleurs du CAPM et commémorant l'incorporation, fut remis à chacun des membres présents et ces derniers ont pu célébrer en levant leur verre pour couronner cette journée mémorable. Les discussions se sont poursuivies autour d'un délicieux léger buffet, commandité par l'Association Motocycliste Tétreaultville. Une journée qui passera à l'histoire!

Félicitations et longue vie au Comité d'action politique motocycliste! ■

Thérèse Ménard

UNE PREMIÈRE ÉDITION

Après 14 mois de gestation, *La Griffe du Loup* voit enfin le jour.

En novembre 2000 le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) annonçait dans son bulletin d'information, *Le Bloc-Notes*, des changements importants dans la diffusion de l'information. Le projet de publier un magazine voyait le jour. Le nom du magazine est une idée de Serge Desjardins, membre du sous-comité Moto-sport. Voici donc un peu plus d'un an plus tard la première édition de *La Griffe du Loup*.

Tout comme le CAPM, l'équipe de *La Griffe du Loup* est entièrement composée de motocyclistes impliqués qui donnent de leur temps à la défense et la promotion des droits et libertés de tous les motocyclistes. D'ailleurs, le comité de rédaction de *La Griffe du Loup* est un sous-comité du CAPM.

Vous êtes tous invités à nous faire part de vos commentaires sur tout ce qui touche au contenu de *La Griffe du Loup* et aussi sur tout ce qui touche, de près ou de loin, à la mission du CAPM (voir page 23). *La Griffe du Loup* est votre magazine sur les droits et libertés des motocyclistes au Québec.

Bonne lecture

A FIRST EDITION

After 14 months in the making, 'La Griffe du Loup' is finally a reality.

It was in November 2000 that the 'Motorcyclists Political Action Committee' (MPAC) announced in its 'Bloc Notes' bulletin that there would be important changes in the way we get information out to you. And so, this magazine project was born. The name is the brainchild of Serge Desjardins, a Sportbike sub-committee member. Here, after a bit more than a year, is the first edition of 'La Griffe du Loup'.

As in the case of MPAC, 'La Griffe du Loup' has a team of dedicated bikers giving freely of their time to defend and promote the rights and freedoms of all riders. In fact, this editorial committee is a sub-committee of MPAC.

We invite you to send in any related comments, either on the contents of 'La Griffe du Loup', or on anything that deals with MPAC's mission (see page 23). 'La Griffe du Loup' is your magazine dealing with the rights and freedoms of Québec motorcyclists.

Enjoy! ■

Pierre Tourigny

INVITATION AU 20E ANNIVERSAIRE DE L'ASSOCIATION MOTO-TOURISME COATICOOK-COMPTON

LIEU : Salle de réception LA SOURCE

1150, route 141, Coaticook, Québec

DATE : Samedi le 13 avril 2002 à 19h00

COÛT : 20 \$

Punch et goûter en soirée

Disco sur place

Tous les profits seront remis au Comité d'action politique motocycliste.

INFORMATIONS ET RÉSERVATIONS :

Sébastien Rosa (819) 849-4781

Jean-Noël Tremblay (819) 849-7370



Tribune libre

La parole est à vous. Prenez-la!



La Tribune Libre est la chronique des lecteurs, VOTRE chronique. L'échange d'idées est à la base de la Tribune Libre, que ces idées soient pour ou contre la position du Comité d'action politique motocycliste (CAPM). Nous désirons connaître les pour et les contre des sujets qui vous touchent de près. Que ce soit sur les interdictions, les plaques, les silencieux, le casque et évidemment sur les articles parus dans les pages de *La Griffe du Loup*, nous voulons plus que vos commentaires, nous voulons vos idées.

La discussion, l'échange d'idées, les débats font avancer les choses. Quiconque a déjà eu une discussion animée où les deux parties étaient à l'écoute l'une de l'autre sait que ces discussions ne sont pas des «engueulades inutiles». Bien souvent la solution qui en résulte est très efficace parce que chacun a contribué à son élaboration.

Puisque c'est la première édition, il est évident que nous n'avons pas encore reçu de courrier. C'est donc partie remise pour le prochain numéro.

Vous avez la chance de faire entendre vos idées et d'en débattre sur la place publique. Profitez-en.

Du choc des idées naissent les grandes réalisations.

Une belle phrase qui résume très bien l'objectif visé par la Tribune Libre.

CALL TO ANGLOS - TIME TO GET YER ASS IN GEAR!

by Barry Faguy

Politics - bah! Unfortunately a normal reaction and a reaction that I suspect we've all been guilty of, particularly as regards motorcycling. But if you don't think this stuff affects you, think again!

Did you pay \$342 like most of us for your registration this past season? Well, it came close to being \$500. It may yet well be \$1342 someday if the SAAQ has its way! The Motorcyclist Political Action Committee (MPAC) is why it's still what it is!

In Longueuil, fully 92% of the streets are closed to motorcycles. Is this trend coming soon to a street near you? Why else but that small minority with straight pipes screwing it up for the rest of us?

How'd you like to be wearing a seatbelt on your bike - or mandato-

ry leg protectors? Some places in Europe are close to it. Coming soon to a province near you.....?

Helmets - you'd be wearing full-face helmets if it weren't for past efforts of the MPAC.

Do you have anything other than the manufacturer's original equipment (OEM) mufflers? That may soon be prohibited in Québec if the MPAC loses an ongoing court case, and straight pipe users are the reason!

Never mind mufflers! The European Federation is currently fighting a law that would prohibit ANY replacement parts other than OEM from the bike maker for 25 years from the date of manufacture. Québec bikers call that 'homologation' - basically mandates on standardization! If you're in the customizing business, you'll be toast!

What are we getting at here? We're not expecting you to start marching up and down with placards in front of the parliament buildings in Québec. We're not asking you to take a helmet ticket all the way to the Supreme Court. We're not suggesting you head a committee on street closures. Just:

- *Take an interest and get informed on this stuff.*
- *Become an MPAC partisan (a lousy \$20 bucks).*
- *Spread the word - share this magazine.*
- *and Do us all a favor - if you have one, get rid of a noisy exhaust!*

The English component of Québec's riders is small to be sure - but we can make our voice a significant contribution to fair treatment of motorcycle riders. Remember your decision the moment you read this - consciously or not, you will decide either to do something or nothing. When the day comes when you see a change regarding fees, modifications, street closures, helmets, mufflers, whatever - remember whether you were a help or a hindrance. So, who will it be if it's not you? When will it be if it's not now? What will your effort be if it's not this? To paraphrase Count Charles de Montalembert (1810-1870), politics will take care of those who don't take care of it, often to their unpleasant surprise!

Vous voulez exprimer une opinion en matière de droits et libertés motocyclistes? La Tribune Libre veut créer de vrais débats sur la place publique. Tous les textes reçus seront publiés s'ils respectent le code d'éthique de *La Griffe du Loup*, le champ d'action du Comité d'action politique motocycliste (voir page 23) et s'ils ne sont pas anonymes. Un pseudonyme pourra être utilisé, pour la publication sur demande de l'auteur, à la condition que la rédaction de *La Griffe du Loup* possède ses coordonnées.

Envoyez vos textes au CAPM par courrier ou par courriel à l'attention de la Tribune Libre (adresse page 3).

Les priorités

Libres de rouler au Québec?



Pierre Tourigny

Sommes-nous libres de rouler dans la Belle Province? Avec les menaces qui planent, ce n'est pas certain.

Les trois plus grandes menaces qui planent actuellement sur le monde de la moto au Québec sont l'augmentation du coût des plaques, l'homologation du silencieux et les interdictions de circuler. Le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) a fait de ces menaces ses trois priorités.

LE COÛT DES PLAQUES.

Le projet d'augmentation du coût des plaques d'immatriculation de moto a été annoncé par le PDG de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) au printemps 1999. L'augmentation prévue était de 100% pour les motos sport (que la SAAQ n'arrivait même pas à définir clairement). Il était évident que les autres types de moto auraient subi le même sort dans un avenir plus ou moins rapproché.

Cette annonce a mobilisé tous les types de motocyclistes à la Journée du loup IV qui se tenait à Québec. Le résultat de cette démonstration de solidarité et des démarches faites par le CAPM auprès du ministre des transports a été fructueux. Le 26 janvier suivant, le CAPM recevait une lettre confirmant que le ministre des transports acceptait ses demandes soit le sursis d'un an pour l'augmentation et une table de concertation réunissant les principaux intervenants du monde de la moto.

La principale raison pour que ce soit la priorité numéro un du CAPM c'est que suite à l'augmentation du coût des plaques motos de 40% en 1988, le nombre de motos immat-

riculées est passé de plus de 100 000 en 1988 à 52 828 en 1990. Ce fut un dur coup pour le monde de la moto. Ce qui n'est pas ou peu connu c'est que l'augmentation de 40% n'était que le début. La SAAQ avait comme projet une autre augmentation de 40% l'année suivante pour finir avec une augmentation de 20% la deuxième année. La table de concertation de l'époque a réussi à contrer ces deux augmentations.

Une augmentation de 100% aurait des effets dévastateurs sur tout ce qui touche à la moto au Québec. Actuellement, nous sommes toujours sous un sursis qui a seulement été prolongé. Le projet n'a jamais été retiré.

Le rétablissement des cours obligatoires et un examen plus sérieux pour l'obtention du permis devraient améliorer le bilan routier des motocyclistes et enlever toute argumentation à la SAAQ pour augmenter le coût des plaques.

Cependant l'expérience nous démontre qu'il faut toujours rester vigilant. En 1988 il y a eu une table de concertation de créée suite à l'augmentation de 40%. Les représentants de la SAAQ de l'époque s'étaient engagés à consulter les représentants des motocyclistes avant tout changement ou projet de changement dans la tarification. On connaît le résultat.

L'HOMOLOGATION.

Le remplacement du silencieux d'origine par un équivalent d'un fabricant de pièces de remplacement est plutôt hasardeux. Les autorités utilisaient l'ancien règlement qui contenait le mot « d'origine » pour condamner les motocyclistes qui contestaient leurs contraventions.

Le CAPM a fait changer ce règlement et le mot d'origine n'y apparaît plus. Malheureusement l'application du règlement se fait encore dans le même sens. Les contraventions sur les silencieux sont basées sur la non-conformité du silencieux (pas d'origine) et non pas sur le bruit. En clair, si ce n'est pas d'origine c'est illégal. Le fait que le règle-

ment ait été changé mais que les autorités continuent de distribuer des contraventions sur la base de la pièce d'origine démontre bien que c'est le principe de l'homologation qui est appliqué. En Europe, certains pays sont aux prises avec une homologation totale ou partielle de la moto.

Dans chaque cas c'est le silencieux qui a été le premier homologué et le reste de la moto a suivi. C'est pourquoi il ne faut pas laisser passer cette injustice qui nous empêchera de remplacer les pièces d'origine par des pièces de remplacement moins dispendieuses ou tout simplement de personnaliser notre moto. L'homologation entraîne une augmentation du coût de l'entretien puisqu'il faut installer les pièces d'origine, le plus souvent plus dispendieuses que des équivalents de remplacement.

LES INTERDICTIONS.

Qui n'a pas déjà eu à faire un détour ou rebrousser chemin à cause d'une interdiction. Il y a les interdictions bien visibles sur les affiches mais il y a aussi des règlements qui ne sont pas affichés. Ceux qui limitent la circulation des motos en groupe de plus de 2 ou 5, selon la municipalité, sont un exemple. Le CAPM a renversé plusieurs de ces règlements qui sont comme de la mauvaise herbe, ils repoussent pratiquement plus vite qu'on les enlève. Les types d'interdictions sont nombreux. Il y a celles qui interdisent la circulation en tout temps, celles qui la limitent à certaines heures, il y a les interdictions de stationner, etc. À quoi nous serviraient de ne pas payer trop cher nos plaques d'immatriculation et de pouvoir personnaliser notre moto si nous ne pouvons plus rouler que sur les autoroutes.

Pour pouvoir faire de la moto il faut être capable de l'immatriculer, il faut ensuite être capable de l'entretenir et finalement il faut être capable de rouler ailleurs que dans sa cour.

Il y a, bien sûr, d'autres dossiers qui préoccupent le CAPM. Cependant ce sont ces derniers qui sont la priorité actuelle. ■

Faites partie de la solution

Appuyez le Comité d'action politique motocycliste

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

La carte de partisan du Comité d'action politique motocycliste (CAPM) ne comporte, de la part du détenteur, aucune autre obligation que morale, mais représente un soutien essentiel et vital à la défense et la promotion des droits et libertés des motocyclistes au Québec. Une carte de partisan du CAPM indique clairement et fièrement votre solidarité à la cause des motocyclistes. Vous recevrez le magazine du CAPM, «La Griffe du Loup», et l'écusson annuel «PARTISAN- CAPM». (La carte couple : un (1) magazine seulement).



AVIS IMPORTANT

Nous voudrions porter à votre connaissance quelques changements qui ont été adoptés récemment par le CAPM.

La «carte de supporteur» a été renommée «carte de partisan», un changement d'ordre linguistique qui ne modifie en rien cette identité. Le «Bloc-Notes du CAPM» est remplacé par la «La Griffe du Loup», un nouveau magazine trimestriel de 24 pages entièrement consacré à la défense et à la promotion des droits et libertés de tous les motocyclistes. Le premier numéro devrait vous parvenir au début de l'année 2002. C'est ce magazine que vous recevrez régulièrement tout au long de votre adhésion comme partisan du CAPM.

À la demande de quelques motocyclistes, le CAPM a institué une carte de partisan couple au coût de 30 \$, une carte de partisan à vie-individuel à 250 \$ ainsi qu'une carte de partisan à vie-couple à 300 \$.



CARTE DE PARTISAN DU C.A.P.M.



La carte de partisan du **Comité d'action politique motocycliste** 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 de tous les motocyclistes du Québec. Une carte de partisan du C.A.P.M. indique clairement et fièrement votre solidarité à la cause des motocyclistes. Vous recevrez le magazine du C.A.P.M., «**La Griffe du Loup**», et l'écusson annuel «**PARTISAN- C.A.P.M.**». (La carte couple : un (1) magazine seulement).

Défendez vos droits, soutenez le C.A.P.M. en retournant ce formulaire avec votre chèque selon votre choix ci-dessous :

Renouvellement ou Adhésion

Individuel une (1) année 20 \$

Couple une (1) année 30 \$

Carte de partisan à vie-individuel 250 \$

Carte de partisan à vie-couple 300 \$

Carte de partisan no. : _____

Nom : _____

Prénom : _____

Conjoint (e) : s'il y a lieu _____

Adresse : _____ App. _____

Ville : _____

Province : _____ Code postal : _____

Téléphone : (_____) _____

Courriel : _____

Organisation motocycliste : _____

Priorities

Free to ride in Québec?



Pierre Tourigny

With threats over our heads, it's not certain whether we really are free to ride or not in 'La Belle Province'.

The three greatest threats that hang over the heads of Québec motorcyclists are the increase in registration fees, homologation of mufflers, and street closures. The Motorcyclist Political Action Committee (MPAC) has made these its three priorities.

REGISTRATION FEES

The proposed fee increase was announced by the director of the Québec Automobile Insurance Board (QAIB) in the spring of 1999. The increase was to be 100% for sport bikes (the definition of which the QAIB was unable to specify). Obviously, other types of bikes were about to suffer the same fate in a more or less near future.

News of this mobilized every kind of rider for the 'Day of the Wolf IV' (1999) held in Québec City. The demonstration and subsequent negotiations with the Minister of Transport paid off. On January 26th 2000, MPAC received a letter confirming that there would be a one-year delay for the fee increase and that negotiations would be started involving the key players in the motorcycle community.

This fee issue is the MPAC's number one priority because, motorcycle registrations dropped from 100,000 in 1988 to 52,828 in 1990 after fee increases of 40% were instituted at that time. It was a tough blow to the motorcycle world. A little known fact is that the 40% was but the first of three increases. An additional 40% was scheduled for the next year and a final 20% in the third year. Luckily, negotiations at the time stopped the increases after the first one.



The planned 100% increase would have had devastating effects on the entire motorcycle industry in Québec. In fact, we are still living under an extended reprieve.

We foresee that the re-introduction of obligatory courses for new riders and more serious permit exams will improve motorcycle accident statistics and thus remove any justification for fee increases by the QAIB.

Nonetheless, experience has taught us the need for eternal vigilance. At the 1988 negotiations following the 40% increase, the QAIB representatives committed themselves to consult motorcyclists before any instituting any fee changes or even before any fee change proposal. We found out in 1999 what came of that commitment!

HOMOLOGATION

The replacement of the manufacturer's original mufflers (dubbed OEM parts) by an aftermarket part has become fraught with risk. The word 'original' in the old law was used to condemn motorcyclists who chose to fight their tickets.

The MPAC was successful in having the word 'original' deleted from the law, but

unfortunately the law is nonetheless still interpreted in the same way. Basically, muffler violations are presently given for non-conformity (non-homologous or non-standard status) of the muffler, rather than for the noise violation itself. Thus, if it isn't an OEM muffler, it's illegal. Notwithstanding the fact that the law was changed, authorities continue to ticket based on the concept of 'non-original', which shows that the principle of homologation is being applied. Bikers' rights organizations in some European countries are presently fighting laws that mandate total or partial homologation of the motorcycle.

In every case, the muffler was the first part to receive homologation, with the rest of the bike following. We can't let this injustice prevail otherwise eventually, we will not be allowed to replace original parts with less expensive ones - or quite simply, we will not be allowed to customise our rides. Homologation brings with it increases in maintenance costs simply because original parts are more expensive.

VARIOUS BANS.

Who among us hasn't had to detour or double back after encountering a street forbidden to motorcycles? There are the posted prohibitions, but there are also the unposted ones, like those limiting groupings of riders to 2 or to 5 depending on the municipality. The MPAC has lobbied successfully to have some of these bylaws struck down, but they keep coming back like weeds. There are all kinds of bans, from those forbidding bikes at all times, to those limiting them to certain times, to parking bans, etc. What's the use of having reasonable registration fees and being allowed to customize our bikes if we can only ride on highways?

To enjoy motorcycling, one has to be able to afford to register the bike, maintain the bike, and finally, be able to be able to ride elsewhere than just in the back yard.

Of course, the MPAC has a lot of other causes on the go, but these three are our present priorities. ■

Point de vue

La route, ça se partage



Éric René

Avec le nombre sans cesse croissant de conducteurs irresponsables, la route devient de plus en plus hasardeuse.

Voilà bientôt près de vingt ans que la S.A.A.Q. m'émet tous les deux ans un petit bout de papier bleu que je traîne dans ma poche et qui atteste que j'ai la permission de conduire. Depuis ma phase jeune conducteur écervelé jusqu'à ce jour, j'ai bien dû parcourir au-delà

d'un million de kilomètres. Du pavé asphalté, j'en ai mangé ! J'ai aussi rencontré tous les types de comportements routiers, du prudent excessif au plus téméraire. Bien que j'aie toujours été conscient du laisser-aller de plusieurs conducteurs, ce phénomène ne m'inquiète sérieusement que depuis 1999, année où j'ai acheté ma première moto.

Y a-t-il meilleure façon de se conscientiser de l'irresponsabilité d'un nombre sans cesse croissant de conducteurs qu'en conduisant une moto sur les routes du Québec ? Conduire une moto... piloter serait probablement un terme plus approprié puisque pour survivre à une saison de 20 000 km sur une moto, il faut être agile !

Après seulement trois saisons complétées au guidon d'une moto, je n'ai pas assez de

mes dix doigts pour compter le nombre de situations où ma vie a été mise en péril par un automobiliste ou un autre motocycliste inconscient. Changements de voie intempestifs, dépassements par la droite et que dire du phénomène des justiciers de la route qui décident de faire respecter la limite de vitesse en bloquant systématiquement le passage à quiconque tente de les dépasser. Voici seulement quelques exemples des situations auxquelles nous devons tous faire face un jour ou l'autre. Mais que s'est-il passé pour que le comportement des utilisateurs de la route se détériore à ce point ? Évidemment, je n'ai pas la prétention d'avoir LA réponse à cette question, mais je profite de cette occasion pour vous faire part de ma vision personnelle de ce phénomène inquiétant.



PHOTO © PIERRE TOURIGNY

Tout d'abord, les décisions politiques de nos chers gouvernements. Le Québec ne pouvait déjà pas se vanter d'être un modèle à suivre côté comportement au volant, on retire l'obligation de suivre un cours de conduite pour obtenir son permis !? S'il y a UNE façon par laquelle on réussira peut-être un jour à améliorer le comportement des conducteurs, c'est bien par l'éducation! Bien sûr, vous me direz qu'on a fait marche arrière pour les motocyclistes et que le cours est à nouveau obligatoire. Allez voir ce à quoi ressemble un cours de conduite moto et vous comprendrez qu'il n'y pas de quoi écrire à sa mère !

Depuis plusieurs années au Québec, on préfère niveler par le bas plutôt que de conscientiser et de former d'avantage les gens. On réglemente au maximum de façon que plus personne n'ait besoin de faire preuve de la moindre parcelle de jugement; on déresponsabilise tout simplement la population. Tous les problèmes ont une cause extérieure à l'individu. Il suffit d'écouter les informations le lundi matin, quand ce n'est pas l'alcool ou la vitesse, c'est l'inexpérience ou l'état des routes qui ont fait des victimes durant le week-end; jamais le conducteur qui a eu le comportement fautif ! Au Québec, plus personne n'est responsable de ses actes !

Selon moi, l'autre conséquence de cette surabondance de réglementation, c'est qu'après le domicile, la voiture et la moto demeurent les seuls endroits où l'on ressent encore un peu de liberté. Alors pour un grand nombre de conducteurs, lorsqu'ils prennent la route, ils se retrouvent dans leur monde, dans leur bulle et plus rien ne peut les atteindre. Comme les véhicules modernes ne nécessitent qu'un minimum d'attention pour être conduits, nous faisons face aux comportements dangereux que j'ai identifiés précédemment. Conduire un véhicule est devenu aussi machinal que de se brosser les dents, les conducteurs sont donc occupés à mille et une autres choses que la conduite de leur véhicule (téléphone cellulaire, lecture du journal, maquillage, ordinateur portable, etc.); à les voir aller, c'est à croire qu'ils ont un pilote automatique ! Et quand vous « réveillez » l'un d'entre eux par un appel de phare ou un coup de klaxon, vous courez toujours le risque de tomber sur celui qui se sent attaqué dans ce qui lui reste de liberté, d'intimité; vous lui faites alors une offense

personnelle. À l'inverse de celui qui ne porte pas attention à sa conduite, vous avez celui qui doit performer à 150 % dans toutes ses sphères d'activités qu'il conduit aussi à 150 km/h. Tous deux oublient qu'ils ne sont pas les seuls usagers de la route et défendent LEUR liberté de rouler comme ils le veulent. Malheureusement, ceux qui réagissent de la sorte adoptent généralement un comportement déplacé voire agressif. Comme motocycliste, cette situation est des plus dangereuses; nul besoin d'élaborer longtemps sur la dimension réduite de nos machines pour comprendre.

Pouvons-nous faire quelque chose pour renverser la tendance ? Il faut d'abord, tout un chacun, prendre conscience que le laisser-aller collectif rend la situation alarmante. Il y a bientôt trois ans que je tente d'être un meilleur conducteur, tant sur ma moto que dans mon automobile, et que je travaille à sensibiliser mon entourage. Il faut éviter de tomber dans le panneau en adoptant l'attitude du « tout le monde le fait »; il faut surtout éviter d'avoir les comportements que l'on reproche aux autres ! Donnez l'exemple et PARTAGEZ LA ROUTE AVEC TOUT LE MONDE, il n'y a pas de meilleurs moyens de procéder. Avec la mauvaise réputation que nous avons comme motocyclistes, et ce, même si cette réputation n'est pas fondée, nous avons tout intérêt à être doublement responsables dans notre façon de conduire. Si chacun de son côté, tant à moto qu'en voiture, fait un petit effort pour être plus responsable au volant, c'est déjà un pas dans la bonne direction. Ensuite, nous pourrions tenter de convaincre nos gouvernements qu'il faut responsabiliser les individus plutôt que de les abrutir avec des tonnes de réglementation. Par exemple, pourquoi ne pas augmenter les limites de vitesses sur nos autoroutes ? Pendant l'année 2000, alors que les policiers de la Sûreté du Québec faisaient pression sur le gouvernement en ne distribuant pas de billets d'infraction pour les excès de vitesse, les autoroutes étaient beaucoup plus fluides; la vitesse moyenne se situait autour de 140 km/h, et comme par hasard, les accidents étaient moins nombreux. Comment est-ce possible ? Les conducteurs étaient tout simplement occupés à une seule chose : conduire leur véhicule !

La route, ça se partage ? Il n'en tient qu'à nous ! ■

Bilan routier 2001

LE PLUS BAS TAUX DE DÉCÈS DEPUIS AU MOINS 1985

Même si les chiffres finaux et officiels ne sont pas encore disponibles lors de l'écriture de ces lignes, on note une nette diminution du nombre de décès à moto en 2001.

Selon la SAAQ, entre janvier et septembre 2001, le nombre de décès à moto au Québec aurait été de 31 comparativement à 59 pour la même période en l'an 2000, ce qui représente une diminution de 47,5 %.

Le 22 novembre, la radio de Radio-Canada faisait état d'un nombre total de décès à date de 40 pour l'an 2001. Si on considère le nombre de motos immatriculées en 2001 égal à celui de 2000 (86258), on obtient un taux de décès par 10 000 véhicules de 4,64. Cette valeur est la plus basse observée depuis au moins 1985. La seule année s'en approchant un peu est 1997 avec 5,35, la pire étant 1985 avec 14,01.

Que s'est-il passé en 2001 pour qu'on ait droit à un tel cadeau? Difficile de dire avec précision mais les facteurs suivants y ont probablement contribué:

Le retour de l'obligation des cours de conduite et l'amélioration de leur contenu, combiné avec la modification des examens de la SAAQ pour l'obtention du permis;

UNE PRÉSENCE POLICIÈRE ACCRUE;

Parions aussi que le mauvais bilan de l'an dernier combiné aux efforts de prévention déployés depuis par les organisations motocyclistes aient incité les motocyclistes à redoubler de prudence cette année.

Enfin, peut-être ne s'agit-il que d'un "accident" de parcours mais une chose est certaine; personne ne va se plaindre de ce revirement, à part peut-être quelqu'un qui chercherait une excuse pour augmenter les frais d'immatriculation des motos du Québec...

Mario Robichaud

Sous-comité CAPM-Granby

Court historique



Gilles Paquin

Dès le début de la saison, les autorités municipales de Granby utilisent les médias afin d'annoncer qu'elles seront plus vigilantes envers les véhicules non conformes et plus particulièrement ceux considérés comme

bruyants (autos, motos et autres).

Très tôt dans la saison, plusieurs motocyclistes (surtout les modèles Harley-Davidson) feront les frais de cette nouvelle politique de la Ville. Toutes les raisons deviennent bonnes pour intercepter les motocyclistes. Et ils ne lésinent pas sur les moyens : deux, trois et parfois quatre voitures de police pour effectuer une vérification systématique de l'engin et du conducteur.

Quelques rencontres entre l'Association Harley Granby (AHG) et la Ville de Granby ont eu lieu, mais la Ville ne fera preuve d'aucun assouplissement dans l'application de ses règlements. Une rencontre réunissant des représentants du CAPM, de l'AHG et de l'Association motocycliste Granby (AMG) eut lieu le 9 août à Granby afin de discuter de la situation.

Par la suite, après de nombreux et constants efforts, en particulier de la part de M. Serge Bourret de l'AHG, une première "Table de concertation" avec la Ville de Granby eut lieu le 5 septembre 2001. Malgré l'absence d'un élu à cette Table, les représentants de la Ville ont eu à faire face à des motocyclistes membres du CAPM national, régional et local, aux représentants des deux associations motocyclistes de Granby et à un motocycliste indépendant, tous décidés à se faire entendre et à connaître les vraies raisons de ce harcèlement envers les motocyclistes.

Des discussions se sont tenues sur les normes et réglementation sur lesquelles sont fondées les interventions mais surtout la façon dont les policiers de Granby les ont appliquées lors de la dernière saison. Les représentants de la Ville affirment qu'ils ne

font qu'appliquer la loi et que l'interprétation de son contenu est du domaine juridique.

Les représentants de la Ville nous assurent que leurs actions n'ont aucun lien avec les récents incidents vécus à Granby avec le monde criminalisé. Pourtant, l'opération RAM, qui a de fortes chances de se poursuivre l'an prochain, signifie "Répression Activités Motards".

Les motocyclistes ont aussi fait part de leur préoccupation face à d'éventuelles interdictions de circuler dans certaines rues de la Ville. Pour l'instant, on nous assure qu'aucune instruction ne sera donnée en ce sens.

LES MOTOCYCLISTES UNISSENT LEURS FORCES ET AGISSENT

Suite à cette première Table de Concertation, il devenait évident que les intervenants motocyclistes devaient se regrouper, afin d'agir concrètement et efficacement face aux actions et intentions présumées de la Municipalité.

LE SOUS-COMITÉ CAPM GRANBY EST MAINTENANT UNE RÉALITÉ.

Bien que récemment constitué, le sous-comité s'est déjà fait entendre auprès des autorités municipales actuelles et futures.

En effet, lors de la Table de Concertation, les représentants municipaux s'étaient engagés à remettre au sous-comité une copie du "formulaire d'inspection" utilisé par les policiers lors de leurs interventions. En réponse à cette promesse non tenue, le sous-comité a fait connaître par écrit sa déception face au non-respect de cet engagement.

Le 15 octobre, une première contestation, concernant un billet d'infraction, est entendue en Cour Municipale. La présence de quelques membres du sous-comité et surtout celle de Me Jean-Pierre Wells du CAPM, démontrent clairement aux autorités les intentions et la détermination des motocyclistes dans ce dossier. Les événements à venir seront déterminants,

car le résultat de ces démarches aura un impact direct sur la prochaine saison.

De plus, le 18 octobre, le sous-comité rencontre le premier candidat à la mairie de Granby, M. Michel Gingras. Face aux doléances des motocyclistes, le candidat Gingras se montre réceptif et nous confirme que la porte de son bureau sera toujours ouverte.....s'il est élu bien sûr. Nous comptons bien lui rappeler cet engagement.

Le 20 octobre, rencontre surprenante avec le second candidat, M. Guy Racine. Surprenante, dans la mesure où M. Racine était bien au fait de la situation des motocyclistes à Granby, en tant que conseiller sortant responsable de la Sûreté Municipale. Surprenante aussi, par le fait qu'il nous affirme que ce dossier n'a jamais été de nature politique et qu'il relève exclusivement de la Sûreté Municipale. Il nous assure néanmoins que la porte de son bureau sera toujours ouverte.....s'il est élu bien sûr.

Nous comptons bien lui rappeler cet engagement.....à lui aussi.

Les deux candidats se sont empressés de justifier le respect des normes appliquées par les policiers au cours de la dernière saison. Les motocyclistes dénoncent justement le manque de discernement dans l'application de ces normes.

Le sous-comité n'a pas manqué de leur rappeler que l'instauration du projet R.A.M. (Répression Activités Motards) n'atteint nullement la cible. La répression des groupes criminalisés ne doit pas se faire sur le dos des motocyclistes honnêtes. La fin ne justifie pas toujours les moyens.

Néanmoins, le seul fait que les deux candidats aient jugé bon de nous rencontrer, nous permet de tirer des conclusions : d'une part, ils se devaient politiquement de connaître nos revendications et jauger l'importance du mouvement. D'autre part, le nouveau maire ne pourra pas invoquer l'ignorance lorsque le sous-comité exigera la Table de Concertation prévue tôt au printemps, afin d'établir avec les autorités municipales, à quoi ressemblera la prochaine saison de moto à Granby. ■

Je me suis inventé la liberté

...Simon Milward.



Noël-André Scano

Le poste de secrétaire-général de la FEMA ou un tour du monde à moto?

Exeter comté du Devon, petite ville bâtie par les armées romaines de l'empereur Auguste. Située à 2 heures de Londres (UK). Sa Cathédrale possède la plus longue voûte gothique au monde.

Pays d'écrivains célèbres comme Daphné du Maurier, Arthur Conan Doyle, Agatha Christie, pour ne citer que les plus connus. C'est là que naît Simon Milward.

Nous l'avons rencontré à l'heure de pointe en ce lundi 5 novembre 2001 pour une entrevue amicale autour d'un bon petit-déjeuner.

Sa moto fin prête, ayant été rapidement vérifiée à ses frais, par un important concessionnaire de Montréal qui lui offrit l'huile en cadeau, après l'avoir écouté raconter quelques bribes de son périple. Ce qui semble généreux, mais pas au point d'augmenter les dons recueillis.

Il a sa première moto à 16 ans.

Très vite, il s'implique et devient bénévole pour MAG UK⁽¹⁾

Une implication qui prend de l'ampleur mais pas ses revenus. Il quitte alors un emploi dans une petite imprimerie locale pour se consacrer, déjà, à défendre les droits des motocyclistes.

En 1989, il est engagé à plein temps, mais pas encore payé! Jusqu'en 1992 où il entre à la FEM.⁽²⁾ qui devient plus tard la FEMA⁽³⁾

Dix associations en faisaient partie lorsque le poste de secrétaire général fut créé.

Homme de défis qui croit en la Justice, Simon réussit dès le début de son mandat,

à réconcilier la FFMC⁽⁴⁾ à la FEM pour atteindre des objectifs communs. Puis d'autres membres des pays voisins suivirent.

Son poste lui permit d'être le porte-parole des motocyclistes au niveau de l'Union Européenne (UE) et de contrer les théories absurdes de certains fonctionnaires et politiciens européens pour qui la motocyclette n'est qu'un danger sur les routes.

Parmi ces batailles, on peut noter le permis de conduire gradué, la limitation sur le bruit, (le but de la FEM était de conserver la limite de 82 décibels, donc opposée à la réduction à 80 db), les mesures contre la manipulation (une victoire à 70%) et bien d'autres, comme la multi-directives.



De gauche à droite: Serge Huard, Simon Milward et Michel Désalliers

LGL - Peux-tu nous expliquer ce qu'est la multi-directives?

Simon - En tant qu'automobiliste, vous pouvez changer n'importe quelle pièce de votre véhicule par une copie coûtant moins cher que l'originale du fabricant. Par contre, comme motocycliste vous ne pourriez acquérir que certaines pièces de rechange usuelles car les copies seraient interdites pendant 25 ans. Ainsi, des répliques comme guidon, selle, repose-pieds ne seraient pas disponibles. Ce qui évidemment risque aussi de créer une situation de monopole et de risques d'augmentation des primes d'assurance, des factures de réparation élevées, sans parler des vols de motos...

LGL - Pourrait-on dire « homologation? »

Simon - Cela commence ainsi. Les silencieux, la multi-directives, les normes pour l'équipement moto.

LGL - Qu'a répondu la FEMA concernant la directive sur les véhicules hors d'usage?

Simon - La FEMA a défendu les points suivants : exclusion de la directive, sauf pour les exigences environnementales de base pour les recycleurs de métaux; une clause de reconstruction à 100% - soit la possibilité de reconstruire sa moto avec des pièces usagées.

LGL - Tu as parlé des normes sur le bruit?

Simon - J'ai été impliqué dans la bataille contre les limites européennes plus basses pour le bruit pendant plus de 11 ans. Hormis le fait que les motos soient techniquement différentes des voitures et qu'il est impossible de les rendre aussi silencieuses, que les niveaux sonores actuels sont raisonnables mais qu'aucune législation ne les contrôlent; que les systèmes d'échappement libre sont vendus publiquement, il est très important pour certains motocyclistes qui, pour des raisons qui leur sont propres, utilisent des systèmes d'échappement bruyants, trop bruyants, de prendre conscience de l'importance du problème lié au bruit.

Suite aux multiples plaintes, les autorités doivent réagir et c'est ce qui fait apparaître le bruit d'une moto comme une source majeure de nuisance.

LGL - Avons-nous une part de responsabilité face à cette situation?

Simon - Sans aucun doute! Rappelez-vous qu'en Europe, nous avons perdu les 82 décibels. Et pourtant, 82 db me semble une limite raisonnable.

Lorsque je tente de convaincre un politicien sur la rue et qu'au même moment on entend le vrombissement caractéristique d'une moto équipée d'un système d'échappement libre, vous imaginez le résultat... Ce qui risque de nous faire perdre aussi le 80db.

Je voudrais juste dire un mot d'un autre mal qui augmente : les routes interdites aux motos!

Il s'agit ici d'une interdiction qui ne concerne pas les autos, bien sûr! Pourquoi? A cause du nombre élevé d'accidents et de nuisances sonores.

Au lieu de faire appliquer la loi et de pratiquer des contrôles routiers, les autorités locales préfèrent une attitude discriminatoire. En Autriche, Hollande, Allemagne, nos organisations membres n'ont pas pu trouver une manière efficace pour contrer ce fléau. Même si le dialogue avec les riverains a apporté des améliorations.

Par contre, les motocyclistes concernés ont peu modifié leur attitude.

C'est ainsi que le nombre de panneaux d'interdiction augmente et s'étend même à certains pays!

En 1990, il existait environ 70 interdictions dans un pays. Nous en sommes à plus de 400 dans trois pays!

Combien de temps encore avant qu'il y en ait une près de chez vous?

LGL - Il me semble que chaque semaine de nouvelles contraintes vous sont imposées?

Simon - Effectivement. La FEMA est le relais de tous les pays européens pour la défense des droits des motocyclistes. Mais, chaque pays veut imposer une législation particulière afin de démontrer qu'il s'occupe de la sécurité. Nous devons donc être très vigilants.

LGL - Actuellement, on parle d'une loi obligeant tout véhicule routier à rouler les phares allumés?

Simon - Déjà en mars 1998, le Parlement européen avait voté une résolution pour l'obligation des feux de croisement allumés sur tous les véhicules

Grâce à un lobbying intense des membres de la FEMA, de la FIM⁽⁵⁾ et de la FEC⁽⁶⁾, un amendement a été accepté avec un soutien massif du Parlement.

Ce ne fut pas facile car au sein même de la FEMA, certains pensent que d'avoir les feux de croisement allumés peut se révéler utile pour les motos. Qu'une mesure identique pour les autos, rendrait les motos « invisibles » et perdues dans un flot de lumière.

Les associations de l'Irlande, Hollande, Angleterre, elles, prétendent qu'il n'y a aucune preuve de l'efficacité de cette mesure pour les motos. Elles reconnaissent que la visibilité des motos est améliorée, mais que cela n'a aucun effet sur les taux d'accidents. Les recherches actuelles n'étant pas fiables.

D'autres sujets importants sont encore sur



Simon lors de sa rencontre avec le Dalai Lama en Inde.

la table comme l'utilisation d'asphalte ou d'enrobée qui, même par temps sec, offrent une surface glissante pour un 2 roues; les fuites de gazoil du réservoir des camions (ce qui arrive fréquemment alors que le réservoir est trop plein, que le bouchon n'est pas soit étanche ou



Simon lors de sa rencontre avec Pierre Tourigny, rédacteur en chef de La Griffé du Loup.

correctement vissé). Un phénomène qu'on note surtout aux abords des ronds-points!

Autre combat : la non conformité des glissières de sécurité qui s'avèrent dangereuses en cas de chute du motocycliste.

LGL - Dans quelle circonstance as-tu décidé d'entreprendre un tour du Monde en moto?

Simon - Alors que je me trouvais sur un lit d'hôpital suite à un accident de moto, j'ai réalisé combien je me trouvais chanceux des soins et de l'attention qu'on avait pour moi.

Mes réflexions m'ont amené à ces constatations :

- 7 ans avec les politiciens et les bureau-

crates, c'est assez!

- tous les humains ont droit aux traitements médicaux de base
- rien n'est impossible
- je n'étais pas encore marié!

Mon idée de faire quelque chose pour une cause humanitaire a pris forme. Réunir 100,000\$ de dons pour Médecins Sans Frontières (MSF). Une organisation humanitaire mondiale non politisée qui aide les populations en danger grâce à ses 2000 volontaires venant de 45 nationalités et 80 pays.

C'est en juin 1998 que j'ai fait part de mes intentions à la FEMA en sachant les gens très compétents pour continuer le travail accompli.

Mon ami d'enfance, John T., mécanicien polonais et fabricant de motos, a trouvé mon idée si extraordinaire qu'il m'offrit de concevoir une moto spécialement pour l'occasion. Une moto fabriquée à 90% de pièces données.

Novembre 1999, la moto est prête. Il ne restait pas beaucoup de temps pour des essais routiers!

- moteur Rotax un cylindre 600cc
 - cadre fait main
 - réservoir italien de 45 litres
 - roues anglaises
 - pneus Metzeler
 - fourches japonaises
 - système de repérage (GPS) français.
 - Vêtements de cuir Harley-Davidson
- Avoir cette moto c'était comme un signe spirituel.

LGL - Comment vas-tu utiliser les dons perçus?

Simon - J'ai gratté mes fonds de tiroirs pour réunir la somme nécessaire à mes dépenses personnelles. J'ai mis de côté le montant de dons prévisible pour les dépenses d'essence. Ensuite, tous les dons recueillis étaient destinés uniquement à MSF. Sur 25,000\$ de mon argent, j'ai déjà dépensé près de 14,000\$

Après 18 mois de préparatifs (10 mois pour les injections - ce qui ne m'a pas empêché d'avoir la malaria au Pakistan), de recherches de commanditaires et de généreux donateurs, nous voici ce 1er Janvier 2000 au port de Marseille. La Mer Méditerranée. Première escale : Tunis.

C'est ainsi que 22 mois plus tard, le CAPM et plusieurs motocyclistes l'ont accueilli ce 31 octobre 2001 au restaurant Lafleur. Une visite inattendue.

Alors qu'il pleuvait et qu'il neigeait non loin de Montréal, Simon roulait sur sa fidèle machine, comme si c'était normal...

Il nous fit une présentation PowerPoint remplie d'images et d'anecdotes passionnantes, comme cette demande en mariage sur le site des Pyramides du Caire, ou la perte de ses lunettes dans une eau noire et profonde qui incita une brave femme à parcourir plus de 250 km en camionnette pour lui ramener une autre paire (tout cela pour 5\$), ses chutes répétées sur des routes parsemées d'embûches (de trous de bombes), la rencontre avec le Dalai Lama! Les membres de Abate en Indiana qui réunirent en peu de temps 6000\$ de dons!

LGL - Comment as-tu rencontré ce moine tibétain, le Dalai Lama?

Simon - Je me trouvais non loin de Dharamsala dans le nord de l'Inde lorsqu'on m'apprit que le Dalai Lama recevait régulièrement les gens qui souhaitaient le rencontrer. J'ai donc demandé un entretien à l'un de ses gardes et je pus rencontrer le Dalai Lama 4 jours plus tard.

Quelle majesté et que de bonté dans ce petit homme vivant en exil dans ce monastère au sommet de la montagne! Je lui ai fait part de mes projets et reçu sa bénédiction.

LGL - Ainsi tu assumes tes dépenses. Mais qu'en est-il lorsque tu brises ta moto?

Simon - J'avoue être chanceux car peu importe l'endroit où j'ai chuté, il y eut toujours quelqu'un pour m'aider. Si une pièce n'était pas réparable, j'appelais un de nos commanditaires



Photo de famille avec les membres du CAPM présents à la rencontre.

qui me faisait parvenir le morceau à ses frais par le transport le plus direct. Aujourd'hui j'en suis au 8e pneu en arrière et au 6e en avant.

LGL - Tu as fait plusieurs chutes durant ce voyage. Est-ce à cause de l'état des routes?

Simon - En particulier oui. Peut-être aussi que je roulais un peu vite sur ces routes compte tenu du chargement de ma moto!

C'est en Russie que les routes sont les plus difficiles et au Pakistan, Inde, Vietnam, Cambodge, où les routes sont demeurées telles quelles après les dernières guerres.

LGL - As-tu des regrets?

Simon - De n'avoir pu visiter le Liban, l'Iran et le Cachemire où on m'a interdit le droit d'entrer à cause des guerres. Mais aussi le fait que je ne puisse aviser les gens avant d'arriver dans un pays afin d'avoir le soutien des médias et de ramasser plus de dons.

LGL - Tu nous as laissé entendre que tu avais un projet conjoint pour acheter des motos pour un pays, lequel?

Simon - L'Indonésie. Parce que dans ce pays, les motos sont plus rapides pour aller d'un endroit à un autre. C'est une idée d'un médecin de MSF qui a travaillé en Afrique où les médecins et les infirmières se déplacent autant que faire se peut sur des petites motos pour soigner les populations éloignées.

Lors de mon passage au Japon, j'ai pu réunir les personnes les plus influentes parmi les fabricants internationaux de motos. La culture asiatique veut qu'on se passe le message de bas en haut. Mais je n'avais pas de temps et je suis allé droit au but. J'ai expliqué mes projets et particulièrement le second sous des regards surpris et courroucés. Le but était d'obtenir 20 motos pour le personnel médical itinérant indonésien.

Je suis sorti avec l'accord de Yamaha de

nous vendre les motos au prix coûtant moins 60%, livrées sur place.

Ce qui fait qu'aujourd'hui j'ai ces deux causes qui sont sensibles à mon cœur.

J'ai pris le temps de parler moto avec les gens de l'industrie pour m'apercevoir que les lois étaient médiocres et qu'il n'y avait aucune organisation de motocyclistes au Japon.

43,500\$ plus tard, l'hiver est à notre porte, Simon se prépare à reprendre la route. Il vient de recevoir un habit complet de cuir, gants, pantalon, blouson et camisole avec système chauffant livré devant moi par messenger express d'un fabricant de moto connu de Milwaukee. En route vers les États Unis afin d'assister à une réunion importante du MRF⁽⁷⁾

LGL - Que feras-tu au retour en juillet 2002?

Simon - Mon objectif est toujours d'atteindre le montant de 100,000\$. Donc, il se peut que je poursuive ma route.

Vous pouvez suivre mon itinéraire via www.millennium-ride.com et aussi nous faire parvenir vos dons.

Mais à travers cette expérience du voyage où les gens ont été hospitaliers, généreux, j'ai découvert l'importance de travailler globalement et politiquement pour les peuples. Pas en tant que politicien car là on est pris dans un carcan.

Peut-être que je penserai à me marier et fonder une famille mais c'est sûr que je continuerai à défendre des droits fondamentaux de liberté et de vie.

Un dernier message à tous les motocyclistes québécois car nous sommes une grande famille. Il est important de soutenir le CAPM qui, comme plusieurs à travers le monde, travaille à la protection de nos valeurs et de nos idéaux.

Bon voyage Simon. ■

Notes :

1. Motorcyclist Action Group of the United Kingdom
2. Federation of European Motorcyclist
3. Federation of European Motorcyclist Association
4. Fédération Française des Motards en Colère
5. Fédération Internationale de Moto
6. Fédération Européenne de Cyclistes
7. Motorcycle Riders Foundation

Interview

Simon Milward's World Tour

A biker and his cause

Sometimes in life, a special person shows up. Well, on October 31st, a fellow named Simon Milward showed up unexpectedly in Montreal to meet a group of MPAC members at a Lafleur's Restaurant in Montreal. An interview shortly thereafter opened our eyes to the truly exceptional guy we had in our midst.

A REAL BIKER

Since shortly after he got his first motorbike at the age of 16, Simon's been active in a number of motorcyclists' political organizations, from the Motorcycle Action Group in England to the well known Federation of European Motorcyclist Associations. Some might consider him a 'nut case', but Simon is a biker on a (fundraising) mission - all to raise \$100,000 for the well known 'Medecins Sans Frontiere' (MSF), 1999 winner of the Nobel Peace Prize. The idea is to support their dedicated medical work in desperate countries around the world, an idea that came to him during a stint in hospital for a motorcycle accident back in 1998. It led him to some reflections about universal access to medical care, and he was moved to action for this humanitarian cause. Now he's put politics behind him with plans that should keep him on the road till July 2002 - whatever it takes to hit the target - a journey that should cross the 100,000 km barrier. That's a long haul that could easily win him the 'iron butt' competition. It also risks putting him back in hospital with all the dives he's taken off that bike!

A JOURNEY OF A LIFETIME

After 18 month of preparation, he left on his specially constructed motorcycle (a strange looking hybrid composed mostly of donated parts!) from Marseille, France, heading for Tunis, in North Africa, on January 1st, 2000. Since then, he's been to Egypt, Vietnam, Cambodia, India, Pakistan, Russia, Indonesia, Japan, the U.S., and Canada to name but a few places. He's had to face some of the worst



Simon met the Dalai Lama in India.

roads in the world, particularly in Russia and Asian countries where essentially the roads are still in a 'war shredded' state. He's been through 8 rear tires and six front ones! There's been a number of spills that damaged the bike, but somehow he's always managed to get things fixed, often with the help of locals, sometimes with the help of sponsors who had parts shipped in to him. His memories will include a meeting with the Dalai Lama in India, a marriage proposal at the foot of the pyramids in Egypt, the loss of his only glasses requiring a 250 km odyssey by what can only be described as a very brave (possibly smitten?) woman in Cairo, and a surprise \$6000 fundraiser by members of ABATE in Indiana. A satisfying and unexpected opportunity led him to arranging a deal while in Japan with Yamaha to sell the MSF organization a number of heavily discounted motorcycles for use by doctors and nurses in areas where reaching patients is indeed a challenge.

A PROUD LEGACY OF BATTLES FOR BIKERS

Simon outlined the numerous successes over the years on the political front. In Europe, they also have problems with street closures, standardization (prohibition of modifications - 'homologation' as we Quebecois say), noise & muffler laws, insurance issues, road conditions for bikes, and other such issues that deal with unfair discrimination towards motorcyclists. He became spokesman for motorcyclists at the European Union and was instrumental in heading off some ludicrous propositions of law

by regional politicians whose attitude is that motorcycles are only a danger on the roads. The noise and muffler issue is very big over there too, which creates a cascade effect that causes no end of trouble for motorcyclists (see Serge Huard's article on motorcycle noise elsewhere in this issue). He makes an appeal to those using these noisy exhaust systems to come to their senses and see the effect they are having on the entire motorcycle community, and acknowledges the need for internal efforts to create a turnaround of this situation. An important victory was the blocking of laws that would have prohibited customization of motorcycles, an issue that is rearing its ugly head here in North America and that would have serious consequences for after market



From left to right: Serge Huard, Simon Milward and Michel Désalliers

manufacturers- and after market customizers - and we mean serious consequences!

WHAT CAN YOU SAY?

One has to admire someone like Simon. If you have the urge to admire him more and you have access to the WWW, then go to: <http://www.millennium-ride.com/> to get a better idea of who Simon is, what that bike looks like, read the diary of this adventure, and get instructions on how to help out his cause. As he heads for the heat of Mexico and Central America, we at the MPAC can only hope to follow in his fine tradition of fighting for biker's rights here in Québec. ■

La Floride - libre de choisir



Jennifer Ross

Depuis 00h01 le 1^{er} juillet 2000, les résidents de la Floride de plus de 21 ans ont le droit de choisir s'ils désirent ou non porter un casque.

Seule exigence: posséder une preuve d'assurance médicale d'un minimum de 10 000\$. Ce que les Américains appellent "Freedom of choice" - la liberté de choix. Mais quel est l'impact de cette décision sur les motocyclistes floridiens? Une baisse du taux de mortalité de l'ordre de quatre-vingt-cinq pour cent (85%), semblerait-il.

Selon un des participants au "Bike Week 2001" de Daytona Beach, Rick Gray, alors président du conseil d'administration du "American Motorcyclist Association" AMA (l'Association américaine des motocyclistes) et siégeant aussi sur le conseil d'administration du "Motorcycle Riders Foundation" (MRF) (la fondation des conducteurs de motocyclettes), la mise en vigueur de la loi s'est traduite par une diminution des mortalités sur l'année précédente.

En effet, le Motorcycle Safety Foundation (MSF) (Fondation pour la sécurité en moto) incitait les motocyclistes à "prendre ça en douceur". Les motocyclistes ont bien répondu, diminuant ainsi le nombre d'accidents.

Malgré cette liberté de choix, plusieurs ont adopté le port du casque quand même. C'est le but de la loi - la liberté de choisir pour soi-même.

Les médias locaux, quant à eux, recherchaient n'importe quelle histoire afin de démontrer que la liberté de choix était néfaste pour les motocyclistes.

Dès sa première journée à Daytona, M



Gray est arrivé sur une scène d'accident entre une moto sportive et une voiture. Selon les témoins, la moto a happé une auto conduite par une dame âgée après que cette dernière eut traversé trois voies et coupé la route en tournant à gauche devant la moto. Elle "n'avait pas vu la moto".

Heureusement, le jeune homme en question ne fut que blessé, mais immédiatement arrivés sur les lieux, les reporters ont demandé au paramédical si, selon lui, le motocycliste a eu la vie sauve parce qu'il portait un casque? Selon le paramédical, oui, c'est le casque qui a sauvé la vie du jeune homme. Ce commentaire venait de quelqu'un qui n'a pas vu l'accident et ne possède aucune formation en reconstruction de scène d'accident. Évidemment que les médias cherchaient à placer la nouvelle loi sous une mauvaise optique.

Bien malheureusement pour eux, il n'y a eu que deux décès et quelques accidents mineurs. Le premier décès, un motocycliste portant un casque mais ivre, a perdu la maîtrise de son bolide et a quitté la route. Il n'a pas été possible de savoir si la deuxième victime portait un casque ou non.

Si vous voulez plus de renseignements sur la loi actuelle en Floride, vous pouvez accéder aux sites www.ama-cycle.org et www.mrf.org pour en savoir plus long sur ce dossier et d'autres (sites en anglais, seulement).

Nous devons attendre encore quelques années avant que les statistiques soient

disponibles sur l'effet global de cette nouvelle loi sur les accidents et les décès en Floride, mais si on peut se fier à ce qui est arrivé à Daytona Beach, cela augure bien pour le futur.

Ce débat n'est pas encore sur le tapis ici au Québec, mais pour ceux et celles qui ont déjà connu la promenade à moto sans casque par le passé, il tarde trop à être soulevé.

N'oubliez pas la position du CAPM n'est ni pour ni contre le port du casque, mais bien pour la liberté de choisir pour nous-mêmes comme en Floride. ■

Since midnight on July 1, 2000 Florida motorcyclists now have the right to choose whether or not they wear a helmet. All they need is proof of \$10,000 of medical insurance. If this year's statistics from the Daytona Bike Week are any indication, the death rate dropped 85% over the previous year. Despite the media's attempts to show the contrary, only two deaths occurred, one of the two was wearing a helmet. The debate has not been raised in Quebec recently, but the Florida results may show that it is worthwhile to raise the issue once again.

If you want more information, check out the AMA's web site at www.ama-cycle.org or the MRF at www.mrf.org.

Au fond des choses

Réflexions sur les straight pipes



Serge Huard

Le CAPM ne considère pas l'absence de silencieux comme un droit.

Existe-t-il, dans la collectivité motocycliste québécoise, des sujets qui portent autant à controverse, qui incitent autant la rumeur, qui provoquent autant de situations conflictuelles... que celui des «straight pipes»? Probablement pas beaucoup. Et pour cause. Mais qu'en est-il vraiment dans les faits et, spécifiquement, quelle est la problématique qui lui est reliée?

QU'EST-CE QUE DES «STRAIGHT PIPES»?

Il existe au Québec plusieurs expressions identifiant l'item en question. «Loud pipes», «drag pipes», «racing pipes» et «straight pipes» en sont quelques exemples, l'une et l'autre étant considérées comme plus ou moins synonymes. C'est cette dernière, «straight pipes», parce qu'elle est la plus répandue, qui sera retenue pour fin d'identification dans la présente réflexion.

Tous en conviendront, les «straight pipes», comme leur nom l'indique clairement, sont des tuyaux d'échappement continus et évidés. C'est-à-dire des tuyaux dont le diamètre demeure le même du début à la fin et ne contenant aucun déflecteur (cette dernière composante étant mieux connue, parmi les motocyclistes, sous le terme anglais de « baffle » et, parmi certains policiers-«experts» sous le nom de «sourire», aussi incroyable que cela puisse paraître).

Évidemment, certains modèles de l'item en question peuvent comporter une enflure, mais cette particularité, surtout «esthétique», ne change rien à sa nature; pas plus, d'ailleurs, que la possibilité d'y inclure un déflecteur factice.

Des tuyaux d'échappement, donc, ne permettant aucune restriction, par conséquent, une absence de silencieux, voilà ce dont il est question lorsque nous parlons de «straight pipes».

LES ORIGINES DU PROBLÈME

Le phénomène des «straight pipes» est loin d'être nouveau au Québec. En réalité, il est vraisemblable qu'il existe depuis le début du siècle, c'est-à-dire depuis l'arrivée des toutes premières motos dans notre paysage.

Il fut même un temps - jusqu'à la fin des années soixante-dix - où il était assez courant (quoique loin d'être aussi fréquent



qu'aiment à le penser certains inévitables nostalgiques du «bon vieux temps») de rencontrer un certain nombre de motocyclistes dont les véhicules étaient équipés de tels tuyaux d'échappement et qui circulaient librement sur les routes sans trop de problème pour eux-mêmes et les autres.

Mais arriva ce qui arrive souvent en pareilles circonstances : tout en demeurant une minorité, leur nombre prit une expansion considérable et plusieurs d'entre eux commirent des excès, pour le moins révoltants. Alors la tolérance du public et, par la suite en conséquence, celle des corps policiers, cédèrent la place à une mise en application rigoureuse et systématique de la réglementation concernant les silencieux de moto.

Comme presque toujours, dans le monde de la moto comme dans la société en général, ce sont les excès d'une minorité d'extrémistes qui empêchent toute forme de tolérance (entendre par ce terme la capacité de s'abstenir d'exiger quelque chose alors que le droit le permettrait).

Avant de poursuivre la présente réflexion, il apparaît utile, voire important, de bien spécifier qu'admettre qu'il fut un temps où lesdits «straight pipes» furent tolérés ne constitue pas pour autant une caution de cette pratique. Il s'agit d'un fait, regrettable ou autre, mais d'un simple fait relevant d'un passé aussi révolu que réel mais dont la connaissance permet une meilleure compréhension de la problématique qui nous touche présentement.

Avec la disparition de la tolérance, sous la pression du public, justifiable et justifiée, les autorités modifièrent à plusieurs reprises au cours des années ladite réglementation sur les silencieux. Avec plus ou moins de succès en ce qui concerne l'objectif visé et ce pour toutes sortes de facteurs qu'il serait trop long d'élaborer dans le cadre du sujet bien spécifique de cet article, mais qui mériteraient certainement d'être abordés ultérieurement dans une prochaine édition. Notons simplement, pour les besoins de la présente réflexion sur les «straight pipes», que nombre de ces modifications, si elles n'ont pas atteint leur objectif, n'en ont pas moins créé une problématique qui touchait non seulement les utilisateurs desdits «straight pipes» mais qui risquait de plus en plus d'être très néfaste pour l'ensemble des motocyclistes du Québec.

En effet, c'est au cours de l'été 1993 que

débuta la menace de nombreuses interdictions de circuler en moto dans plusieurs municipalités. De plus, dans certains endroits, les motocyclistes, en groupes ou en tant qu'individus, commencèrent à être l'objet de vérifications littéralement abusives, systématiques et discriminatoires au point de créer chez plusieurs un désintérêt pour le motocyclisme. La situation se détériorait dans plusieurs régions au point de susciter plusieurs appréhensions parmi nombre de motocyclistes pourtant respectueux de la loi. Ces interdictions furent l'un des éléments importants - mais néanmoins loin d'être le seul - qui menèrent à la fondation du Comité d'action politique motocycliste le 2 octobre suivant.

LA POSITION DU CAPM

À peine quelques semaines après sa fondation, le CAPM, très conscient de ce qu'était l'enjeu véritable, décida d'accorder toute l'attention nécessaire et de prendre les moyens qui s'imposeraient pour faire valoir les droits des motocyclistes face à cette menace.

Dans un premier temps, lors de sa réunion du 2 décembre 1994 (à laquelle étaient conviées toutes les organisations motocyclistes du Québec), le CAPM définissait clairement et fermement sa position sur cette question en adoptant à l'unanimité la résolution suivante :

«Le CAPM, sur la question des silencieux, réclame les mêmes droits et privilèges que ceux accordés aux automobilistes, c'est-à-dire de pouvoir remplacer les silencieux d'origine ou une partie des silencieux d'origine par des équivalents non d'origine sur la même base que celle acceptée pour les automobilistes. D'autre part, le CAPM ne considère pas l'absence de silencieux comme un droit.»

Une fois cette position de principe établie, le CAPM passa immédiatement à l'action et n'a jamais tergiversé dans son application comme le démontrent amplement ses multiples représentations auprès des différents ministères (spécialement ceux du transport et de la sécurité publique) du Québec, de la SAAQ et des diverses tables de concertation avec les municipalités.

Et sur le plan juridique, que ce soit dans les causes de Trois-Rivières-Ouest, de Valleyfield ou de Gatineau (pour ne mentionner que les principales), le CAPM n'a jamais dérogé de ce principe et n'a jamais défendu

de cause favorable de près ou de loin aux «straight pipes».

Il ne peut être nié que des rumeurs contraires circulent, mais jamais, absolument jamais, ces dernières ont pu être confirmées par des faits. Elles sont purement du domaine de la fabulation sinon de la manipulation.

UN CHOIX VERSUS UN DROIT

Les «straight pipes» peuvent être un choix que font certains motocyclistes. Un choix malheureux, un choix contraire à nos convictions, un choix qui crée toutes sortes de problèmes, mais un choix quand même. Un choix possible mais absolument pas un droit. Et, si les «straight pipes» peuvent être un choix, celui ou celle qui le fait doit conséquemment en assumer pleinement les conséquences et non la collectivité motocycliste ou ses représentants politiques.

LA «LIBERTÉ» DES UNS VERSUS LA LIBERTÉ

D'autre part, invoquer la «liberté» de rouler en «straight pipes» c'est ne pas tenir compte du raisonnement aussi élémentaire que logique qui démontre que la liberté des uns se termine où commence celle des autres. En d'autres mots, la «liberté» de certains de faire du vacarme en moto empiète sur la liberté de la collectivité de rouler en moto.

«STRAIGHT PIPES» SAUVENT DES VIES

Enfin, l'argument folklorique que les «straight pipes» sauvent des vies est souvent répété, mais n'a jamais sensément été prouvé. S'il est vrai que le fait de causer un bruit infernal avec sa moto a au moins le mérite de se faire entendre à défaut de se faire voir, permettant ainsi d'éviter un accident, ce même vacarme peut tout aussi bien en causer d'autres. C'est un fait irréfutable que pour plusieurs automobilistes la moto n'est pas visible, c'est d'ailleurs pourquoi les motos sont toutes équipées d'un klaxon qui fonctionne selon le besoin. Rouler en tout temps avec son klaxon à la pleine puissance serait considéré stupide par tout le monde, motocyclistes inclus, c'est pourtant un comportement semblable que préconisent les adeptes de cet argument farfelu. Comme le mentionnait, il y a quelques années, un directeur de l'American Motorcyclist Association, au slogan «Loud pipes save lives» (i.e. : les «straight pipes» sauvent des vies), nous

devons répondre «Loud pipes cost rights» (i.e. : les «straight pipes» coûtent des droits).

L'UTILISATION DE LA JURISPRUDENCE

Donc, en accord avec ce principe, le CAPM ne défend pas - n'a jamais défendu et ne défendra jamais - une cause de «straight pipes». Et pourtant, il arrive encore d'entendre certains affirmer le contraire. C'est un fait indéniable que certains motocyclistes contestent des contraventions émises pour cette infraction en se servant de certains éléments de la jurisprudence développée au cours des années par le CAPM. Mais c'est aussi un fait que plusieurs automobilistes se sont servis de la jurisprudence que le CAPM a suscitée en ce qui concerne les délais de comparution; est-ce à dire que le CAPM défend aussi les automobilistes? Dans les deux cas, la réponse est négative. Le CAPM ne défend ni les causes des «straight pipes» ni celles des automobilistes, mais il ne peut empêcher ces derniers, autant les uns que les autres, d'utiliser la jurisprudence qu'il a développée avec le temps, celle-ci étant du domaine public.

Non seulement le CAPM ne défend aucune cause de «straight pipes», il affirme catégoriquement que celles-ci sont aussi indéfendables qu'injustifiables. Indéfendables parce qu'il est rationnellement impossible de défendre une absence de silencieux, et injustifiables parce qu'il est chimérique de tenter de légitimer les «straight pipes». Est-il possible d'être plus clair dans sa prise de position? Et tout le passé du CAPM est là pour le prouver abondamment et hors de tout doute. On ne le répètera jamais assez, les propos qui affirment le contraire relèvent purement et simplement du monde des «il paraît que...», «on dit que...», bref de l'inévitable machine à rumeur et de la désinformation.

LA SITUATION AILLEURS DANS LE MONDE

Et cette position du CAPM est aussi partagée par la totalité des organisations de défense des droits des motocyclistes à travers le monde. Pas la majorité, mais la totalité. Depuis sa fondation, le CAPM a participé à trois congrès internationaux sur la défense de ces droits, dont celui d'Albuquerque (Nouveau-Mexique) qui rassemblait environ 500 représentants de plus d'un million et demi de motocyclistes en prove-

nance d'une vingtaine de pays, et à aucun moment et en aucune circonstance rouler en «straight pipes» ne fut considéré par quelqu'organisation que ce soit comme un droit ou comme quelque chose qui devrait nécessiter une implication politique pour sa défense. En fait, tous, sans exception, furent d'avis qu'elles, les «straight pipes», en plus d'être une source de pollution de l'air inexcusable, constituaient une source de trouble constant plutôt qu'un droit.

Certains motocyclistes entretiennent la fable que les «straight pipes» sont acceptées ou permises ailleurs, mais les faits indiquent exactement le contraire. Dans aucune des neuf autres provinces et dans aucun des trois territoires canadiens elles ne sont acceptées ou permises; si une certaine tolérance est exercée en certains endroits (comme, par exemple, en Colombie Britannique), il n'en demeure pas moins que leur réglementation sur les silencieux est sensiblement similaire à celle du Québec et que de plus en plus, pour les mêmes raisons qu'au Québec, cette tolérance cède la place à une mise en application stricte des dites réglementations.

Pour ce qui est des États-Unis, aussi surprenant que cela puisse paraître pour certains, aucun des cinquante États n'accepte ou permet les «straight pipes». Encore une fois, il ne faut pas confondre la tolérance avec le droit. D'autre part, il est à noter que cette tolérance s'exerce surtout lors des grands rassemblements de motos, comme ceux de Laconia, Daytona, Sturgis et Lake George, et qu'elle cesse avec la fin de ces événements comme plusieurs peuvent en témoigner.

En Europe et dans les autres pays industrialisés, la réglementation est plus souvent qu'autrement beaucoup plus stricte qu'au Québec et la tolérance est invariablement au niveau zéro.

Tels sont les faits. La problématique québécoise s'inscrit dans une problématique mondiale et il n'existe pas de «paradis» où l'absence de silencieux serait légale, du moins ailleurs que dans le folklore et l'imagination fertile de certains d'entre-nous.

QUELQUES EFFETS NÉFASTES DES «STRAIGHT PIPES»

Personne ne niera que l'utilisation des «straight pipes» est une des causes majeures (mais pas la seule) des problèmes les plus graves qui confrontent les motocy-

clistes tant au Québec qu'ailleurs.

Comme le mentionnait Simon Milward de la FEMA (voir l'entrevue ailleurs dans les pages de cette édition) lors de sa récente visite à Montréal, c'est principalement par la question des silencieux que la menace de l'homologation des motos a pris forme en Europe. Et aujourd'hui, c'est l'homologation de toutes les composantes de la moto qui est en jeu en Europe.

Au Québec, nous en sommes encore au stade de l'homologation d'une des composantes de la moto, c'est-à-dire des silencieux. Si nous ne gagnons pas cette bataille, si nous acceptons l'homologation de cette composante, nous ouvrons toute grande la porte à l'homologation totale de la moto, c'est-à-dire à l'interdiction de modifier, de personnaliser et/ou d'entretenir notre moto. Et un des plus grands obstacles dans cette bataille provient justement de la problématique causée par l'utilisation (excessive ou pas) de «straight pipes» par certains d'entre-nous. Chaque fois que vous voyez un motocycliste parader et pétarader avec des «straight pipes», vous voyez quelqu'un qui nous rapproche de l'homologation partielle ou totale de la moto. C'est aussi simple que cela.

Est-il possible, d'autre part, de nier que le bruit causé par l'utilisation de «straight pipes» est responsable, plus que tout autre facteur, des interdictions de circuler en moto dans plusieurs municipalités? Ayant participé à toutes les tables de concertation avec les autorités municipales au cours des dix dernières années, l'auteur de la présente réflexion confirme sans l'ombre d'un doute que les «straight pipes» sont directement liées à ces interdictions, que ces interdictions ne seront pas levées et que de nombreuses autres risquent d'être adoptées tant et aussi longtemps que le problème ne sera pas réglé.

Encore une fois, ce sont les excès d'une minuscule minorité qui compromettent les droits d'une collectivité dans son ensemble.

LE PROBLÈME DES HARLEY?

Est-ce que les fautifs sont uniquement des propriétaires de motos Harley-Davidson? En fait, ces fautifs ne furent jamais uniquement des propriétaires de motos Harley. Majoritaires, ils le furent probablement à une certaine époque, mais ces derniers ne furent en aucune période les uniques délinquants. Il fut un temps où les

propriétaires de motos britanniques constituait la majorité de ces fautifs et, aujourd'hui, une tendance semble indiquer que les propriétaires de motos japonaises de type «cruiser» et «standard» roulant en «straight pipes» sont en pleine progression et risquent de devenir majoritaires à leur tour.

Ce qui prouve, encore une fois si besoin il y avait, que les problèmes ne résident pas dans la moto en elle-même, mais dans l'attitude de certains propriétaires de moto, peu importe la marque ou le genre de leur moto.

INTERDIRE LES «STRAIGHT PIPES»?

À quelques reprises, des motocyclistes ont reproché au CAPM de ne pas demander, de ne pas exiger l'interdiction des «straight pipes». La raison est pourtant aussi simple qu'évidente : il n'est pas nécessaire que le CAPM demande ou exige d'interdire l'absence de silencieux... puisqu'elle l'est déjà. Il faut donc regarder ailleurs pour tenter de trouver une solution au problème.

DEUX ERREURS À ÉVITER

Avant de tenter d'aborder ce que nous devons faire, il importe de mentionner deux erreurs à éviter absolument, deux méprises susceptibles de fausser le débat et de provoquer des réactions négatives qui peuvent porter de graves préjudices aux droits de la collectivité motocycliste.

Premièrement, il apparaît très important que les motocyclistes ne confondent pas le problème des «straight pipes» avec celui des silencieux de rechange, leur problématique respective étant distincte et ne portant pas aux mêmes conséquences⁽¹⁾.

Dans le premier cas, il faut se remémorer que les «straight pipes» ne sont pas des silencieux, mais plutôt une absence de silencieux qui n'est pas justifiable et n'a jamais été justifiée rationnellement. Dans le deuxième cas, il s'agit de déterminer si et de quelle manière les silencieux de rechange peuvent rencontrer les normes légales en matière de bruit (i.e. 80 dba), donc si les propriétaires de motos peuvent jouir des mêmes droits que les automobilistes en ce qui concerne cette composante de véhicule moteur.

Deuxièmement, il faut se garder de croire que la source de tous nos problèmes provient des «straight pipes» (ou même de la problématique reliée aux silencieux) parce qu'une telle attitude risquerait de



le CAPM n'a jamais défendu de cause favorable de près ou de loin aux «straight pipes».

nous réserver des surprises fort peu agréables.

DES QUESTIONS COMME RÉPONSES

Cela dit, que devrions-nous faire? Est-ce que les associations de motocyclistes devraient expulser de leurs rangs et interdire l'accès à ceux qui utilisent des «straight pipes»?

À prime abord, une telle mesure semblerait régler le problème sinon en totalité du moins en partie, mais qu'arriverait-il dans les faits? Est-ce que les fautifs cesseraient automatiquement de l'être parce qu'ils ne seraient pas ou ne seraient plus membres d'une association? Il est plus que probable qu'un fort pourcentage d'entre eux irait rejoindre tout simplement les autres fautifs qui ne sont membres d'aucune organisation. Est-ce que déplacer le problème vers d'autres lieux équivaut à régler le problème?

Actuellement, il y a environ 100 000 motocyclistes au Québec et de ce nombre moins de 20 000 sont membres d'une organisation quelconque. Alors imaginons, pour les besoins de la démonstration, que les organisations motocyclistes du Québec ne compteraient aucun fautif dans leurs rangs; est-ce que le problème serait pour autant réglé? Force nous est d'admettre que

le problème demeurerait entier et tout aussi explosif sinon plus que présentement. Mais ne serait-il pas au moins atténué? Ou au contraire, n'y aurait-il pas une possibilité que le problème s'avère alors encore plus conflictuel qu'actuellement étant donné que les fautifs seraient laissés à eux-mêmes, donc hors de tout contrôle ou influence de la part des motocyclistes informés, responsables et respectueux de la loi? Est-ce que le fait d'avoir des associations ne comptant aucun fautif ferait en sorte que leurs membres n'auraient pas à vivre avec les conséquences des actes des fautifs hors-associations comme les interdictions de circuler librement en moto, les vérifications systématiques et arbitraires, etc.

Alors que faire? Il n'y a pas de réponse facile et là où des réponses faciles s'affichent aucune solution véritable ne résiste au choc de la réalité. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de solution au problème, mais plutôt qu'il faut éviter de le prendre à la légère, qu'il faut aller directement à la source du problème.

ÉDUCATION VERSUS LÉGISLATION

Comme l'histoire nous l'enseigne à profusion, il n'y a que deux approches pour résoudre les problèmes sociétaux : l'une passe par l'éducation et l'autre par la législation. C'est l'une ou l'autre, l'une et l'autre, mais pas autrement.

Sur la base de ce constat, il apparaît évident que les associations ne devraient pas évacuer leur responsabilité en matière d'éducation, car il en résultera une prépondérance de la législation... avec ce que cette approche implique de risque pour la collectivité motocycliste.

Si les associations ont un rôle crucial à jouer, les motocyclistes, en tant qu'individus, ont aussi à faire leur part en se disciplinant et en incitant les autres à en faire autant.

Comme le mentionnait Bill Nighthorse, un motocycliste et sénateur américain lors d'un congrès international, «les motocyclistes doivent se discipliner eux-mêmes, sinon d'autres s'en chargeront d'une manière qui ne sera pas obligatoirement dans le meilleur de leur intérêt». ■

1. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous abordons séparément les deux problèmes, soit celui des «straight pipes» dans la présente édition et celui des silencieux de rechange dans une édition ultérieure.

Le Bottin



Conseil d'administration du Comité d'action politique motocycliste



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

Sous-comités régionaux

CANTONS-DE-L'EST :	Bernard Benoît	819-864-1331
MAURICIE :	Gilles Lacourse	819-538-7496
MONTÉRÉGIE :	Mario Flibotte	450-261-1496
MONTRÉAL :	Raymond Brossard	514-354-9336
OUTAOUAIS :	Marcel Proulx	819-281-8316
QUÉBEC-MÉTRO :	Robert Lapointe	418-653-7341

Sous-comités thématiques

ARTICLES PROMOTIONNELS :	Thérèse Ménard	819-563-2623
CARTE DE PARTISAN :	Claude Masson	514-494-7282
SUR LE CASQUE :	Vacant	
LA GRIFFE DU LOUP :	Pierre Tourigny	450-654-0293
INFORMATION :	Jennifer Ross	450-375-9787
MOTO-SPORT :	Mario Robichaud	450-454-6796
SIGNALISATION ROUTIÈRE :	Noël-André Scano	514-881-2212
SUR LES SILENCIEUX :	Me Pierre Bouchard	450-248-4104

CAMPAGNE D'AUTO-FINANCEMENT DU CAPM

Pour réaliser sa mission de défense des droits et libertés de tous les motocyclistes, le CAPM doit pouvoir compter sur deux ressources essentielles: le bénévolat de ses membres et de l'argent pour payer le reste.



Les défis se faisant toujours plus nombreux, pour que le CAPM soit en mesure de continuer à jouer adéquatement son rôle, il lui devient nécessaire d'accroître ses ressources financières.

C'est pourquoi son conseil d'administration a évalué et accepté la mise sur pied d'un projet de campagne d'auto-financement approuvé par les membres le 8 décembre.

En quoi consiste cette campagne? L'objectif visé est que chaque motocycliste québécois, ainsi que tous ceux et celles qui ont à coeur la défense des droits et libertés des individus, achètent une tablette de chocolat identifiée aux couleurs du CAPM.

Ces tablettes seront d'abord offertes aux kiosques du CAPM et de certaines associations aux Salons de la moto de Québec et de Montréal. Elles seront ensuite disponibles chez tous les marchands de motos participants et auprès de certaines associations au cours des semaines précédant la Journée du loup.

Voilà sûrement une façon originale d'assurer le CAPM des ressources financières essentielles à son fonctionnement tout en se faisant un petit plaisir gourmand. Passez donc le mot autour de vous: «As-tu acheté ta barre de chocolat du CAPM?»

Pour plus de détails ou pour participer à la distribution, contactez le CAPM ou votre sous-comité régional.

Notre mission

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

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

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

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 EMBÈME.

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

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



- La force du loup : la meute.
- La force de la meute : le loup.
devient donc :
- La force des motocyclistes : le CAPM.
- La force du CAPM : les motocyclistes.

LA JOURNÉE DU LOUP

La Journée du loup est LA journée de la défense des droits et libertés des motocyclistes au Québec depuis 1995. C'est la journée la plus importante de la saison car c'est lors de cette journée que nous avons l'occasion de démontrer que nous pouvons agir et non seulement parler. Peu importe où elle se tient et peu importe le thème choisi, il est d'une importance capitale que les motocyclistes québécois se rallient derrière le CAPM une fois par année pour démontrer aux autorités que nous sommes prêts à défendre nos droits.

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

OUR MISSION

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

OUR CODE OF ETHICS

The facts and writings herein are repeated unchanged under condition that they contain no unfounded accusations, foul language, or personal attacks. The articles and chronicles deal solely with the defense and promotion of motocyclists' rights and freedoms, not with personal agendas. The editors have the obligation to ensure the truth of reported facts.

THE MISSION OF THE MOTOCYCLISTS POLITICAL ACTION COMMITTEE :

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

MPAC'S VISION :

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

The MPAC, founded October 2nd 1993 and incorporated April 11th 2001, unifies the vast majority of Québec's motocyclist organizations. It is an independent organization made up solely of motocyclists, and this without considering their origins nor without discrimination of any kind.

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

THE REASON FOR THE SYMBOLISM OF THE WOLF

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

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

- The strength of the wolf is the wolfpack.
- The strength of the wolfpack is the wolf.
which becomes:
- The strength of motocyclists is the MPAC.
- The strength of the MPAC is motocyclists.

THE DAY OF THE WOLF

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

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

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

Venez nous rencontrer !

*Des questions? Besoin de renseignements?
Venez chercher l'information à la source.*

JOURNÉE DU LOUP VII, LE DIMANCHE 19 MAI 2002.

Réservez cette date à votre agenda. Le dimanche 19 mai 2002 aura lieu la septième édition de la Journée du loup.



LES MOTOCYCLISTES ÉTAIENT INVITÉS À SIGNER LA PÉTITION « NON AUX INTERDICTIONS » À L'ENDOS DE CETTE AFFICHE QUI A ÉTÉ APPORTÉE À L'HÔTEL DE VILLE DE LONGUEUIL.

La Journée du loup est la seule activité organisée par le Comité d'action politique motocycliste (CAPM). Tous les motocyclistes québécois et québécoises conscients de leurs droits et libertés se donnent rendez-vous à la Journée du loup.

Sur quel thème aura lieu la septième édition? Quelle ville sera l'hôte de ce rassemblement annuel? La formule sera-t-elle la même que par le passé? Que ce soit sur le thème, le lieu ou le déroulement de la journée, les suggestions sont les bienvenues. Ne pas être présent c'est donner un chèque en blanc aux autorités pour disposer de nos droits et libertés comme bon leur semble. Dès que tous les détails seront connus, le CAPM en fera une large diffusion via son magazine, son site Internet, les associations, les concessionnaires et autres. Un rendez-vous à ne pas manquer.

Rencontrez les membres du Comité d'action politique motocycliste aux **SALONS DE LA MOTO DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.**



Pour devenir partisan, acheter un article promotionnel ou tout simplement pour un renseignement, venez rencontrer et encourager ceux qui défendent les droits et libertés de tous les motocyclistes, vos droits et libertés.



Ils seront présents à Québec les 8, 9 et 10 février 2002 et à Montréal les 22, 23 et 24 février 2002.

Comme par les années passées, le CAPM sera sur place pour vous renseigner. Profitez-en pour donner un mot d'encouragement ou pour devenir partisan, une façon claire de démontrer votre appui à la défense des droits et libertés des motocyclistes du Québec.



LES OFFICIERS ET RESPONSABLES DES SOUS-COMITÉS PRÉSENTANT LEURS RAPPORTS LORS DE LA 3IÈME BISANNUELLE TENUE LE 12 FÉVRIER 2000.

RÉUNION BISANNUELLE DU CAPM, LE SAMEDI 9 MARS 2002, À GRANBY.

Le samedi 9 mars 2002 se tiendra la quatrième réunion bisannuelle du Comité d'action politique motocycliste (CAPM).

Les motocyclistes sont invités à venir constater le travail accompli par le CAPM depuis les deux dernières années. Ils pourront aussi participer à la réunion en apportant des suggestions ou des commentaires (les commentaires positifs ou constructifs étant les plus efficaces, il est recommandé de laisser les commentaires négatifs, et surtout destructeurs, à la maison). Une période de question est aussi au programme si certains points ont besoin d'éclaircissement. Être présent le 9 mars 2002 est une façon de remercier le CAPM pour le travail accompli.

Plusieurs motocyclistes ne pouvant s'impliquer dans la défense des droits se demandent comment ils peuvent aider le CAPM. Être présent lorsque le CAPM en fait la demande est une façon simple de soutenir et d'encourager ceux qui défendent les droits et libertés des motocyclistes du Québec.

Pour connaître l'endroit et l'heure ainsi que tous les détails, consultez le site du CAPM (www.capm.qc.ca) ou communiquez directement avec le CAPM au 514-253-CAPM (2276).