

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 4 - Novembre 2002

Une image vaut mille maux !



La griffe du Loup

Sommaire



- Mot du président** 3
Une image vaut mille mots. La première impression est-elle toujours la bonne?
- Éditorial** 4
Une image vaut mille mots ou mille maux...
- Tribune libre** 5
Pourquoi adhérer au CAPM ?
- Limitation de la puissance** 7
Le rapport du coroner Carol Gagné fait couler beaucoup d'encre



- Cas vécu** 8
Les règles au centimètre près à Longueuil
- Le casque** 11
L'objectif ultime, la liberté de choix
- Hey - What's going on?** 14
Resume of the work of Motorcyclists Political Action Committee (MPAC)
- Granby : un été chaud** 18
Le SOS Harley marqué par une présence policière importante.



- Au fond des choses** 20
Le boycott est-il une solution à la répression que certaines villes appliquent aux motocyclistes?
- 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.
- Lettre ouverte** 24
Invitation à M. Gagné
Des questions sur le rapport du coroner Carol Gagné

Mot du Président

Une image vaut

mille mots

Cette phrase pour moi prend son sens le plus réel dans le monde motocycliste.

Qui d'entre nous ne s'est pas laissé aller à rêver en voyant des motocyclistes circuler sur les routes du Québec. Rêver de liberté, de contact avec la nature, d'ivresse de vitesse, de faire corps avec la moto lorsqu'elle se pointe dans une courbe, enfin rêves limités seulement par l'imagination. Et tous ces rêves débutent à la seule vue d'une moto sur une route quelconque. On dit que la moto éveille en nous les passions les plus variées, et chaque jour d'été qui passe nous amène la preuve de cette phrase. Au fil des années, il m'est arrivé de rencontrer des milliers de motocyclistes et de me laisser aller au jeu des images et porter des jugements hâtifs sur certains d'entre eux à la seule vue de leur image ou comportement. Dans de nombreux cas, il me fut possible de côtoyer ces gens plus long temps et apprendre que mon impression première était erronée. Dans d'autres cas, mon image première fut confirmée au contact prolongé de certains de ces motocyclistes. Mais qu'en est-il des gens qui nous voient brièvement sur les routes ou lors de rencontres hebdomadaires ou encore en vacances? L'impression qu'on aura de nous sera reliée à notre comportement et sera malheureusement souvent généralisée à l'ensemble des motocyclistes. Comme je le disais au début, une image vaut mille mots.

Qui n'a pas entendu cet été, la phrase: il faudrait enlever ces bombes sur nos routes.

Pourquoi? La nature humaine étant plus propice à retenir les faits négatifs, on se rappellera avoir été doublé par un «fou»



«Une image vaut mille mots, mais est surtout très fragile...»

sur une bombe et on oubliera facilement avoir vu des dizaines et des dizaines d'autres se comporter de façon tout à fait normale sur nos routes. De même, allons-nous trouver que les motos sont bruyantes, sans remarquer les milliers qui ne le sont pas. Qu'est-ce qui amène ces jugements

souvent erronés mais humains. La réponse est sans doute un peu plus complexe et mérite sans doute plus de réflexions, mais j'ose penser que ces jugements sont souvent apportés par l'image. L'image que l'on projette est le message que ces gens vont retenir et vont peut-être transposer aux autres motocyclistes. Et ces impressions souvent fausses circulent ainsi d'une personne à l'autre et

sont même souvent amplifiées. Vous connaissez tous l'expression du téléphone arabe. Alors je vous invite, autant que faire se peut, à suivre la transformation d'un événement impliquant des motocyclistes selon le jour et le nombre de personnes qui écoutent le témoin raconter l'incident. Et tout ceci, à partir d'une image. Il n'en tient qu'à nous à faire respecter cette image et envoyer un message positif sur nous motocyclistes. Nous sommes souvent des complices silencieux de ces motocyclistes qui prennent un malin plaisir à s'assurer que tous les ont entendus ou vus! Nous sommes tous responsables de l'image que les gens autour de nous se font des motocyclistes. Une image vaut mille mots, mais est surtout très fragile; à nous de projeter la bonne. Notre liberté en découle. Il ne faut surtout pas oublier que nos droits sont aussi reliés à nos responsabilités. La liberté n'est jamais acquise et elle ne tient souvent qu'à ..une image. ■

Michel Désalliers

Rédacteur en chef
Pierre Tourigny

Équipe de rédaction
Marjolaine Carrière
Michel Desalliers
Serge « Shaggy » Dionne
Barry Faguy
Serge Huard
Gilles Paquin
Mario Robichaud
Jennifer Ross
Noël-André Scano
Normand Noiseux

Directeur artistique
Didier Constant

Éditeur
Serge Huard

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

C.P. 49007

Place Versailles

Montréal, Québec H1N 3T6

Téléphone : (514) 253-CAPM (2276)

Fax : (514) 253-CAPM

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

Courriel : info@capm.qc.ca

Rédacteur en chef :

rdclagriffeduloup@capm.qc.ca

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

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

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

Faire parvenir les copies non livrées à :
CAPM

C.P. 49007

Place Versailles

Montréal, Québec H1N 3T6

No. ISSN 1703-1192

Poste-Publications numéro de convention 40063512

Dépot légal

L'image, source de nos problèmes ?

Mais les motocyclistes ont-ils une image ou plusieurs?

Que ce soit le «mototouriste» adepte des deux roues depuis des années, le novice qui vient de se procurer son rêve ou le «biker» du dimanche qui enfourche sa machine pour profiter de la fin de semaine ou le «tough» qui se fout de tout le monde, tous ont une chose en commun, ils ont une image.

Quel impact cette image peut avoir? Pour plusieurs, les motocyclistes inspirent la crainte. Le mythe des criminels en moto dépassant beaucoup la réalité. Pour les non initiés, une Harley-Davidson équivaut à une Honda - «c'est quoi la différence encore?». Une touring, cosséssa?

Lorsque M. Tout le Monde voit un motocycliste arriver avec sa veste de cuir noir, son casque, ses bottes, ses grosses lunettes et son foulard autour du cou, plus souvent qu'autrement l'on pense que ce «motard» ne peut être autre chose qu'un membre d'une de ces organisations, si populaires auprès des médias par les temps qui courent. Dans certaines villes, les restos fréquentés par les motocyclistes sont à éviter - tout d'un coup que ce serait des méchants qui se tiennent là.

Exemple concret de l'effet de cette image, pas plus tard que cet automne le seul camping à Old Orchard Beach qui acceptait des motos, sans restriction par le passé, a subitement annoncé sa fermeture hâtive cette année. Fermé pour la Fête du Travail? Lors d'investigation, ce camping a seulement avisé sa clientèle motocycliste de cette fermeture. Il est bel et bien ouvert pour les automobilistes. La raison - une vague référence à une situation qui est arrivée plus au nord impliquant des motocyclistes douteux. Et dire que certains motocyclistes persistent à vouloir se démarquer encore davantage avec des «straight pipes» ou par leur mauvais comportement pour conserver l'image de «tough».

Plus près de chez nous, des randonnées organisées en grande pompe qui virent au vinaigre pour certains participants alors qu'on s'arrête devant un poste de police pour faire un «burn». Quelle image cela donne-t-il à la population et aux autorités. Est-ce l'image que la collectivité motocycliste veut faire connaître ou simplement une image personnelle? Malheureusement, dans un



Jennifer Ross

«...est-ce que le simple fait de se promener en moto donne le droit de vivre à l'écart des règles du civisme?»

cas semblable, les deux se confondent, et le motocycliste qui agit mal profite de la présence d'un grand groupe pour faire quelque chose qu'il n'oserait jamais faire s'il était seul au détriment de tous et chacun.

Et que penser des amateurs de motos sportives qui s'amusent à se promener sur une roue ou de faire des décollages en trombe? Est-ce pour démontrer la vitesse de leur machines, leur habilité avec la monture ou bien leur manque de jugement? Combien de fois on se fait aborder par des gens qui ne comprennent pas le raisonnement derrière de tels gestes? Il faut, dans un tel cas, hausser les épaules et dire ne rien y comprendre non plus.

Pour d'autres, par contre, le motocycliste est Papa ou Maman ou, plus souvent maintenant, Pappy ou Mamie. Il est bien connu dans ce milieu. Tout le monde sait que c'est une bonne personne qui aime se promener en moto pour se détendre ou pour s'amuser. Il fait du bénévolat pour le motocyclisme et ailleurs. C'est une personne dévouée qui subit souvent de la discrimination due à son choix de moyen de transport. Il travaille d'arrache-pied pour

justement améliorer l'image négative que détiennent les gens en travaillant pour des œuvres de bienfaisance, etc. Ou encore d'autres, dévoués, aimant tellement cette passion qu'est la moto, qu'ils passent des heures et des heures pour tenter de sensibiliser leurs semblables de la situation dans le but de changer la situation.

Oui, effectivement, notre image nous vaut mille maux. La question devient plutôt est-ce que le simple fait de se promener en moto donne le droit de vivre à l'écart des règles du civisme? Est-ce vraiment nécessaire de perpétuer cette image de hors-la-loi ou s'il est préférable de pratiquer la moto sans vouloir se démarquer en agissant de façon irresponsable? Peut-être est-ce le temps de revoir cette image. Aux motocyclistes de décider avant que quelqu'un d'autre le fasse à leur place. Dans les temps modernes, la société surprotectrice que nous connaissons ne tardera pas à tout faire pour faire conformer les non conformistes. Que ce soit en instaurant de la réglementation de plus en plus stricte ou voire même en éliminant la source en bannissant complètement les motos. ■

Tribune libre/Soap box

La parole est à vous. Prenez-la!

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

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

DÉÇU DE GRANBY

Je suis partisan du CAPM et je veux partager quelques remarques concernant la JOURNÉE DU LOUP VII.

Je félicite les organisateurs pour la partie qui s'est déroulée à St-Hyacinthe. J'étais fier de voir que, malgré le froid et la température incertaine, tant de motocyclistes avaient répondu à l'appel. J'avais l'impression d'accomplir quelque chose d'important pour les droits de tous les motocyclistes. J'étais aussi fier de constater de moi-même que tout s'était déroulé dans l'ordre; aucun incident fâcheux n'a été rapporté, malgré le fait qu'on a parcouru les rues de la ville pour nous diriger vers Granby. Je peux aussi vous affirmer que les 25 membres de l'AMTMV qui y ont participé partagent mon avis.

Je suis, par contre, très déçu de la seconde partie de la journée, c'est-à-dire la manifestation à Granby. On a mentionné le chiffre de 3 000 motocyclistes, mais je crois que c'est un très strict minimum, se sont rendus à Granby. Après avoir fait parader 3 000 motocyclistes par des rangs inconnus, complètement à l'extérieur de la ville, pour aboutir sur le terrain d'une cabane à sucre ... faut l'faire Calv...!

J'ai l'impression que le tracé a été fait par les représentants du ministère des Transports et par les autorités municipales de Granby. Je me demande ce que le CAPM a eu à dire dans ce tracé.

On m'a dit que «ç'aurait pas été évident de faire traverser la ville à 3 000 motos, que ça aurait pris trop de temps». Vous n'avez pas compris que c'est justement pour ça que les 3 000 motocyclistes se sont rendus jusqu'à Granby. Serge Huard avait invité tout le monde à s'y rendre nombreux et à ne pas faire de trouble; la représentante de Granby nous a invités à aller dépenser notre argent et à démontrer aux commerçants et aux autorités que le motocyclisme pourrait être intéressant pour la ville de Granby. On n'a même pas pu voir un seul commerce en dehors du parc industriel!

C'est drôle, mais j'ai le vague impression que quelqu'un s'est foutu de ma gueule. Si je faisais partie des autorités municipales de Granby, ce soir je serais en train de fêter la victoire totale du statu quo ... au lieu de vous écrire cette note.

À bon entendeur, salut.

Serge Plamondon

Membre de AMTMV et partisan du CAPM

SUGGESTION

“Combattre toutes formes de discrimination à l'égard des motocyclistes et entre eux”.

Puisque cet énoncé fait partie de votre mission vous devez être

au courant des différentes lois et interdictions concernant les motocyclistes au Québec, il serait sûrement profitable à tous de connaître ces dites lois pour ne pas les enfreindre, pourquoi ne pas les publier sur votre site? Guy (shadow)

Guy Rouleau

ENCORE LE BRUIT

Je suis propriétaire d'une moto depuis 47 ans, jamais je n'ai dérangé personne, ni même les voisins. Actuellement et depuis 13 ans, je possède une «Harley». Elle est Stock avec ses silencieux originaux.

Aujourd'hui, même les japonaises possèdent des 50/50 ou «straight pipes» et non seulement «Harley». Résultat: des villes complètes, des rues, nous sont défendues, où est la justice?

Si vous demandiez à la force policière, de par les gouvernements d'arrêter les hors-la-loi, je pense que tout entrerait dans l'ordre. Je fais la moitié de la province et presque 50% sont hors-la-loi, de par leur silencieux, et où est la police? Mais non, c'est plus facile de nous interdire des villes et des rues, et tout le monde est pénalisé. Ça ne donne absolument rien de se battre, les gens sont tannés de se faire casser les oreilles, et voilà.

Anciennement on chialait les «Harleys» et maintenant, regardez les «Honda», «Yamaha», «Suzuki», etc. Nous les «baby boomers» voudrions bien circuler partout, car c'est très onéreux.

À mon humble avis, tant et aussi longtemps que les coupables (du bruit) ne seront pas arrêtés, vous en avez les résultats.

Bien à vous

Yvan Gagnon

Directeur HOG, Victoriaville

PARADISE ON EARTH

I just settled in New-Brunswick. NB is as populated as the Quebec city area for a territory a hundred times as big as la capitale nationale. Never mind the linguistic partaking of the area, it is almost half and half. Nothing here is really done on behalf of motorcyclist's rights, just charities and fun(d) raising. People travel into towns with loudpipes never to be bothered by the authorities, freedom is still free back east. There is no biker's political upheaval when there is no need to be. The climate and the open wildlife spaces all around make you feel like there is no end in sight, only wilderness and tranquility. No one cares in this dreamed about land. It is just like paradise on earth.

Lepoete Poeasy, par courriel

RAPPORT DU CORONER

Je trouve encore une fois que la page couverture (ndlr: Journal de Montréal du 19 juillet) faisait encore plus mal au monde de la moto que le texte de l'article (y'aime ça le show...) et malheureusement c'est ce que la plupart des gens retiendront. À plusieurs endroits dans l'article il était mentionné que c'était le conducteur qui était la cause du problème et non la moto en tant que telle. Nous n'avons pas le choix de nous servir de cet argument pour défendre notre point de vue.

Le Coroner est un peu «dingue» de penser que de réglementer la moto changerait quelque chose. Ce qu'il faut c'est éduquer et former les motocyclistes.

Je trouve par contre que quelqu'un qui vient juste d'avoir son permis ne devrait pas pouvoir acheter une moto du genre super sport même si ça semble discriminatoire envers une catégorie de motocyclistes. Ça prend de l'expérience pour maîtriser ces motos, avoir du jugement aiderait aussi mais ça c'est une autre histoire.

Diane Guilbault, par courriel

ENCORE LE RAPPORT DU CORONER

Restreindre l'accessibilité des motos dites de type racer, une solution erronée. Cette réflexion fait suite aux recommandations du coroner Carol Gagné. Il faut garder à l'esprit qu'à vitesse identique, la catégorie de motos la plus sécuritaire est celle de type sportive dû entre autres à son efficacité de freinage, sa tenue de route, sa manœuvrabilité, ses pneus plus adhérents. D'autre part, dans certaines situations particulières, l'accès à une promptte accélération peut même sauver des vies, tout est question de discernement!

Un motocycliste connaissant l'effet des actions et mesures coercitives similaires déjà tentées hors Québec, sait qu'une quelconque limitation des cylindrées ou de la puissance sont aisément contournées, que l'application de ces normes est à toute fin pratique impossible. Tout compte fait, la problématique demeurera sûrement avec de telles pistes de solutions, en revanche, avec des approches similaires, les libertés des usagers motocyclistes sont actuellement en jeu et risquent d'être inutilement réduites.

Si l'accessibilité à la moto sportive est restreinte, il y a fort à parier que les motocyclistes à caractères sportifs délinquants représentant strictement une infime minorité des conducteurs de motos sportives, qui ont malheureusement l'attention médiatique, vont tout simplement avoir recours à des motos modifiées qui seront moins sécuritaires, n'ayant pas été initialement conçues pour accomplir ces fonctions. Conséquemment, la problématique réelle risque d'être tout simplement déplacée vers une nouvelle catégorie de moto, corollairement, aucune solution tangible et notable n'aura été apportée. Il faut donner l'assaut directement sur la cause du problème et non pas sur la conséquence.

En conclusion, la clé de toute énigme motocycliste débute forcément par l'implication des organisations motocyclistes reconnues et compétentes, telles le CAPM et la FMQ. Il faut intensifier les efforts à la base même de la problématique, qui se situe aux niveaux de l'éducation, la formation et la sensibilisation des motocyclistes eux-mêmes, sans égard aux catégories de motos. Naturellement, c'est un travail de longue haleine, mais qui résoudrait sûrement la problématique.

*Yanick Grégoire
par courriel*

TOUJOURS LE RAPPORT DU CORONER

J'ai pris connaissance de quelques articles publiés et plusieurs citaient un représentant de la SAAQ qui mentionnait que ce ne sont pas les propriétaires de Mercedes, même si ces voitures en sont capables, qui roulent à 200 Km/h!!!! Et bien j'ai des petites nouvelles pour la SAAQ! Je ne sais vraiment pas comment les coroners et représentants de la SAAQ procèdent pour faire leurs études mais ils ne circulent certainement pas sur les mêmes routes que moi. Il suffit de faire une petite ride en direction des Cantons de l'Est un beau vendredi soir ou un samedi matin pour constater que les gars qui roulent à gauche à 140 Km/h et + conduisent souvent des grosses bagnoles luxueuses comme des BMW, Mercedes, Audi, Porsche, etc.

Le problème n'est pas le type de véhicule que les gens conduisent (auto ou moto) c'est tout simplement les compétences de conduite qui sont déficientes. Les gens sont occupés à mille et une autres choses qu'à conduire lorsqu'ils prennent le volant. C'est ce comportement qu'il faut changer; les gens doivent reprendre conscience que conduire un véhicule, même si c'est de plus en plus facile grâce à la technologie, nécessite une attention constante de ce que l'on fait. Un «cruise control» ce n'est pas un pilote automatique!

Si le gouvernement veut appliquer les recommandations du coroner et m'envoyer sur une piste, il devra aussi limiter à la piste toutes les voitures sport du type Corvette, Mustang, Porsche etc. Ces voitures (certaines d'entre elles) sont capables de performances très similaires à nos «racers». Il ne faudrait donc pas discriminer un groupe par rapport à un autre!

La solution pour les motocyclistes est très simple, il ne s'agit pas d'une question de limitation de cylindrée ou de puissance mais il s'agit d'une question d'éducation. Tout motocycliste devrait commencer par l'apprentissage de la base! Je vois régulièrement des motocyclistes (tant customs que sports) qui ne savent même pas où rouler dans leur voie!!!! Quand je vois un motocycliste qui «cruise» tout seul sur l'autoroute «collé» sur la ligne droite de l'accotement et que les automobilistes le contournent comme un vélo en ville... Je me dis c'est pas la vitesse qui va le tuer c'est l'IGNORANCE.

Arrêtons d'abrutir les conducteurs avec de nouvelles réglementations et assurons-nous plutôt qu'ils connaissent les règles de base.
Éric René, par courriel

BON ANNIVERSAIRE

À l'occasion de son 9ème anniversaire et alors que débute sa 10ème année d'existence, je tiens à féliciter les personnes qui ont créé le Comité d'action politique motocycliste, les artisans qui y ont travaillé durant toutes ces années ainsi que ceux et celles qui continuent à s'y investir, contre vents et marées (ou contre «pipes» et rumeurs), pour en faire l'outil incontournable et irréductible de la défense et de la promotion des droits des motocyclistes au Québec. Je tiens personnellement à souligner le courage et la détermination de toutes ces personnes qui ont inlassablement travaillé dans l'intérêt de TOUS les motocyclistes... sans pour autant pouvoir compter sur le soutien de l'ensemble et même parfois malgré les critiques de certains. Chapeau à vous. Vous avez tout mon respect et ma reconnaissance de motocycliste.

*Bernard Benoit
Président de la Fédération motocycliste du Québec*

Limitation de puissance

Est-ce vraiment une solution ou un mythe?

Par Pierre Tourigny/Mario Robichaud

Selon le coroner Carol Gagné, limiter la puissance des motos pourrait sauver des vies.

Le 19 juillet dernier, en première page du *Journal de Montréal*, on pouvait lire: «FAUT INTERDIRE LES RACERS SUR NOS ROUTES!» et «DANGERS PUBLICS».

Malgré les titres très sensationnalistes, si on prend la peine de lire les articles, le contenu est, d'un certain point de vue, positif. Positif en ce sens qu'il n'y a pas seulement une vision du problème. Des adeptes de la moto, des gens d'affaires et des gens impliqués ont pu donner leurs points de vue.

Pour ce qui est des recommandations du coroner, il dit ne pas vouloir tuer la moto au Québec mais seulement déplacer l'utilisation des «Racers» vers des pistes aménagées en conséquence.

Rien de nouveau sous le soleil. En effet, en octobre 2000, M. Gagné demandait au gouvernement de limiter la cylindrée des motos à 400cc au Québec. Ce n'est pas une faute de frappe, c'est bien 400cc.

Après vérification avec la SAAQ, en 2001 on comptait 85 388 motos de plus de 400cc sur un total de 92 892 motos immatriculées au Québec, soit à peu près 92%. Le résultat d'une telle mesure serait certainement une réduction des accidents impliquant des motos d'au moins 92%. EUREKA!

Aujourd'hui il est question de limiter la puissance. Le but de M. Gagné est d'éliminer les «Racers» de la route. Mais c'est quoi un «Racer»?

Si une moto de plus de 100 HP est un «Racer», alors la nouvelle Harley V-Rod et la Gold Wing sont des «Racers»?!!



D'UN POINT DE VUE STRICTEMENT TECHNIQUE, LES MOTOS SPORT SONT DE TOUTE ÉVIDENCE LES PLUS SÉCURITAIRES. ON COMPTE À LEUR ACTIF LÉGÈRETÉ, MANIABILITÉ, FREINAGE PUISSANT, PNEUS TRÈS ADHÉRENTS ET SUSPENSION HAUTE PERFORMANCE.

«...il n'y a pas de lien direct
entre puissance et
accidents...»

Et la Ducati 900SS, la Buell Firebolt ainsi que la Kawasaki ZR-7S ne seraient pas des «Racers»?!!?

Limiter la cylindrée n'est pas plus logique. Fixons la limite à 750cc pour l'exemple: la CBR600F4i de Honda serait légale mais la Road Star de Yamaha serait illégale?!?

D'un point de vue strictement technique, les motos sport sont de toute évidence les plus sécuritaires. On compte à leur actif légèreté, maniabilité, freinage puissant, pneus très adhérents et suspension haute performance. Pourquoi alors seraient-elle plus meurtrières? S'agirait-il d'un mythe prenant source dans le fait qu'on ait tendance à associer accidents et vitesse puis vitesse et puissance moteur?

EN EUROPE

Dans l'article du *Journal de Montréal* de juillet dernier, il y a des comparaisons avec l'Europe où il y aurait des lois restrictives pour les motos.

En effet, en France, depuis 1986, la puissance des motos est limitée à 100 chevaux-vapeur (CV). Les motos sont donc modifiées pour pouvoir être vendues dans ce pays. Cette loi est toujours en vigueur actuellement. Pour ce qui est de l'Allemagne, il y a une loi semblable mais elle relève plus de la théorie. Dans les faits, elle n'est pas appliquée.

À la suite de l'unification de l'Europe, la France a essayé d'étendre sa loi limitant la puissance à 100 CV à toute l'Europe. Cependant, avant d'aller de l'avant, le Parlement Européen a attendu le rapport d'une étude commandée en 1996 par la commission européenne au laboratoire hollandais TNO (Netherlands Organization for Applied Scientific Research) sur le lien possible entre puissance et accidents.

Le rapport d'étude du TNO, remis en décembre 1997, confirme qu'il n'y a pas de

La proposition de M. Gagné, même si elle est difficilement applicable dans sa version initiale, pourrait par contre paver la voie à des mesures moins extrêmes mais qui ne seraient pas passées aussi facilement autrement.

lien direct entre puissance et accidents, et que ce facteur n'intervient que loin derrière d'autres variables telles que l'âge du pilote, son expérience, son kilométrage annuel, ainsi que les conditions de circulation.

Les intentions du coroner Gagné sont louables. Malheureusement, les recommandations qu'il soumet dans ses rapports ont déjà été essayées ailleurs et sans succès.

POSITION DU CAPM

Lorsque la SAAQ a menacé d'augmenter drastiquement le coût des plaques (de 320\$ à 596\$) en 1999, le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) a demandé une table de concertation. Le ministre des transports, Guy Chevrette à l'époque, a acquiescé finalement à cette demande en janvier 2000. Lors de cette table de concertation, le CAPM a répété ce qu'il a toujours prôné, soit la formation. Le problème ce n'est pas la moto mais le conducteur. Comme l'a déjà dit Serge Huard, porte-parole du CAPM: «Une moto stationnée n'a jamais tué personne».

La proposition de M. Gagné, même si elle est difficilement applicable dans sa version initiale, pourrait par contre paver la voie à des mesures moins extrêmes mais qui

ne seraient pas passées aussi facilement autrement. C'est d'ailleurs une tactique parfois utilisée en politique.

FORMATION VERSUS RÉPRESSION

Il y a des endroits où on a essayé la formation au lieu de la répression et les résultats ont été plutôt positifs. Le Minnesota aux États-Unis a opté pour la formation et les résultats sont plus que frappants. Le taux de décès est plus bas que lorsqu'il y avait deux fois moins de moto, soit une baisse de l'ordre de 50%. Ne serait-il pas préférable de regarder de ce côté au lieu de celui de la répression qui, depuis le temps, a prouvé ses limites pour ne pas dire son inefficacité?

Le nombre de décès à moto augmente, c'est malheureusement vrai. Mais le nombre de motos sur les routes augmente aussi. Pour avoir le vrai portrait, il faut calculer le taux de décès, soit le nombre de décès par 10 000 véhicules immatriculés.

Si la puissance des motos cause autant d'accidents, comment se fait-il que le bilan routier n'a cessé de s'améliorer au fil des ans (malgré les fluctuations) alors que la puissance des motos augmentait systématiquement? À titre d'exemple, en 1985 la moto québécoise aurait fait 148 morts contre 34 en 2000. Est-ce vraiment la moto le problème ou le conducteur?

Diminuer le nombre de décès sur les routes nous préoccupe tous. Mais les rapports remis par les coroners en date d'aujourd'hui font malheureusement preuve d'un manque de connaissance des problèmes du monde de la moto. Encore une fois, une discussion entre les différents intervenants pourrait aider à trouver une solution viable et efficace. Ne serait-ce pas là le vrai but recherché? ■

- Merci à Christina Gesios de la FEMA (Federation of European Motorcyclists' Associations) pour l'information sur l'Europe.
- Une copie du rapport TNO est disponible au CAPM.

EST-IL RAISONNABLE DE PERMETTRE SUR NOS ROUTES DES MOTOS CAPABLES DE 300 KM/H?

Quand on pense au fait qu'aucune route au Québec ne permet de rouler à plus de 100 km/h, on peut effectivement se questionner sur la légitimité de tels bolides sur nos routes, et pourtant. Nous sommes en grande majorité d'accord avec l'idée d'avoir des limites de vitesse sur nos routes, par contre combien d'entre nous accepterions de voir nos véhicules mécaniquement limités à 100 km/h? On peut y déceler une certaine contradiction et peut-être même un peu d'hypocrisie. C'est comme si on acceptait d'être assujéti à certaines restrictions à condition de pouvoir les transgresser un peu de temps à autre ou d'au moins en avoir la possibilité. De toute façon cette contradiction n'existe pas uniquement dans le monde de la moto. Prenez par exemple les voitures suivantes: Porsche GT2 (456 cv, vitesse de pointe de 315 km/h); Corvette Z06 (405 cv); Dodge Viper (450 cv); BMW M5 (394 cv); etc. (source CAA, Carguide 2002). Ces voitures sont-elles plus acceptables et sécuritaires parce qu'elles coûtent plus cher qu'une moto? Elles sont pourtant légales sur nos routes.



PROGRESSION DU BILAN ROUTIER DES MOTOCYCLISTES DE 1985 À 2001

Année	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Nb de motos	105603	96165	89444	72319	68211	62828	61002	60249	60873	63514	66004	67933	71027	76506	81692	86258	92892
Nb de morts	148	98	101	62	82	81	70	51	62	45	55	47	38	56	56	64	34
Morts/10000 motos	14.01	10.19	11.29	8.57	12.02	12.89	11.48	8.46	10.19	7.09	8.33	6.92	5.35	7.32	6.86	7.42	3.66

Cas vécu

Les règles au centimètre près à Longueuil

Voici l'histoire d'une contravention reçue et contestée dans la ville la plus interdite aux motocyclistes.

LES FAITS

- Accusé / Défendeur: M. Jacques Addy de Longueuil; ce dernier est accusé d'avoir contrevenu à l'article 16.2 du règlement 93-3751
- Infraction: Circulation en motocyclette dans une zone résidentielle à Longueuil. Selon la preuve, le défendeur aurait été intercepté au guidon d'une motocyclette à l'intersection des rues Saint-Laurent et Saint-Jean, après que l'agent Fournier l'eut vu circuler sur la rue Saint-Laurent entre les rues Chemin de Chambly et Joliette, un tronçon de route situé dans une zone résidentielle.
- Poursuivante: Ville de Longueuil
- Procureur de la poursuite: Me Daniel Gauthier
- Juge municipal: Bruno Themens
- Cause No: 98-04458
- Date de l'infraction: Journée du Loup III (24 mai 1998)
- Date du jugement: 17^{ième} jour de décembre 1998
- Plaidoirie: non coupable; l'article 16.2 contient une exception à l'interdiction de circuler sur une route dans une zone résidentielle. Lorsqu'une personne désire se rendre à motocyclette chez quelqu'un demeurant dans une zone résidentielle (point B), elle doit se rapprocher le plus possible de sa destination en utilisant pour ce faire les rues où la circulation des motocyclettes est permise et de ce point A, elle doit utiliser pour se rendre à sa destination le chemin le plus court à travers la zone résidentielle.
- Jugement : Après le troisième appel, le défendeur est acquitté de l'accusation



POUR UNE DEUXIÈME FOIS, JOURNÉES DU LOUP I ET VI, LES MOTOCYCLISTES ONT MANIFESTÉ CONTRE LES INTERDICTIONS À LONGUEUIL.

portée contre lui.

- Gain majeur pour le CAPM et les motocyclistes: première victoire ÉCRITE en ce qui concerne l'article municipal 16.2 du règlement 93-3751 de la ville de Longueuil.
- Conséquence: Qui dit jugement écrit dit jurisprudence; les futures causes semblables devraient, en général, être plus faciles à défendre.

L'HISTOIRE

Journée du Loup III, M. Jacques Addy quitte son domicile de la rue Rougemont à Longueuil afin de participer au plus important rassemblement en ce qui concerne la défense des droits et libertés des motocyclistes du Québec. La journée est pluvieuse mais ce détail est minime aux yeux de M. Addy; toute présence à ce rendez-vous

annuel est primordiale et ce n'est certainement pas une petite pluie qui va empêcher cet ex-directeur provincial d'En route pour la Vue d'y participer.

Tel que convenu avec l'un de ses amis qui désire également participer à la Journée du Loup III, M. Addy se dirige vers la demeure de ce dernier située rue Labonté, à Longueuil. Connaissant bien les différents chemins possibles pour se rendre à ce «point B» qui est sens unique vers le nord à partir de l'intersection de la rue Saint-Laurent, M. Addy, comme tout bon motocycliste Longueillois, emprunte le chemin qui lui semble le plus court. Direction nord Chemin de Chambly, il tourne à gauche rue Saint-Laurent puis signale son intention de tourner à droite, rue Labonté. Dans ses rétroviseurs ne remarque-t-il pas alors deux beaux gyrophares rouge et bleu clignotants. «Pas encore» se dit-il à haute voix. Quelle journée plus à point que la Journée du Loup pour se faire harceler par les «agents de la paix».

M. Addy tente de raisonner l'agent Fournier: «C'est le chemin le plus court pour me rendre chez mon ami!» s'exclame-t-il. Cette dernière, convaincue que sa moto n'est pas la bienvenue sur cette rue, doit absolument «faire son devoir». Après tout, n'y a-t-il pas bien la fameuse pancarte «INTERDIT AUX MOTOCYCLISTES» à la dernière intersection! Tous les policiers ne peuvent connaître les exceptions à l'article 16.2 du règlement municipal 93-3751!!! M. Addy, avec son beau petit billet entre les mains, dit son dernier mot à l'agent Fournier; «On se reverra en cour d'abord!»

Première parution en cour. La policière Fournier est probablement trop occupée à patrouiller les rues afin de s'assurer que tout le beau monde de Longueuil respecte la loi et ne se présente donc pas au rendez-vous que M. Addy lui a donné. Ce dernier, accompagné de plusieurs membres du CAPM, présente sa défense au juge Bruno Themens. M. Addy admet les faits mais



APRÈS LE TROISIÈME APPEL, M. ADDY, DE LONGUEUIL EST ACQUITTÉ DE L'ACCUSATION PORTÉE CONTRE LUI.

ajoute qu'il venait de sa résidence et qu'il se rendait chez un ami résidant sur la rue Labonté. Il explique ainsi son trajet et mentionne «C'est le chemin le plus court pour me rendre chez lui votre honneur!». Le juge, ayant regardé toutes les différentes possibilités existantes pour se rendre du point A au point B, lui répond qu'il aurait dû au lieu emprunter la rue St-Charles et monter la rue Labonté à partir de l'autre extrémité (probablement un trajet de quelques cents mètres moins long!). Cette option semble être légèrement plus courte. «Mais cette rue est à sens unique votre honneur, je le sais bien, j'y vais assez souvent!» répond M. Addy. Le juge, n'attendant vraiment pas une telle réponse, regarde à nouveau la carte de la ville. Cette carte, montrant les plans de la ville datant du 20 novembre 1995, n'indique pas de sens unique. Devant cette ambiguïté, le tribunal demande à ce qu'un représentant du Service de la circulation témoigne pour établir avec certitude le sens exact de la circulation sur cette rue. Son honneur reporte donc la séance à une future date afin qu'on puisse accomplir cette importante tâche.

Qui dit jugement écrit dit jurisprudence; les futures causes semblables devraient, en général, être plus faciles à défendre.

22 octobre, date de la deuxième parution en cour. L'agent Fournier est encore trop occupée et n'est toujours pas présente. Son honneur a reçu le rapport de l'employé de la ville: la rue Labonté est bel et bien à sens unique, direction nord, à partir de la rue Saint-Laurent. Devant ce fait, le juge ne peut trouver M. Addy coupable et propose une troisième séance avant de prononcer son jugement... Vive les dépenses juridiques!!!

17 décembre 1998, date de la troisième parution en cour. Jeudi matin, le roi, la reine et le petit prince, ... La policière Fournier laisse encore tomber M. Addy qui ne doit se faire entendre auprès du juge qu'après quelques autres personnes. Fait difficile à imaginer après toutes ces séances, la présence «des gars de bicycles» dans la cour de son honneur Themens semble déranger; son honneur change l'ordre de parution et M. Addy devient le premier sur la liste. Le juge Themens est enfin prêt à prononcer le jugement. Le tribunal considère (après tout ce temps, ses parutions, et les recherches routières) que le défendeur a utilisé l'un des plus courts trajets possibles de cette zone résidentielle pour se rendre à destination. L'esprit du règlement est d'assurer qu'une personne utilise un trajet «raisonnable» parmi les plus courts, eu égard aux circonstances pour se rendre à destination. Son honneur va même jusqu'à mentionner, après tout ce qui s'est passé, qu'il ne s'agit pas ici d'une chasse aux sorcières, ni de calculer les distances au centimètre près. Selon la preuve présentée, le défendeur a utilisé un trajet qui peut être raisonnablement considéré comme le plus court.

En conséquence, la ville de Longueuil acquitte M. Addy de l'accusation portée contre lui. Ayant probablement assez vu de motocyclistes concernant ce règlement, le juge écrit le jugement ce qui en fait jurisprudence. ■

An actual Case

Tape measure laws'

- *Defendant: Mr. Jacques Addy of Longueuil is accused of not respecting the article 16.2 of the municipal bylaw 93-3751*
- *Offence: Travelling on a motorcycle in a residential zone in Longueuil. According to the proof, the accused would have been stopped on his motorcycle at the intersection of Saint-Laurent street and Saint-Jean street, after having been seen by officer Fournier travelling on Saint-Laurent street between Chemin de Chambly street and Joliette street, located in a residential zone.*
- *Plaintiff: City of Longueuil*
- *Prosecutor: Daniel Gauthier, JD*
- *Municipal judge: Bruno Themens*
- *Case No: 98-04458*
- *Day of Offence : Journée du Loup III (Day of the Wolf III) (24 May 1998)*
- *Day of judgement: 17th of December 1998*
- *Plea: Not guilty; the article 16.2 contains an exception concerning the prohibition of travelling on a motorcycle in a residential zone. When a person wishes to ride on a motorcycle to the home of someone in Longueuil situated in a residential zone (point B), that person must get as close as possible to his or her destination using the authorised roads and from this point A, must take the shortest route through the residential zone.*
- *Judgement: After the third appeal, the defendant is acquitted of the charges laid against him.*
- *Major Gain for the MPAC and all Motorcyclists: First WRITTEN victory concerning article 16.2 of municipal bylaw 93-3751 of the city of Longueuil.*
- *Consequence: Since it is written (Jurisprudence), all future cases that are similar should be easier to defend.*

Libertés

Le casque

L'objectif ultime, la liberté de choix



Normand Noiseux
Responsable du
sous-comité sur la
Liberté de Choix,
CAPM

En attendant, la norme DOT FMVSS 218 cause beaucoup de problèmes.

Depuis mars dernier, le sous-comité sur la Liberté de Choix a repris ses activités. Antérieurement appelé le sous-comité sur le casque, nous avons cru bon le renommer en fonction de son objectif ultime.

L'équipe est composée des six membres dont les noms apparaissent au bas de la photo ci-haut. Ils sont tous convaincus de l'objectif à atteindre et sont prêts à aider les motocyclistes face aux diverses tracasseries qu'ils connaîtront en regard du règlement québécois actuel sur le port du casque.

LE CASQUE ET LES CONTRAVENTIONS

La saison 2002 tire à sa fin et on peut dire sans l'ombre d'un doute qu'elle aura été marquée par les nombreuses contraventions par rapport au casque. Ce sujet a été l'objet de discussions à chaque café rencontre et aux rencontres d'associations durant l'été. Le phénomène a même pris de l'ampleur en août avec la saisie de casques par les autorités policières. Quelle que soit la marque de motos, tout le monde est sur le même pied d'égalité dans ce domaine. On peut vous dire que pour la seule région de Montréal, plus de 75 contraventions ont été distribuées. On tente actuellement d'obtenir celles distribuées par la Sûreté du Québec. Par contre, les points chauds semblent avoir été les régions de Beauport, Prévost et Montréal.

En se basant sur le nombre de contraventions émises à Montréal, on est tenté de



DANS L'ORDRE HABITUEL VOUS RECONNAÎTREZ DANS LA RANGÉE DU HAUT GÉRALD AUGER, PIERRE «GAUTH'S» GAUTHIER, BARRY FAGUY, NORMAND NOISEUX. DANS LA RANGÉE DU BAS MICHEL «L'AVOCAT» HOUDE ET ANTHONY FRONTZAK

faire une extrapolation pour le Québec dans son ensemble. Il faut d'abord savoir qu'il y a plus de 32 000 motos immatriculées dans la région métropolitaine (Montréal, Montérégie, Laval). Il y a fort à parier que plus de 50% de ces motocyclistes (16 000) circulent sur le territoire de la ville de Montréal plus ou moins fréquemment. Si on prend la flotte complète de motos au Québec (près de 100 000) et qu'on projette le nombre de contraventions sur le casque par rapport aux données précédentes, le chiffre de 450 pourrait être plausible. À raison de 105 \$ par offense, on arrive à une rondelette somme de 48 000 \$ que les motocyclistes auraient injecté dans les coffres des gouvernements municipaux et provinciaux. Des chiffres assez éloquentes pour que les motocyclistes s'en occupent, n'est ce pas?

Sur le nombre potentiel de 450 contraventions, seuls 16 motocyclistes (3,5%) sont entrés en contact avec nous au cours de l'été. Pas beaucoup de preuves en main

pour aller faire valoir nos droits auprès des instances législatives. Même avec ce résultat plutôt décevant, il n'est pas question que le CAPM lance la serviette. Nous invitons donc à nouveau les motocyclistes à nous faire parvenir les informations pertinentes à ce type de contraventions et une copie de la contravention par fax. Plus d'informations à ce sujet vous seront fournies plus loin dans le présent article.

L'ÉTIQUETTE DOT FMVSS 218?

Par le passé, tous semblaient d'accord (juges, policiers et motocyclistes) sur le fait que le symbole «DOT» apposé sur l'arrière du casque était à lui seul suffisant pour indiquer que le casque était conforme. Mais depuis quelques mois, ce n'est plus un secret pour personne que les policiers semblent chercher la fameuse étiquette «DOT FMVSS 218 Approved» sur ou à l'intérieur du casque des motocyclistes interceptés. Tout ce branle-bas de combat est causé par

une interprétation erronée du règlement québécois sur le port du casque faisant référence à la norme américaine DOT FMVSS 218. Cette interprétation a sans doute germé dans la tête d'un procureur ou d'un corps policier qui y a vu une excellente opportunité d'émettre des contraventions aux motocyclistes.

Pour votre information, rien dans la norme DOT FMVSS 218 à laquelle fait référence le règlement québécois sur le port du casque, n'exige que le casque porte la fameuse étiquette «DOT FMVSS 218 Approved». À notre avis le législateur a rédigé le règlement en toute bonne foi. Il a considéré que ceux qui le feraient observer comprendraient que les règles d'étiquetage sont décrites dans la norme américaine et non dans le texte du règlement québécois.

PAS SEULEMENT LES «BOLS À SOUPE»

On pourrait penser que cette chasse aux casques illégaux se limite aux «bols à soupe» comme on les appelle en jargon motocycliste. Et bien non, il faut savoir que certaines des «supposées» illégalités identifiées par les policiers l'ont été sur des casques qui sont tout à fait légaux. Le CAPM ne peut laisser tomber ces motocyclistes injustement accusés. Nous organiserons donc à la fin octobre et en décembre des rencontres d'informations pour les motocyclistes qui désirent contester leurs contraventions. Nous inviterons à cette occasion tous les motocyclistes qui nous auront informé de leurs intentions. De plus, nous envisageons actuellement la tenue de rencontres avec les autorités afin de leur soulever certaines situations particulières.

Y PENSER AVANT DE CONTESTER

Doit-on automatiquement contester une contravention reçue? Dans ce domaine, la réponse appartient uniquement au motocycliste, car c'est son droit le plus strict s'il considère qu'il a subi une injustice. Cependant, il doit être guidé dans sa décision afin de savoir quelles sont ses probabilités de gagner et les effets qu'un jugement de culpabilité aura sur les jugements qui suivront par la suite. Lorsqu'on se présente en cour avec une telle contravention, il faut savoir qu'elle sera jugée sur le fait qu'il y a eu ou non une entorse au règlement québécois actuel. Même si le motocycliste est convaincu que l'obligation de porter le casque est une négation du droit de l'individu à choisir

lui-même, il reste que la cause sera entendue strictement sur le respect du règlement québécois.

Le juge devra donc établir qui de vous ou du policier dit la vérité et si vous êtes capable de lui prouver que votre casque était bien légal. Vous devez savoir que souvent le policier a ajouté à son rapport d'infraction des commentaires sur les caractéristiques de votre casque. Chaque cas est évidemment différent, mais on pourrait affirmer sans se tromper que les chances de gagner une

«Le CAPM n'est pas contre le port du casque en lui-même, mais exclusivement contre l'obligation de le porter. Le CAPM estime que les personnes concernées et uniquement les personnes concernées devraient décider si elles doivent le porter ou non.»

cause impliquant un casque sans étiquette de conformité (particulièrement le symbole DOT) sont pratiquement nulles. Quant à ceux qui choisissent de se présenter en cour avec un casque différent de celui qu'ils portaient lors de l'arrestation, nous devons leur faire une mise en garde. Cette approche n'offre aucune garantie de gagner et elle place le motocycliste dans une situation précaire face à la loi puisqu'il sera amené à mentir en cour. Le CAPM n'a pas l'intention de s'associer à de telles pratiques.

De plus, chaque cause perdue donne aux procureurs ou aux autorités policières des arguments additionnels qui pourront servir contre d'autres motocyclistes par la suite. Tel que dit précédemment, la décision de contester une contravention est définitivement un choix qui appartient au motocycliste, mais il doit le faire de façon éclairée et en sachant que son choix implique le

reste de la collectivité des motocyclistes si elle n'est pas fondée. Ce sont ces raisons qui ont amené le CAPM à organiser des rencontres d'informations pour les motocyclistes désireux de contester leurs contraventions. Conscient de cette situation, le sous-comité sur la Liberté de Choix travaille présentement à définir certains paramètres de décision qui pourraient être mis à la disposition des motocyclistes impliqués dans de telles causes. Chaque situation étant particulière, nous invitons à nouveau les motocyclistes à nous soumettre leur cas avant de prendre la décision ou non de contester.

LES FABRICANTS DE CASQUES

Cette situation sur les casques a donc amené le sous-comité sur la Liberté de Choix à établir des contacts avec des distributeurs et des fabricants de casques. Les premières informations échangées avec eux sont plus qu'intéressantes. Par exemple, on sait maintenant que dans une cause perdue l'an dernier et qui semble avoir fait jurisprudence, le casque porté par le motocycliste avait subi tous les tests de conformité requis par la norme DOT FMVSS 218. Le fabricant est même prêt à nous fournir les registres prouvant que ces tests ont bien été effectués. Ce casque n'était donc pas de type «bol à soupe» comme le disent les policiers.

Dans un autre cas, nous sommes en discussion avec un distributeur représentant des fabricants de casques asiatiques et dont certains clients sont des grandes firmes connues au Québec et au Canada. À date, il confirme notre compréhension de la norme DOT FMVSS 218 quant à l'étiquetage de conformité. Nous continuons les discussions à savoir ce que comptent faire les fabricants face aux prétentions des autorités québécoises en regard de l'étiquetage de conformité tant recherché.

LE SITE DU CAPM

Récemment le site internet du CAPM faisait peau neuve et nous en profitons pour que la problématique des contraventions sur les casques y ait sa place. En effet, depuis le 21 août dernier, vous trouverez le bouton «Réagir à une contravention sur le casque» qui vous permet d'afficher un questionnaire bilingue vous indiquant quelles informations faire parvenir au CAPM en cas de contraventions sur le casque. Les questions qui y apparaissent vous permettent de décrire la situation d'attestation ainsi que les éléments

Doit-on automatiquement contester une contravention reçue?

d'étiquetage de votre casque. Ces informations nous sont essentielles afin de bien connaître votre situation et éventuellement accumuler des statistiques qui nous permettront d'établir des profils de régions à risque et les types de casques qui sont le plus souvent en cause.

En outre, vous y trouverez l'adresse de courriel par laquelle vous pouvez nous faire parvenir tous types d'information ou de requêtes en regard du casque. Par exemple, si vous voulez obtenir des informations ou nous suggérer des sujets sur le casque que vous aimeriez voir traités dans la Griffé du Loup, n'hésitez pas à utiliser ce moyen.

Il est également de notre intention d'enrichir cette partie du site du CAPM pour y ajouter des éléments d'information pouvant vous intéresser quant à la problématique du casque, tels que des statistiques, des articles traitant de la Liberté de Choix et des liens des sites spécialisés dans la défense des droits des motocyclistes en regard du casque.

LA LIBERTÉ DE CHOIX

On ne peut terminer cet article sans parler de l'objectif réel, soit la Liberté de Choix des motocyclistes concernant le port du casque. Bien que nous soyons très préoccupés par la situation actuelle en regard de l'interprétation du règlement québécois sur le port du casque en motocyclette, nous ne perdons jamais de vue notre objectif ultime. Avant d'aller plus loin sur ce sujet, il est important de rappeler la position du CAPM dans ce dossier:

«Le CAPM n'est pas contre le port du casque en lui-même, mais exclusivement contre l'obligation de le porter. Le CAPM estime que les personnes concernées et uniquement les personnes concernées devraient décider si elles doivent le porter ou non.»

C'est un sujet où le respect de l'opinion de l'autre est extrêmement important. Comme la position du CAPM l'indique, il s'agit du droit fondamental de chaque indi-



vidu de choisir ce qui est bon pour lui et non de se voir imposer quelque chose par quelqu'un d'autre. Quand on parle de respect, il faut comprendre que ceux qui ne veulent pas porter le casque ne doivent pas imposer leur choix à ceux qui sont convaincus du contraire et vice versa. En fait, comme collectivité, il faut retenir que nous devons tous défendre le droit de l'autre de choisir.

Les argumentations autour de ce sujet peuvent devenir rapidement émotives et il faut donc qu'elles soient harmonisées par une bonne dose de raison. L'émotivité prise seule agit comme un filtre qui nous empêche d'entendre certains arguments valables. Il en est de même lorsque la raison devient notre seul repère et qu'elle nous amène à faire abstraction du fait que l'humain est composé en grande partie d'émotions. L'équilibre des deux est génératrice de choix rationnels et éclairés.

Ceci étant dit, notre réflexion doit tenir compte également des lendemains de l'obtention de la Liberté de Choix. Nous devons garder en tête que lorsque qu'elle aura été obtenue, il faudra s'assurer que les motocyclistes qui désirent faire un choix, seront en mesure d'accéder à de l'informa-

tion de qualité leur permettant d'arrêter leur propre opinion et de prendre la décision qui leur apparaît la plus judicieuse. Il faut dès aujourd'hui songer aux moyens que nous prendrons pour leur assurer ce choix éclairé.

Le sous-comité sur la Liberté de Choix est donc à structurer son argumentation afin de couvrir toutes les facettes de cette revendication afin qu'elle soit reçue par les autorités avec tout le sérieux qu'elle mérite. Nous sommes en contact constant avec les diverses organisations américaines qui ont déjà obtenu gain de cause dans plus de 30 états jusqu'à maintenant.

L'été a été principalement affecté à défendre les injustices faites aux motocyclistes en regard de l'interprétation du règlement québécois actuel, mais l'automne et l'hiver seront consacrés en priorité à la promotion de notre objectif ultime. À cet égard, vous pouvez vous servir du forum de la Griffé du Loup ou l'adresse de courriel mentionnée précédemment pour nous faire connaître vos opinions à ce sujet. Elles seront toutes reçues positivement et celles que soient vos convictions, elles seront écoutées avec tout le respect qu'elles méritent. ■

History

Hey - What' going on?

Resume of the work of Motorcyclists Political Action Committee (MPAC)



Barry Faguy

A thought which does not result in an action is nothing much, and an action which does not proceed from a thought is nothing at all.

(George Bernanos - 1955).

I thought that it might be appropriate to introduce this article with that bit of wisdom since the work of the Quebec's Motorcyclists Political Action Committee (MPAC) seems to me to be reflective of it. They say that a picture is worth a thousand words – but in this case, I'll flip it around and make these two thousand or so words create a clear picture of the MPAC. We'll deal here primarily with the efforts of the many 'thematic committees' that we have going, whose 'raison d'être' is the 'action' referred to in the quote above.

THE ISSUE OF HELMETS

Headed by Normand Noiseux, this subcommittee of six people, originally named the 'helmet subcommittee', is now known as the 'freedom of choice' subcommittee to more accurately reflect the true intention and the true principle that is invoked - which is essentially: Let the rider decide! This team is currently working on two fronts:

1) The first area is the 'Freedom of Choice' status as referred to above. The work on this primary issue will be more long-standing. It consists in accumulating a huge volume of data relating to helmets and related laws, including statistics, trends, positions, and legislative mechanisms. Ultimately, a proposal will be



STRAIGHT PIPES: A CHOICE, NOT A RIGHT, WHICH MPAC DOESN'T DEFEND.

made asking the authorities in Quebec repeal the related laws, hopefully in the not-too-distant future.

2) The other is the one of current helmet problems. An unfortunate (and obviously incorrect) application of parts of the present law, has now (in two separate court cases), made virtually every helmet in Quebec illegal. Unless your helmet not only has a DOT sticker, but also some form of reference to 'FMVSS218', you're potentially at risk of a ticket – and worse, you're at risk of having your helmet seized and therefore likely having to leave your bike! Even the Americans who invented the wording dealing with standardization have never seen it applied this way. It's likely that some sly prosecutor thought it would be a good way to win – and some myopic local judge agreed. He saw the reference number beside the DOT in the written text of the law, and decided it was required too. It's a long story, but you can contact us if you want to know more. Suffice it to say we're working on it with an upcoming court case, as well as through a poten-

tial administrative shortcut.

Should you get a helmet ticket, we'd caution you to contact us before going to court on your own to avoid setting an unfavorable legal precedent with a loss, as happened with the FMVSS 218 labeling issue. You'll find a bilingual form on our web site that helps you get in touch with us and allows us to get all the relevant data in order to help you.

THE ISSUE OF MUFFLERS & HOMOLOGATION

As mentioned in previous editions, homologation is the concept that would forbid anything but original manufacturers' parts to be placed on a motorcycle. The current trend in ticketing riders for muffler infractions are unfortunately (and erroneously) based on this concept, rather than what a ticket should be for, which is the absence or quasi-absence of a muffler – that is 'straight pipes' or otherwise loud pipes. Denis Roussel acts as the link between motorcyclists and lawyers J.P Wells and Pierre Bouchard.

So far, approximately 60 riders have called on Denis, and as well, there are many



THE HELMET: THE TARGET, LIBERTY OF CHOICE

other MPAC administrators who've been contacted regarding muffler situations. This is obviously a growing problem and we can only be grateful that these guys are on watch. The committee is busy collecting all kinds of information from all over in an effort to help us win our cases. There is growing evidence from Europe to show that the successful banning of other than original mufflers is but a first step into a legislative nightmare where all the other parts of the bike become subject to homologation. This spells the end of customizing – and the end of aftermarket industries. Future plans include meeting with government authorities to deal with the present ambiguities in the current muffler laws to have a fair and proper application for all parties concerned.

If you have been ticketed for a muffler violation, and you want to contest the traffic violation, you must first plead not guilty. Upon reception of the court date, it's then communicated to the lawyers who can then help make the appropriate decisions regarding the details and strategy. However, have no illusions about this – we do not under any circumstances condone or defend the use of 'straight pipes' - the root

cause of the majority of our problems in this arena. No one has a right to disturb the peace of others, so please pass this message on to those who persist making life difficult for all the others with unduly noisy motorcycles.

Finally, you can go to the MPAC web site to download Article 130, as well as peruse through some media reports, etc. I know it's mostly in French but we will improve on that in the future. As well, there is a form you can fill in to contact us and get help with this stuff.

THE ISSUE OF REGISTRATION FEES

You may remember that we are currently living in a state of 'suspended' fee increases which would double (or worse) the current \$342 per year – an issue stopped in its tracks by the MPAC two years ago. Again, this past spring, we've managed to halt the third attempt, and only political pressures (such as the 'Day of the Wolf') have allowed a stay in the increases that the SAAQ still resolutely intends. Don't kid yourself!

The responsibility for this 'dossier' lies not with a specific subcommittee, but rather with the MPAC's administration

council of eight people. Although things are presently dormant, given the reluctance by the government to initiate changes in a pre-election period, we foresee that 2003 will be 'status quo' as far as fees are concerned, but after the elections, things will surely heat up again. Among the impending threats is the intention of the SAAQ to include a variable fee structure based on motor size, power, or type of bike. The MPAC intends to resist all such categorizations that can divide the motorcyclist community and we are consulting with appropriate experts in preparation for what will surely be future conflicts. Your continued support and efforts to spread the word are an integral part of all of this.

An old adage goes: "They came to get my neighbor on my left, and I said nothing; They came to get my neighbor on my right, and again I said nothing; They then came to get me, and there was no one left to defend me!"

THE ISSUE OF ROAD CONDITIONS

Known in French as 'signalisation et sécurité', the group of two dealing with this issue is Noël-André Scano and Raymond Brossard. Their purpose in life is to attend

to the standards established for construction and repair of Quebec's roads in so far as 'vulnerable users' are concerned – and that includes motorcycles. They participate in meetings of the 'Quebec Road Transportation Association' and are constantly dealing with issues of signage (attempting to reduce the plethora of them for clarity and consistency), and security (ensuring proper repairs, construction site warnings, etc). Efforts are also made to increase the number of awareness campaigns that sensitize car & truck drivers to the presence of motorcycles.

We've all come across dangerous areas on the roads. If you do, take it to heart and make a note of it. Then when you get home, advise one of these committee members who can be reached by phone or through the web site. These people have acquired connections in the committees they meet with, and therefore have the ear of the people in government who can get things done.

THE ISSUE OF STREET CLOSURES

Who knows how many municipalities around the province would resemble Longueuil with 90% of its streets closed to motorcycles had the MPAC not been keeping watch? Numerous subcommittees in the regions of the province have successfully lobbied to overturn such restrictions, most notably in Montreal's recreational islands.

An example of such a subcommittee is the seven-person MPAC Montérégie subcommittee headed by Mario Flibotte. Their mandate is to attend to motorcyclists' rights and freedoms and related activities such as the Day of the Wolf, the Montreal Motorcycle Show, city council meetings, etc. However, a key concern remains the issue of street closures and their main battle still lies with Longueuil, where over 90% of the streets are closed to motorcycles. The municipality's new representatives seem more open-minded than the previous ones but results are still slow to come. Recently in St-Hyacinthe, progress was achieved with agreements to have reserved parking spaces for motorcycles on several city organized activities. In the region of Three-Rivers, representatives have also had some success in the past in having street closures reversed. We have to be on guard all the time to avoid this creeping threat.



The committee reminds us that motorcyclists have to be aware that they can be their own worst enemies – that we have to act responsibly toward other citizens who often compare us to criminals and/or disruptive types we so often hear about. You can be sure that many of today's restrictions come from yesterday's behavior.

THE ISSUE OF INFORMATION

This committee of about a dozen people, headed by Jennifer Ross, ensures efficient communication about motorcyclists' rights over a wide spectrum. Each has responsibilities such as media relations, web-site updates, MPAC newsletters, MPAC Cahiers, MPAC Bloc-Notes, electronic communications, and so on. They are the people who attend to your electronic requests for information, and they also have a hand in organizing volunteers for the various 'Salon de la Moto' events, as well as the campaigns around them.

The greatly successful media campaign around the recent 'Day of the Wolf VII' was of their doing. As well, if any of you have had the opportunity to read the latest update to 'Les Cahiers du CAPM', you'll again be able to appreciate the amount of work they have contributed to the cause. There is a wealth of information to be found in that document – well worth the price and the time to read it. (Only available in French)

As for the future, the plans call for improving their internal operations, clarifying mandates and training their gracious volunteers in media relations. There is a constant search for bilingual volunteers will-

ing to help out, particularly in so far as events are concerned. (hint – hint!)

THE ISSUE OF MEMBERSHIP

This committee of three, headed by Claude Masson, includes his wife Françoise Denis, and Jacques Laliberté. It dedicates itself solely to the administration aspect of participation in the MPAC – collecting the applications and fees and sending out the appropriate cards and notices, and keeping the relevant statistics. It's certainly background work, but crucial nonetheless. In the future, its duties may be expanded to include the implementation of promotional efforts. Got some ideas? Let us know!

The participants in Quebec's MPAC include the working volunteers who are members of various committees (called members) and those people whose support of the MPAC is presently both moral and financial (called partisans). All told, we are about 1500. We had about a 65% renewal rate for partisans this year – quite a high figure for this type of organization. Interestingly, so far the committee reports that we have over 20 people who are lifetime partisans.

The sources of participation are varied, with some coming from the sign-up cards found in this magazine or simply handed out, some from the web site option, but it's no surprise that most new people come from word of mouth. When people see how important such an organization is to their continued ability to freely enjoy motorcycling with minimal constraints and for reasonable fees, and then talk about it,

word gets around. As well, many FMQ member associations have MPAC membership as a prerequisite – certainly a laudable strategy that exposes quite a large number of people to our message.

THE ISSUE OF FUNDRAISING

A dynamic lady by the name of Thérèse Ménard has been running this subcommittee for a long time now, but will shortly be making room for a replacement. This group takes care of selling all promotional items of the MPAC, usually at meetings, rallies, moto shows, and such – but now also through our web site at <http://www.capm.qc.ca/>. As well, a network of subgroups has been developed that can make the MPAC merchandise available in many regions throughout Quebec. It's the sale of such merchandise that helps spread the message, both by virtue of its visibility, and by the simple fact that the profits contribute to the MPAC coffers, funds which are crucial to our work.

THE ISSUE OF SPORT BIKES

This five-person committee is headed by Mario Robichaud. Of course, the MPAC is dedicated to defend the rights of all motorcyclists, but in particular, this subcommittee addresses those issues particular to sport bikes while promoting the rights and freedoms of those riders. They are active in achieving the common goals of all riders such as dealing with the threats of registration fee hikes and the like. As well, they place particular efforts in getting word of the MPAC out to riders in the sport bike community, to sensitize them to a number of issues and to encourage proper demea-

nor in riding so as to project a proper image of sport bike riders to the public. This subcommittee has shown that they are not averse to getting involved in media debates where it is important to defend their image, and lately such opportunities have been abundant.

In the medium term, this group is working on the gathering of accident statistics on a worldwide basis relating to sport bikes to ensure honest interpretations and prevent unjust utilization that might lead to discrimination against them.

THIS MAGAZINE

Well, if you're reading this, you have our flagship publication in your hands – *La Griffe du Loup*. While referring to the wolf's claw, this play on words means something akin to 'the writings of the wolf' – the animal we have taken as our symbol for action. This is our 4th edition of which we are justly proud, one of the rare magazines worldwide dedicated entirely to dealing with the rights and freedoms of motorcyclists. We sincerely believe that only by awareness and education can we ensure that our rights are not slowly eroded away.

There is a large group of contributors (as you can tell by reading the credits at the start), and the whole thing is capably managed by Pierre Tourigny. Contributors start working many weeks ahead of each issue – on everything from opinions, to information, to translations, to interpretations, and so on – all to paint for you a complete picture of the status of motorcycling in Quebec. Want to say something – want to do something? This is the place and now is the time! ■

WWW.NAS.UNGROSMERCI.QC.CA

LE SITE DU CAPM EST MIS À JOUR ET AMÉLIORÉ PAR UN BÉNÉVOLE (COMME TOUS LES MEMBRES DU CAPM). POUR CE VOLET, LE MAÎTRE D'ŒUVRE EST NOËL-ANDRÉ SCANO. NAS PASSE SÛREMENT PLUS DE TEMPS À TRAVAILLER SUR LE SITE QU'UN FROTTEUX À «SHINER» SA MOTO. POUR TOUTES CES NOMBREUSES HEURES PASSÉES ET À VENIR...

MERCI

NDLR:

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



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

WWW.CAPM.QC.CA

Un autre été chaud



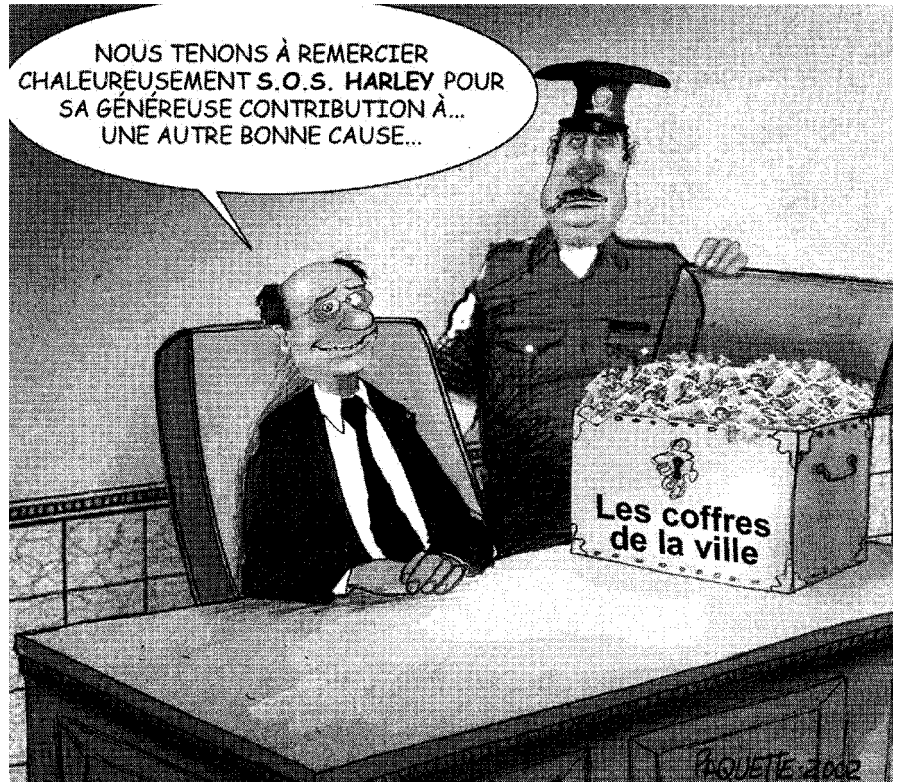
Gilles Paquin

La mairie ne semble pas aimer les motos... et le fait sentir.

Pour une deuxième saison consécutive, les motocyclistes ont eu à vivre sous le joug du programme R.A.M. (Répression Activités Motards) mis en place par les autorités granbyennes en 2001. Une pression constante est appliquée sur les motocyclistes par l'intermédiaire d'insidieux et perfides règlements provinciaux, actuellement en vigueur selon le Code de la sécurité routière du Québec, touchant les questions des silencieux et des casques. Ces règlements laissent trop de place à l'interprétation et leur application relève davantage des politiques internes des municipalités relatives aux motocyclistes.

Rappelons brièvement qu'en 2001 plus d'une centaine de contraventions avaient été émises à des motocyclistes locaux et d'ailleurs, principalement sur des silencieux jugés non conformes. Le nombre d'interventions fut très important et la méthode utilisée pour le moins intimidante: deux à trois véhicules de patrouille pour effectuer la vérification de l'engin et son conducteur. Très sécuritaire en soit pour les agents mais combien dommageable pour l'image déjà fragile du motocyclisme. Aucun lien semblait-il avec les incidents malheureux de l'automne 2000 impliquant policiers et groupes criminels. Allez donc expliquer ça aux nombreux badauds et aux confrères et consœurs de travail le lendemain!

Les statistiques finales concernant la saison 2002 ne sont pas encore connues. Cependant, l'événement marquant fut sans contredit le «S.O.S. Harley» tenu les 11,12



PARU DANS LA VOIX DE L'EST LE 15 JUILLET 02

«Le CAPM estime que les règlements actuels ne correspondent plus aux nouvelles technologies de fabrication...»

et 13 juillet derniers. Cette activité, organisée par l'Association Harley Granby (A.H.G.), a comme objectif d'amasser des fonds pour l'organisme communautaire S.O.S. Dépannage de Granby, en offrant des randonnées au public à un prix modique. Après avoir octroyé à l'A.H.G. les permis nécessaires, les policiers, fraîchement sortis d'une formation spéciale à l'Institut de

Nicolet, ont procédé à la vérification systématique de toutes les motos. Certaines interceptions ont d'ailleurs eu lieu le long du trajet, sous le regard étonné des passagers d'occasion. Ils ont déterminé que plus des trois quarts des motos étaient non conformes et que certains casques ne répondaient pas aux normes. Ils ont même menacé de faire remorquer les engins fautifs, ce qui heureusement n'a pas eu lieu. De son côté, l'A.H.G. s'était assurée qu'aucun «straight pipe» ne participe aux randonnées offertes et que toutes les motos soient munies de pièces d'origine ou de pièces de remplacement conformes. Finalement, plusieurs avertissements ont été émis de même qu'une dizaine de contraventions...toutes contestées.

Le journal local a assurément couvert ce nouvel épisode dans les relations tendues entre les motocyclistes de Granby et les

autorités policières. Le caricaturiste s'en est d'ailleurs donné à cœur joie. Les arguments des deux parties ont été brièvement mais convenablement décrits. D'une part, les policiers ne font qu'appliquer le Code de la sécurité routière et d'autre part, les motocyclistes s'opposent à l'interprétation qu'en font les policiers. Conforme ou non conforme? Là est la question!

D'ailleurs, c'est la raison d'être de la cause type de Granby soutenue par le CAPM. Les premiers jours d'audition se sont tenus les 8, 9 et 10 juillet 2002 et la cause devrait se poursuivre en octobre prochain. Le CAPM estime que les règlements actuels ne correspondent plus aux nouvelles technologies de fabrication, entre autres pour les silencieux, et laissent place à une interprétation subjective de ceux-ci. Une réglementation claire établirait de nouvelles balises autant pour les motocyclistes que pour les policiers.

Cette démarche s'inscrit aussi dans la lutte du CAPM contre la menace constante de l'homologation des pièces de la moto.

Enfin, l'une des principales revendications de la Journée du Loup VII tenue à St-Hyacinthe et Granby en mai dernier, était l'établissement d'une Table de concertation avec les autorités de la ville. Une récente communication reçue de la direction générale nous informait que le conseil municipal considérait toujours inopportun d'avoir une Table de Concertation avant la tenue des procès découlant des causes de l'interprétation de la réglementation. Cette attitude est fort regrettable car elle confine tout le dossier motocycliste à la seule décision d'un tribunal. Pourtant, de telles rencontres, tenues sur une base régulière, permettent l'élaboration de solutions communes aux problématiques rencontrées par les motocyclistes, dans le respect de tous les



PARU DANS LA VOIX DE L'EST LE 23 SEPTEMBRE 02

groupes de citoyens.

Le 20 octobre 2001, en campagne électorale, les représentants du sous-comité CAPM de Granby avaient reçu l'assurance du futur maire que son bureau serait toujours ouvert pour discuter des problèmes rencontrés par ses concitoyens. L'image du motocyclisme aurait-elle été ternie à ce point, depuis le dernier scrutin municipal, pour expliquer maintenant ces portes closes? ■

Adhésion

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

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

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

Nous comptons donc sur votre présence



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

La liberté n'est jamais acquise

WANNA BE PART OF THE SOLUTION?

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

Freedom is not free

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

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

Au fond des choses

Le boycott: une arme ou un piège?



Serge Huard
porte-parole du
CAPM

Le boycott, pour les motocyclistes, est une arme dont les deux tranchants sont contre l'utilisateur.

Nous devrions boycotter la ville de Granby parce que les autorités municipales sont répressives envers les motocyclistes», disent certains motocyclistes bien intentionnés. «Il faut boycotter Longueuil (l'arrondissement) parce que la quasi-totalité de ses rues est interdite à la circulation motocycliste», affirment depuis longtemps d'autres motocyclistes tout aussi bien intentionnés. Quelques-uns soutiennent même, avec un désarmant sérieux, que «les motocyclistes devraient boycotter le renouvellement des plaques d'immatriculation de moto pour démontrer leur opposition au projet d'augmentation de leur prix par la SAAQ». Bref, la liste des boycotts proposée est aussi longue que variée et inclut, entre autres, aussi bien d'autres municipalités que des régions entières, sans oublier diverses instances gouvernementales.

Mais qu'en est-il véritablement des boycotts? Est-ce que les boycotts sont efficaces ou, au contraire, nuisent-ils à nos aspirations légitimes? En définitive, est-ce que la stratégie des boycotts est une arme ou un piège dans la réalité motocycliste québécoise?

En premier lieu, rappelons que cette stratégie, en ce qui nous concerne, nous motocyclistes du Québec, consiste essentiellement dans l'action d'interdire volontairement et consciemment, par une mise en quarantaine collective, l'exercice d'une

«...la stratégie du boycott est catégoriquement un piège...»

«...évacuer la place, c'est laisser l'autre décider de notre sort à notre place.»

activité quelconque. Cette stratégie tire son origine étymologique du régisseur des grands domaines du comté de Mayo en Irlande, le capitaine Charles C. Boycott, qui, à l'automne 1880, en n'acceptant pas de réduire les métayages, fut l'objet de et vaincu par cette catégorie de stratégie. Ce n'est donc pas d'aujourd'hui, loin s'en faut, que cette stratégie attire l'attention de ceux qui démontrent un intérêt quelconque pour les questions de stratégie.

Que cette stratégie soit mise en pratique souvent ou depuis longtemps ne prouve pas obligatoirement ou nécessairement qu'elle soit pour autant efficace. En fait, la majorité des ouvrages traitant de stratégie sont catégoriques pour affirmer que le boycott, en dehors des exercices d'activités économiques, est très peu productif lorsqu'appliqué à un niveau autre que local, c'est-à-dire un milieu où tout le monde se côtoie, se connaît ou peu s'en faut. Toujours selon les mêmes sources, un boycott est habituellement une stratégie de dernier recours qui s'avère être parfois, du moins lors de son adoption, très «stimulant» pour le moral de ceux qui en ont pris la décision et, occasionnellement, chez ceux qui leur sont proches, mais que cette «stimulation» dégénère promptement pour ensuite se transformer en démoralisation lors de sa mise en application parce qu'il suffit d'une petite minorité qui la refuse ou l'ignore pour annuler son impact ou la vouer à l'échec le plus cuisant. Autrement dit, pour qu'un boycott soit efficace, cette stratégie



PHOTO : YVON SOULARD

doit être suivie par la totalité du corps défendant ou presque. Mais la nature humaine étant ce qu'elle est, les actions unanimes ou monolithiques sont, à tort ou à raison, rarissimes —et la solidarité ne fait aucunement exception—, ce qui expliquerait la faiblesse inhérente au boycott comme stratégie efficace dans le champ d'action strictement politique.

Cela dit, quelles pourraient être les conséquences d'une mise en application d'une telle stratégie dans la réalité motocycliste qui est la nôtre, ici, au Québec, aujourd'hui?

Le boycott qui a été proposé le plus fréquemment au cours des derniers mois est sans contredit celui qui concernerait la ville de Granby. En fait, certaines directions d'organisations l'ont d'ores et déjà mis en pratique... unilatéralement (cette dernière caractéristique, pourtant, enlève précisément toute chance de réussite à une telle stratégie puisqu'elle n'émane pas d'un large consensus). Il est de notoriété parmi les motocyclistes québécois, et même pour une bonne partie de la population de cette municipalité, que les autorités de Granby ont des agissements pour le moins répressifs et discriminatoires envers les motocyclistes. Pour une bonne partie de ces autorités, «les motocyclistes sont une nuisance» et leur vœu le plus cher serait précisément de s'en «débarrasser», du moins dans leur juridiction. Et qu'est-ce qu'un boycott accomplirait sinon la réalisation de ce vœu? Il y a de fortes chances que, parmi les plus fervents partisans de ce boycott, on retrouverait les artisans du harcèlement et de la discrimination dont sont précisément l'objet les motocyclistes, c'est-à-dire ceux-là même que les motocyclistes ont à contrer. Et une fois que ce boycott serait en force, advenant que, par miracle, il soit suivi à la lettre par tous et chacun, qu'est-ce qui motiverait ces mêmes autorités à faire preuve d'ouverture envers le motocyclisme une fois qu'elles se seraient débarrassées des motocyclistes? Un boycott à Granby pourrait possiblement revigorer artificiellement de futilles glorioles, mais dans les faits cette stratégie ne serait-elle pas la moins logique et la plus néfaste à mettre en application?

Toutefois, le dossier dans lequel le Comité d'action politique motocycliste a eu à considérer le plus grand nombre de demandes de boycott est sans nul doute celui qui concerne Longueuil (le territoire de Longueuil avant la fusion des municipa-

Si un boycott est d'abord une absence, la stratégie à appliquer, celle que le CAPM a toujours appliquée depuis sa fondation et qu'il continue de mettre en pratique, est de maintenir d'abord et avant tout une présence significative.

lités). Pas une seule année ne s'est écoulée sans que quelqu'un ou quelque organisation demande au CAPM d'organiser un boycott contre cette ville par les motocyclistes. Mais dès le début, le CAPM s'est non seulement refusé —catégoriquement et fermement— à s'engager dans une telle stratégie, mais il l'a toujours combattue avec détermination. Comme nous le savons tous ou devrions tous le savoir, depuis des années, 92 % des rues de Longueuil sont interdites à la circulation motocycliste par décision des autorités municipales; est-ce que la solution à ce problème serait de s'interdire volontairement, conjointement et solidairement 100 % de ces mêmes rues? À ce jour, aucune personne, aucune organisation n'a réussi à démontrer que la position du CAPM face à la suggestion de boycotter Longueuil était erronée.

Soyons réalistes, si nous devons boycotter toutes les municipalités et toutes les régions où les motocyclistes éprouvent des problèmes, il nous faudrait non seulement boycotter Granby et Longueuil, mais aussi:

- Montréal, où, entre autres, quelques interdictions sont encore en force et où les policiers ont commencé ces dernières semaines à saisir les casques des motocyclistes qui ne porteraient pas la mention FMVSS 218 [se référer au numéro précédent de la Griffé du Loup pour de plus amples informations];
- Québec, pour les mêmes raisons que Montréal [d'ailleurs, est-ce que nous aurions réussi à faire enlever le règlement

qui interdisait la circulation en groupe de plus de deux motos dans les rues de la capitale... si nous n'avions pas été présents dans ses rues pour prouver nos dires?];

- Trois-Rivières, où les motocyclistes réclament depuis des années, entre autres, des aires de stationnement pour motos au centre-ville et la levée des interdictions qui demeurent [là encore, est-ce que tous les gains des dernières années auraient été possibles si nous avions été absents?];
- Si on tient compte des problèmes qui ont été signalés au CAPM uniquement au cours de l'an 2002, il faudrait ajouter à cette liste Sherbrooke, Chicoutimi, Saguenay, Terrebonne, St-Jérôme, Ste-Agathe, Valleyfield, etc. Autrement dit, cela équivaldrait à faire évacuer les motocyclistes d'une large portion du Québec, c'est-à-dire à faire exactement, librement et consciemment, ce que nous reprochons aux autres de vouloir nous imposer.

Certains vont encore plus loin qu'un boycott des municipalités qui expriment des attitudes négatives envers les motocyclistes. Dans le dossier du projet de la SAAQ d'augmenter radicalement le prix des plaques d'immatriculation de moto [nous sommes toujours sur une prolongation de sursis... même si plusieurs confondent un sursis avec un dossier clos], ces motocyclistes proposent au CAPM d'organiser un boycott du renouvellement des plaques d'immatriculation si jamais une telle augmentation venait à se concrétiser. Autrement dit, si les autorités augmentent le prix de nos plaques d'immatriculation de moto, on ne les renouvelle pas pour faire pression sur la SAAQ et le ministère des Transports. Une stratégie dévastatrice, à ne pas en douter, mais à l'égard de qui? Encore une fois, si un tel boycott était possible et logique, ce qui n'a jamais été démontré, et pour cause, ne serait-ce pas faire rigoureusement le jeu de nos opposants qui, de l'aveu même de l'un des représentants de la SAAQ [un propos exprimé explicitement lors d'une rencontre avec le CAPM en 1999], souhaite une réduction substantielle du nombre de motocyclistes au Québec?

En tout état de cause, du moins en ce qui concerne la réalité qui est la nôtre, celle du motocyclisme au Québec, aujourd'hui, la stratégie du boycott est catégoriquement

un piège — un piège à éviter absolument parce que, au mieux, contre-productif, au pire, nocif à l'extrême —, elle n'est indéniablement pas une arme — si elle l'est, elle n'est rien d'autre qu'une arme dirigée contre ses utilisateurs. Telle a toujours été et demeure la position du CAPM face à toutes les propositions de boycott qui lui ont été présentées jusqu'à présent. Et la validité de cette position n'a encore jamais été sérieusement mise en doute par qui que ce soit.



Alors si le boycott n'est pas une stratégie applicable ou souhaitable à notre réalité, quelle devrait être la stratégie à appliquer face à ces problèmes? En fait, exactement l'inverse de cette stratégie. Si un boycott est d'abord une absence, la stratégie à appliquer, celle que le CAPM a toujours appliquée depuis sa fondation et qu'il continue de mettre en pratique, est de maintenir d'abord et avant tout une présence significative. À partir d'une présence, des solutions sont possibles; évacuer la place, c'est laisser l'autre décider de notre sort à notre place.

Évidemment, une présence, uniquement par elle-même, ne peut rien régler. Il faut plus. Beaucoup plus. Mais pour ce faire, il faut au moins, initialement, faire acte de présence, car les absents ont toujours tort. Être présents pour démontrer que nous sommes des citoyens à part entière et que, en tant que tel, nous sommes déterminés à faire valoir nos droits. ■

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 :	vacant	
SECRÉTAIRE CORPORATIF :	vacant	
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 :	Sébastien Rosa	819-849-4781
MAURICIE :	Gilles Lacourse	819-538-7496
MONTÉRÉGIE :	Mario Flibotte	450-261-1496
MONTRÉAL :	Raymond Brossard	514-354-9336
OUTAOUAIS :	Marcel Proulx	819-281-8316
QUÉBEC-MÉTRO :	Pierre Hébert	418-657-5232
LAURENTIDES :	François Yelle	450-226-9740

Sous-comités thématiques

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

CAPM

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

Rédacteur en chef de La Griffe du loup : rdclagriffeduloup@capm.qc.ca

Notre mission

MISSION DE «LA GRIFFE DU LOUP».

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

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

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

Comité d'action politique motocycliste

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

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

LA VISION DU CAPM:

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

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

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

POURQUOI LE LOUP COMME EMBLÈME.

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

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

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

devient donc:

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

LA JOURNÉE DU LOUP

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

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

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

Our mission

MISSION OF "LA GRIFFE DU LOUP"

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

CODE OF ETHICS OF "LA GRIFFE DU LOUP"

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

Motorcyclist Political Action Committee

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

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

MPAC'S VISION:

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

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

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

THE REASON FOR THE SYMBOLISM OF THE WOLF

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

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

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

Then translates to:

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

THE DAY OF THE WOLF

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

Regardless of the location that is chosen, regardless of the theme that is chosen, it has become crucial for Québec riders to rally in support of the MPAC once a year. We must demonstrate to authorities that we are ready to defend our rights. The 'Day of the Wolf' is held each year near the end of May, on the Sunday of the Victoria Day weekend - rain or shine.

Lettre ouverte

Invitation à M. Gagné

Question sur le rapport du coroner Carol Gagné



Mario Robichaud
Responsable
sous-comité
Moto-Sports

Les articles de journaux étant plus axés sur le sensationnalisme que sur l'information, des questions restent sans réponse.

Étant donné que la proposition de M. Gagné aurait un impact important sur l'accessibilité de la moto au Québec et qu'en tant que motocyclistes nous serions touchés directement, nous aimerions inviter M. Gagné à nous expliquer plus en détail sa proposition. Nous aimerions aussi connaître les raisons qui l'ont amené à la formuler et obtenir quelques éclaircissements sur certains points qui sont demeurés nébuleux.

Nous allons donc adresser à M. Gagné les questions suivantes avec la promesse de publier sa réponse:

Un des points que nous aimerions voir éclaircir est l'étendue de l'interdiction proposée. En effet dans le texte original de 2000 on parle d'interdire les motos de plus de 400 cc sans égard au type. Par contre l'été dernier les journaux traitant du sujet parlaient plutôt de motos de type «Racer». Doit-on comprendre que vous voyez les motos de type «Racer» et les motos de

plus de 400 cc comme une seule et même entité? S'agit-il plutôt d'une modification à votre proposition pour cibler plus spécifiquement les motos de type sport?

Dans le Journal de Montréal du 19 juillet 2002 en page 5 on lisait «Les racers ne sont pas à leur place sur nos routes, dit Carol

«...avant d'échanger nos motos pour des aiguilles de macramé, nous nous attendons à ce qu'on nous en démontre la nécessité.»

Gagné en rappelant qu'entre 1990 et 2000, il y a eu 702 décès en moto au Québec et que la majorité impliquait des racers, avec pour cause principale la vitesse.» Question: Est-ce qu'une étude sérieuse et scientifique est à l'origine de cette affirmation? De quelle façon dans cette étude a-t-on identifié les motos de type «racer»? Pouvez-vous nous préciser, de ces 702 décès, combien exactement combinaient une moto de type «racer», une vitesse excessive comme cause principale et la responsabilité incombant au motocycliste?

Comment êtes-vous arrivé au chiffre de

400 cc? Pourquoi 400 et non pas 500 ou 600?

Comment êtes-vous arrivé à la conclusion qu'on devrait interdire les motos de plus de 400cc (ou les motos sport) de sur nos routes? À notre connaissance, nulle part dans le monde une relation entre la puissance des motos et la fréquence des accidents les impliquant n'a pu être démontrée à ce jour. Connaissez vous une étude qui indiquerait le contraire? Si tel est le cas vous seriez bien aimable de nous en indiquer la source ou de nous en faire parvenir une copie.

Toujours dans le Journal de Montréal du 19 juillet vous dites que vous ne voulez pas tuer le sport de la moto mais plutôt déplacer l'usage des racers vers des pistes de courses aménagées pour cet usage. Étant donné qu'actuellement les pistes de course sont rares et plutôt difficilement accessibles au Québec, devons-nous en déduire que vous suggérez ainsi que le gouvernement subventionne la construction de nouvelles pistes de course dont les motocyclistes auraient l'usage exclusif?

Pour terminer ajoutons que, bien entendu, nous sommes tous pour la vertu et souhaiterions tout comme vous, M. Gagné, de voir diminuer le nombre de décès à moto au Québec. Par contre, avant d'échanger nos motos pour des aiguilles de macramé, nous nous attendons à ce qu'on nous en démontre la nécessité.

Alors M. Gagné la parole est à vous. ■