

La griffe du Loup

Le magazine des droits et libertés des
motocyclistes au Québec

Une publication trimestrielle du Comité d'action politique motocycliste
Volume 2 - Numéro 1 - Janvier 2003

**La moto:
une passion
ou un crime?**

La griffe du Loup

Sommaire

Mot du président 3	Fame 13
Bientôt 10 ans. Que nous réserve l'avenir?	Who wants to become better known?
Éditorial 4	Entrevue 14
La moto, criminelle ?	Antonio Perlot : Secrétaire général de la Federation of European Motorcyclist Association
Journée du loup VIII 5	Entre Plume et Griffes 16
Réservez votre dimanche 18 mai 2003	La montée de lait trimestrielle
Coroner 6	Normes anti-pollution 17
Le docteur Carol Gagné répond à nos questions	Ça pourrait être la fin des carburateurs et des moteurs refroidis à l'air.
Malversations financières 7	Calendrier 18
Mise au point par les présidents de la Fédération motocycliste du Québec et du CAPM	Les droits et libertés au cours de l'année.
Historique 8	Granby 18
La défense des droits et libertés avant le CAPM	La défense demande le non-lieu.
Assemblée générale 10	Archives 19
Un invité spécial directement de l'Europe	La bataille de Fred Hill contre le port du casque
Editorial - English 12	
Image, source of our trouble?	



Au fond des choses 20
Les silencieux de remplacement
Bottin 22
Mission 23
Le casque protecteur 24
Avec 66% d'échec aux tests, est-il vraiment protecteur?

Mot du Président

Réflexion

En ce début de 2003 qui verra le CAPM avoir 10 ans, il m'apparaît important de réfléchir à ce passé récent et surtout à regarder devant pour essayer de voir ce que l'avenir nous réserve. Parti de rien et grâce surtout à ces nombreux bénévoles qui se sont succédés depuis le début, le CAPM s'est vite démarqué comme le vrai défenseur des droits de tous les motocyclistes.

Mais je crois sincèrement qu'il est essentiel, plus que jamais pour nous, d'agrandir le cercle de partisans afin de garder le plus grand nombre de motocyclistes aux aguets et surtout unis devant toutes les menaces continues et futures de tous les paliers gouvernementaux. C'est un défi immense de conserver cette unité et cette foi dans le contexte actuel. Les exemples de non-implication des Québécois nous sont donnés quotidiennement, et ce dans tous les domaines. Chaque jour nous amène des cas de dilapidation de fonds publics et systématiquement la révolte ou devrais-je dire la colère des Québécois dure au plus une semaine. Un état général de «je-m'en-foutisme» pourrait très bien illustrer notre peuple actuellement. Alors, dans ce contexte, comment garder et surtout faire croître le membership de partisans au CAPM? Beaucoup de nos motocyclistes ne sont pas impliqués et beaucoup ne le seront jamais et ceci fait partie de notre culture. Il m'arrive plus souvent d'entendre «on devrait faire...» que d'entendre «Faisons-le». S'impliquer c'est admettre que nos droits sont menacés. Il est plus facile de dire qu'on n'a pas de problèmes,



«Un de mes rêves, c'est de vivre assez vieux et en santé et pouvoir amener mes petits-enfants faire des balades en moto.»

que ça va bien, alors pourquoi s'en faire? Et si ça va trop mal, le CAPM s'en occupera. Il y a même des motocyclistes qui préfèrent semer le doute et affirmer que le CAPM aime faire peur au monde motocycliste. Évidemment, il y a aussi un autre trait culturel au Québec qui démontre qu'il est plus facile de critiquer que d'agir. La critique est facile, l'action demande un effort. Il est donc primordial pour nous, membres et partisans du CAPM, de continuer cette lutte et de faire en sorte de convaincre le plus de motocyclistes au Québec des vrais enjeux qui nous guettent. Même nos confrères des États-Unis, que nous considérons beaucoup plus libres que nous, à notre grande surprise, font appel à nous pour les aider devant de nouvelles menaces d'atteinte à cette liberté si chère à eux.

À une personne qui me demandait, il y a près de 10 ans, pourquoi je m'impliquais dans le CAPM, j'avais cette réponse et je l'ai toujours. Un de mes rêves, c'est de vivre assez vieux et en santé et pouvoir amener mes petits-enfants faire des balades en moto. Je ne voudrais surtout pas être obligé de leur montrer une photo de ce qu'avait l'air une moto, parce que nous n'avons plus le droit de rouler librement en moto. Nos libertés sont de plus en plus menacées et ce non seulement au Québec mais partout à travers le monde. Faire croire que tout va bien pour les motocyclistes au Québec, c'est non seulement une erreur, c'est un drame que l'on peut et que l'on doit éviter. La liberté n'est jamais acquise. ■

Michel Désalliers

Rédacteur en chef
Pierre Tourigny

Équipe de rédaction
Michel Desalliers
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. 49120
Place Versailles
Montréal, Québec H1N 3T6
Téléphone : (514) 253-CAPM (2276)
Fax : (514) 253-CAPM
Site web : <http://www.capm.qc.ca>
Courriel: info@capm.qc.ca
Rédacteur en chef :
rdclagriffeduloup@capm.qc.ca

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

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

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

Faire parvenir les copies non livrées à :
CAPM
C.P. 49120
Place Versailles
Montréal, Québec H1N 3T6

No. ISSN 1703-1192

Poste-Publications numéro
de convention 40063512

Dépot légal - Bibliothèque nationale du
Canada, 2002

La moto, c'est criminel, oui ou non ?

Avec toute la réglementation qui la concerne et l'attitude généralisée à son égard... on peut se poser la question.

La moto, une pratique tellement réprimée par les autorités qu'on pourrait croire que c'est criminelle.

Si c'est criminel comment cela se fait-il que le produit soit en vente libre? Si c'est criminel comment cela se fait-il que les policiers en utilisent pour le travail (et le loisir puisqu'il y a une association de motocyclistes policiers)? Si c'est criminel pourquoi une société du gouvernement, la SAAQ, s'occupe-t-elle de récolter des frais d'immatriculation et paie-t-elle des indemnités aux accidentés? Comment ça se fait que l'on paie des taxes sur un produit criminel?

La seule réponse possible c'est que ce n'est pas criminel. Si ce n'est pas plus criminel de conduire une moto qu'une auto ou qu'un vélo, pourquoi tant de harcèlement? Parce que rendu comme c'est là, ce n'est pas exagéré de parler de harcèlement.

La goutte qui fait déborder le vase c'est le casque. Si le casque ne répond réellement pas à une des cinq normes du code de la sécurité routière, c'est un choix que le motocycliste a fait et qu'il en assume les conséquences. Mais lorsqu'un juge confond le numéro de modèle du casque avec le numéro de la norme DOT et condamne sur ce fait... on peut parler d'injustice. Lorsque les policiers de Montréal confisquent le casque en litige, «prends l'autobus pour revenir chez vous»... on peut parler d'acharnement.



Pierre Tourigny

«Si ce n'est pas plus criminel de conduire une moto qu'une auto ou qu'un vélo, pourquoi tant de harcèlement?»



Que les vrais fautifs soient punis, c'est dans l'ordre des choses. Mais appliquer des règles ou une attitude différentes envers un groupe distinct, c'est de la discrimination. Est-ce qu'il va falloir sortir la charte des droits et libertés pour avoir la paix ? ■

Lorsqu'une moto stationnée écope d'une contravention pour silencieux non-conforme... on peut parler d'exagération. Lorsqu'on utilise de trois à quatre autos de patrouille pour la vérification d'une seule moto... on peut parler de harcèlement.

Un motocycliste se tue et les recommandations sont du genre : limitons la puissance, limitons la cylindrée, éliminons les motos c'est trop dangereux,...

Cet été un autre rapport de coroner était rendu public. Cette enquête avait porté sur un accident d'automobile, une Porsche, où trois personnes ont trouvé la mort à 250 Km/h. Devinez la recommandation... être plus sévère envers les propriétaires de détecteurs de radar. C'est drôle qu'à problème identique la solution soit différente.

Il y a mille et une raisons pour expliquer un accident d'auto. La seule raison pour expliquer un accident de moto semble être que la moto c'est dangereux. Aucune étude sérieuse sur le sujet. Quand on désire réellement régler un problème, on cherche les vraies causes.

Le plan d'assurance de la SAAQ est «supposé» être un plan «no-fault». Alors pourquoi vouloir augmenter nos primes d'assurance si c'est nous qui sommes frappés la plupart du temps. Ce serait la victime qui paierait? Dans le système britannique, nous sommes innocents jusqu'à preuve du contraire. Comme toute règle, il semble y avoir une exception. Se faire confisquer son casque sur le jugement d'un agent de la paix... c'est être puni sans verdict de culpabilité.

Bruits et échos

Des nouvelles du petit monde de la moto

18 mai 2003 Journée du Loup VIII Unité = Liberté

FAITES UN X SUR VOTRE CALENDRIER

La huitième Journée du loup se tiendra le dimanche 18 mai 2003 et Drummondville est sérieusement envisagé comme point de chute. Plusieurs départs seraient aussi prévus dans différentes villes du Québec pour se rendre à Drummondville. Et cette année, le thème sera unité = liberté. C'est ce qui est ressorti de la dernière réunion des membres du Comité d'action politique motocycliste (CAPM).

PHOTO : YVON SOULARD



Le choix de Drummondville n'est pas encore final. L'organisation d'un événement de cette taille nécessite plusieurs démarches qui ne sont pas encore complétées. Le CAPM vise à annoncer officiellement le lieu de la Journée du loup VIII aux Salons de la moto de Québec et de Montréal. D'ailleurs, il invite tous les motocyclistes à venir y visiter son kiosque.

Le projet de quatre départs différents pour se rendre à Drummondville a aussi été discuté lors de la réunion. Les villes suggérées pour ces départs sont : Trois-Rivières, St-Hyacinthe, Granby et Sherbrooke. Le plus gros obstacle à cette réalisation est le personnel disponible. Si suffisamment de bénévoles s'offrent pour donner un coup de main, il risque même d'y avoir plus de quatre départs. Les personnes intéressées doivent communiquer avec le responsable de leur région (coordonnées en page 22).

Les dossiers sur lesquels travaille le CAPM sont de plus en plus nombreux et de plus en plus complexes. La menace que représentent certains dossiers risque de prendre de l'ampleur après les prochaines élections provinciales. C'est pourquoi il faut démontrer haut et fort notre unité à défendre nos droits et libertés. L'unité consolide la défense de notre liberté de mouvement pour l'avenir.
Unité = Liberté

Pierre Tourigny

MYTHES ET RÉALITÉS

Nos voisins du sud ne sont pas aussi «libres» qu'on le croit. New Hampshire, USA

- Le casque est obligatoire pour les moins de 18 ans.
- Une protection pour les yeux est obligatoire sauf si vous avez un «pare-brise» complet.
- Des silencieux et déflecteurs sont requis.
- Toute modification aux silencieux pour en augmenter le bruit est illégale.
- Les guidons ne doivent pas dépasser la hauteur des épaules (nouveau depuis 2002).

Source : *Laconia Rally News, édition 2002*

LA MOTO PLUS DANGEREUSE QUE L'ALCOOL.

Un universitaire ontarien, David MacGregor, a affirmé que «Conduire sous l'effet de l'alcool est beaucoup moins dangereux que plusieurs activités légales, comme conduire une motocyclette, par exemple.» Il affirme aussi qu'on exagère la contribution de l'alcool aux accidents de la circulation. Peut-on affirmer qu'il exagère dans ses comparaisons...

Source : *National Post, 30 septembre 2002.*

GRANBY: SOS HARLEY: UN SUCCÈS INÉGALÉ

Malgré la présence policière plus qu'omniprésente, la neuvième édition du SOS Harley aura été la plus profitable. Rappelons que plusieurs contraventions avaient été distribuées par le service de police de Granby lors de l'événement. Elles ont, d'ailleurs, toutes été contestées. Malgré tout, 9679\$ ont été remis à la banque alimentaire SOS Dépannage par l'Association Harley Granby (AHG).

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Un motocycliste rencontré sans casque en Colombie-Britannique a expliqué qu'il roulait ainsi légalement. Il a une autorisation médicale qui lui permet de rouler «les cheveux dans le vent». En fait pas tout à fait les cheveux dans le vent, puisque la raison de l'autorisation médicale est que le casque lui fait perdre ses cheveux!!!

ERRATUM

Dans le dernier numéro, l'article «Cas Vécu – Les règles au centimètre près à Longueuil» ainsi que la photo, auraient dû être signés Marjolaine Carrière. Toutes nos excuses.



Bruits et échos

LA GRIFFE RENCONTRE L'AVIS

La Griffe du Loup a rencontré M. François Houle, rédacteur en chef de l'Avis. L'Avis est le bulletin d'information du bureau des coroners du Québec. Pierre Tourigny, Normand Noiseux et Serge Huard représentaient La Griffe du Loup.

L'échange d'information fut le cœur de la rencontre. Des copies de rapports d'accidents moto, des statistiques de l'été 2002, bilan de l'an 2000 et un rapport d'enquête ont enrichi la documentation de La Griffe du Loup. De son côté M. Houle est reparti avec une collection complète de La Griffe du Loup en plus des cahiers des bisannuelles.

M. Houle a démontré une ouverture d'esprit face aux motocyclistes qui promet des échanges enrichissants dans l'avenir. Et ce pour toutes les parties.

Tribune libre

BONJOUR À VOUS.

Je voudrais aussi vous parler des silencieux, pour enchérir sur le Directeur des HOG de Victoriaville, Yvan Gagnon.

Moi-même (baby boomer) j'ai 56 ans. J'avais un KAWASAKI Nomad 1500 et muni de 50/50, pour vous dire que j'étais ou je roulais sur des œufs (rire). Toujours me surveiller, mes voisins, la police, les villes, voir s'il y a une interdiction de circuler etc. Et bien j'ai fait cette année l'acquisition d'un Harley FLHT 2002 neuf. Et je peux vous assurer que mon Harley va rester original, c'est à dire STOCK. Je trouve aussi si l'ont veut redorer l'image de la moto, il faut commencer à y penser soi-même. Nous avons passé ce temps qui était merveilleux des années 50-60 jusqu'à 1970. À nous de travailler pour la qualité de la vie autour de nous, de nos quartiers, etc. Les usines et les compagnies travaillent à la qualité de vie des travailleurs sur le bruit et nous, avec nos motos nous ne pouvons pas argumenter, nous sommes fautifs par la loi. Et comme Yvan Gagnon le dit, tout entrerait dans l'ordre si la force policière et les gouvernements mettaient plus de poids pour arrêter les hors-la-loi.

Si cela ne se fait pas, nous aurons sûrement à subir des lois encore plus sévères dans un temps pas très loin. Bien à vous

ALAIN DUCHESNE, Partisan CAPM

Le CAPM ne défend pas tous ceux qui sont accusés. Il défend ceux qui sont accusés injustement.

Vous aimeriez que des membres du CAPM se déplacent pour diffuser de l'information et répondre aux questions lors de la prochaine assemblée de votre association motocycliste ou pour tout autre événement? Contactez le CAPM et selon les disponibilités, il fera plaisir aux membres du CAPM d'aller vous rencontrer.

On peut accomplir n'importe quoi, si c'est bien planifié et que vous avez le désir et la créativité d'en faire l'exécution.

Anything can be accomplished, if it's planned right and you have the desire and creativity to execute it.

Jesse "The Governor" Ventura

LE CORONER GAGNÉ S'EXPLIQUE

Rejoint au téléphone le docteur Carol Gagné, coroner, a accepté de nous accorder un peu de son temps pour une entrevue téléphonique. Le texte qui suit constitue un résumé de cet entretien.

Premier point : Après lecture des médias traitant du sujet, une ambiguïté est demeurée, à savoir si la proposition visait strictement les motos sport ou l'ensemble des motos. Le docteur Gagné précise qu'elle vise uniquement les motos de type «Racer». Selon lui beaucoup trop de jeunes prennent des risques démesurés sur ces engins et trop souvent y laissent leur vie.

Deuxième point : Quel est le but visé par cette proposition? Le docteur Gagné insiste sur le fait qu'il ne tient pas nécessairement à ce que la moto sport soit bannie de nos routes, son unique but étant de protéger des vies humaines, rôle qu'il entend assumer pleinement tel que défini dans son mandat.

Troisième point : Comment est-il arrivé à la conclusion qu'il fallait interdire les motos de type «Racer» sur nos routes? Cette conclusion est le fruit d'une conviction acquise au fil des ans suite à de nombreuses enquêtes d'accidents mortels de moto impliquant les «Racers». Selon son expérience, la majorité des enquêtes du coroner sur les accidents mortels à moto pointent du doigt les causes suivantes : la vitesse, l'inexpérience, la témérité et plus particulièrement la moto de type «Racer». Il ajoute que le risque pour l'ensemble des autres motos est à peu près égal au risque d'accident d'automobile en général.

Le docteur Gagné admet que le problème ne réside pas en la moto elle-même mais bien en la personne qui en fait usage. Par contre, toujours selon lui, nous avons déjà épuisé tous les moyens pour enrayer le fléau : la sensibilisation, la prévention et le retour de la formation obligatoire. Malheureusement, force est d'admettre que nous faisons face à un échec et qu'il y a toujours trop de morts impliquant les «Racers» sur nos routes. Il faut donc considérer d'autres moyens, quitte à interdire la moto de type «Racer» s'il le faut. «Une vie n'a pas de prix». D'ailleurs, plusieurs collègues coroners semblent maintenant partager ce point de vue avec lui.

Un choix de société n'est jamais facile. Un jour il faudra cependant le faire car à date aucune autre proposition valable, pour trouver une solution durable à ce problème n'a réussi à faire l'unanimité, même venant du monde de la moto, toujours selon le docteur Gagné.

Voici donc l'essentiel de notre entretien avec M. Gagné. Les opinions qui y sont exprimées sont celles du docteur Gagné. Nous invitons nos lecteurs à nous faire part de leurs commentaires par le biais de la «Tribune libre».

Mario Robichaud

Mise au point

Liens entre le CAPM et la FMQ

État des lieux pour faire taire les rumeurs mensongères

Une question posée à la dernière assemblée générale de la FMQ (ndlr: Fédération motocycliste du Québec) était demeurée sans réponse depuis ce temps, contribuant ainsi à l'alimentation de rumeurs de malversations financières de la part du CAPM au détriment de la FMQ. Une enquête a été menée sur le sujet et son résultat se trouve résumé dans la lettre ci-dessous. Autant la FMQ que le CAPM espèrent que cette mise au point dissipera tout doute quant à l'intégrité des responsables du CAPM et à la diligence financière des dirigeants de la FMQ en poste au cours des dix dernières années.

HISTORIQUE JURIDIQUE ET COMPTABLE DU CAPM

Aux fins de résumer ce qui est ressorti de l'assemblée extraordinaire du Comité d'action politique motocycliste (CAPM) tenue le 5 novembre 2002, et dont le but essentiel était de faire taire de multiples rumeurs qui circulaient depuis un certain temps, et en vertu desquelles le message véhiculé était que le CAPM se serait accaparé de plusieurs milliers de dollars appartenant à la FMQ, voici donc ce qu'il y a lieu de retenir.

Au cours de l'assemblée ci-dessus indiquée, l'information obtenue, notamment du vérificateur du CAPM et de celui de la FMQ ainsi que de l'avocat présent, tout comme de la lecture de procès-verbaux de ces deux organismes référant aux époques pertinentes, ont permis d'établir ce qui constitue en quelque sorte un exposé, en condensé, de l'évolution du CAPM à compter de sa création à l'automne 1993 :

- dès ce moment, le CAPM avait ses propres dirigeants (différents de ceux de la FMQ) et son propre compte « de banque » ouvert à la Caisse populaire où il fait encore affaire aujourd'hui; un an après sa formation, il avait aussi ses propres états financiers couvrant évidemment l'année écoulée;

- à compter donc du début de son existence, il constituait en quelque sorte un regroupement ou une association, soit une entité juridique reconnue par la loi et ce, jusqu'en 2001;
- en 2001, cette entité s'est transformée en corporation sans but lucratif, soit la forme juridique qu'elle a encore aujourd'hui;
- les biens, aussi bien que les dettes, s'il en était, qui constituaient le patrimoine du CAPM entre 1993 et 2001, sont devenus ceux du CAPM désormais incorporé, à compter de 2001 bien sûr.

Parallèlement à ce qu'il en est de l'historique de nature plutôt juridique qui précède, voici maintenant ce qu'il en est de l'historique des étapes importantes expliquant les avoirs du CAPM :

- en 1994, à la fin de la première année de l'existence du CAPM quelques milliers de dollars subsistaient dans son compte et ce, jusqu'en 1997;
- par résolution de la FMQ adoptée en assemblée générale en 1996 et prévoyant qu'une partie des sommes payées par ses membres allait être remise à chaque année au CAPM, les revenus du CAPM ont augmenté sensiblement;
- de plus d'autres sources de revenus se sont graduellement ajoutées;
- à compter de 1997, les avoirs liquides du CAPM se sont donc accumulés jusqu'à concurrence de la somme en banque au moment de l'incorporation en 2001;
- cet accroissement de ses avoirs est dûment documenté par les états financiers du CAPM qui ont été préparés pour les années 1994 et suivantes;
- lors de l'incorporation du CAPM en 2001, il ne s'est pas retrouvé avec plus d'argent qu'il n'en avait auparavant pour une raison ou une autre.

Face à ce qui précède, il est important de retenir que, depuis 1993, le CAPM a toujours été une entité ou un organisme

dûment reconnu par la loi et indépendant de la FMQ, même si cette dernière a favorisé sa naissance. Si bien qu'aujourd'hui, seulement vingt pour cent (20%) environ des revenus du CAPM proviennent des contributions de la FMQ, l'autre quatre-vingt pour cent (80%) provenant donc de ses propres activités ou de divers autres organismes regroupant des motocyclistes, ou encore de motocyclistes indépendants.

Par ailleurs, dès la fondation du CAPM, les deux organisations ont établi une entente de réciprocité afin d'assurer l'harmonie sur les questions politiques. Ainsi, il a été décidé qu'un des administrateurs de la FMQ ferait partie du conseil d'administration du CAPM.

Finalement, nous ne pouvons que constater qu'il est déplorable que bon nombre de personnes aient associé la transformation du CAPM en compagnie sans but lucratif en 2001, à la naissance du CAPM, et surtout à la pseudo-appropriation illégale par lui d'une somme de plusieurs milliers de dollars appartenant à la FMQ.

Toute cette affaire illustre malheureusement très bien que lorsque certaines personnes ne comprennent pas bien la réalité qui entoure un événement donné, elles préfèrent lancer des rumeurs qui peuvent être très dommageables plutôt que de poser, aux personnes appropriées, les questions requises dans les circonstances.

Il va de soi que nous réitérons donc notre invitation du 5 novembre 2002, à savoir qu'il nous fera plaisir de répondre à toute interrogation qui subsisterait à nouveau face à ce qui précède, ou qui viserait tout autre sujet concernant le CAPM. ■

Michel Désalliers
Président du CAPM

Bernard Benoit
Président de la FMQ

Les 10 ans du CAPM

L'avant CAPM

Les chemins qui ont mené à la création du Comité d'action politique motocycliste



Normand Noiseux

Une organisation réussit souvent parce qu'elle a la lucidité de conserver la mémoire de ce qui lui est arrivé.

LES PIONNIERS

Comment tracer l'histoire d'une organisation et sa valeur si on ne connaît pas les événements et les principaux acteurs qui ont conduit à sa création? Voici le premier de quatre articles qui porteront sur l'histoire du CAPM, ses succès, ses échecs, sa situation actuelle et ses projets.

Plusieurs pensent que la revendication des droits est née avec le CAPM, car ils n'ont pas eu l'opportunité de connaître les organisations qui l'ont précédé, soit qu'ils n'étaient pas motocyclistes à l'époque ou qu'ils n'étaient pas nés. La revendication des droits, de façon organisée à tout le moins, remonte au début des années 70. À l'époque le BRO (Bikers Rights Organization), majoritairement formé de motocyclistes anglophones, était issu de la réalité nord-américaine. Il s'inspirait d'organisations telles les ABATE (American Bikers Against Totalitarian Enactments) instituées par le magazine «Easyrider». Selon nos informations, BRO avait des représentants dans au moins 8 des 10 provinces. Parmi les figures de cette époque, soulignons l'apport colossal de gens tels que Pat Nelligan et par la suite Serge Magas. Sans eux, le mot revendication aurait été rayé du vocabulaire des motocyclistes au Québec. La cellule BRO de l'Ontario est toujours active et affiche comme revendication la liberté de choix sur le port du casque.

C'est d'ailleurs ce droit que nous avons perdu au Québec lorsque le port obligatoire du casque a été mis en force en 1972. La première année, seules quelques régions ont



AVANT LE CAPM, IL Y A EU LE BIKERS RIGHTS ORGANIZATION (BRO).

«La revendication des droits, ...remonte au début des années 70.»

été affectées ce qui laissa croire que cette loi ne serait jamais appliquée réellement, mais ce ne fut pas le cas. De nos jours, il est fréquent de rencontrer des gens pour qui le port du casque a toujours été obligatoire, surtout ceux nés après 1972 ou devenus motocyclistes après cette date. Évidemment cette loi fut l'étincelle pour plusieurs organisations qui voulurent recouvrer leurs droits perdus dont une dizaine de m.c. (motorcycle club) de l'époque comme les «Sans nom» en Mauricie (sans lien avec ce que le mot m.c. veut dire aujourd'hui au Québec). Beaucoup de groupes, mais peu d'impact car ils étaient trop dispersés et très souvent en concurrence, sinon des adversaires résolus. L'histoire démontre qu'il aurait mieux valu agir avant que les événements nous y obligent.

Aussi, afin de combattre les interdictions à Montréal, preuve que les interdictions ne sont pas une menace récente, quelques groupements virent le jour au cours des

années suivantes. L'un des plus connus et des plus efficaces était le CLIMM (Comité pour la Levée des Interdictions Motocyclistes à Montréal). Ses actions, quoique louables, arrivaient encore une fois après le fait.

En 1988, c'est la consternation car une hausse de 40% du coût des plaques d'immatriculation frappe le monde motocycliste. Rares furent les personnes qui virent venir le coup et encore plus rares celles qui furent en position d'agir au lieu de réagir. Il y a donc mobilisation et formation du «Comité du 40%» dont faisaient partie BRO, la FMTQ (Fédération Moto-Touriste du Québec), les Élités de Montréal, l'Association des Propriétaires de Motos Anglaises du Québec, l'AMMQ (Association des Marchands de Moto du Québec) et quelques autres. Forts du coup qu'ils venaient de subir, ils réussirent à rassembler près de 20 000 motocyclistes sur la colline parlementaire pour protester contre cette hausse injustifiable. La mobilisation fut de courte durée car en 1989 ils ne furent que 1200 à s'y rendre et le nombre atteignit à peine 200 en 1990. Le nombre de motos immatriculées chuta. De plus de 100 000 qu'il était avant la hausse, il passa à un maigre 50 000 au début des années 90. Cette démobilitation devint tellement paralysante que ceux qui vivaient des ventes de la moto reprirent le flambeau à l'intérieur du «Comité du 40%». Ils avaient constaté l'effet dévastateur de la hausse du coût des plaques sur le marché de la moto. Parmi ceux-ci, on comptait l'industrie de la moto (MMIC), les écoles de conduite, les magazines, bref tout le monde sauf les principaux concernés, les organisations motocyclistes elles-mêmes. Évidemment lorsqu'un groupe laisse à l'abandon un champ de revendication, un autre le reprend mais pas nécessairement pour les mêmes buts.

L'AMPLEUR DU PROBLÈME

Cette situation préoccupa plusieurs asso-

ciations et leurs dirigeants, particulièrement de la région métropolitaine, bassin d'un grand nombre de motocyclistes. En 1989, une des associations métropolitaines les plus actives et l'une des seules au sein de la FMTQ à avoir une perspective politique, voulut se défendre contre les interdictions qui se multipliaient dans sa région. Il est vite apparu que les pressions locales ne pourraient à elles seules résoudre le problème. Les discussions menèrent donc à la création de l'AMM (Alliance Motocycliste Métropolitaine) dont l'objectif était d'unifier les forces des motocyclistes et d'organiser des actions. À cette époque, les régions communiquaient peu entre elles et n'allaient pas nécessairement dans la même direction. L'AMM joua donc, par son ouverture, un rôle rassembleur en invitant plusieurs régions à assister et à participer à ses rencontres et prises de décisions. Il faut se rappeler que les moyens de communication étaient précaires car peu de magazines motocyclistes traitant des droits existaient à l'époque. Seul le Moto-Nouvelles de la FMTQ véhiculait ce genre d'informations et il faut admettre que c'était trop peu pour l'ampleur des dossiers à traiter et du nombre de motocyclistes à rejoindre.

Il fallait une organisation à l'échelle nationale pour que son rayonnement draine l'ensemble des motocyclistes et qu'elle puisse coordonner leurs efforts.

Pas facile de rassembler tout le monde car les associations de motocyclistes étaient isolées et parfois même communiquaient à peine. C'était également l'époque où la marque de la moto distançait les motocyclistes entre eux.

Les interdictions continuèrent à se multiplier obligeant les associations à redoubler d'efforts pour s'unifier face à la menace commune. Plusieurs acteurs prirent les choses en mains afin que des actions tangibles soient posées. Parmi ces derniers signalons entre autres l'implication de Jano Lafrenière (Harley Association Québec, l'ancêtre de l'AMAQ), Edouard Viau, Claude Masson et Jacques Laliberté (Gold Wing Road Riders Association), Jean Diamond, André Pichette et Pierre St-Amant (Association motocycliste Tétreaultville), Michel Houde (Association motocycliste Valleyfield) et, évidemment, trois des piliers originaux, Ginette Blouin, Michel Désalliers et Marc St-Laurent (Association motocycliste Radisson). Ces intervenants sont sans nul



LE 2 OCTOBRE 1993, LE CAPM VOYAIT LE JOUR.

«Il fallait une organisation à l'échelle nationale...»

doute, les instigateurs du mouvement de fond qui mena à la création du CAPM.

LES IDÉES SE CLARIFIENT

Bien que les discussions orageuses et les pressions de toutes sortes furent le lot quotidien à cette époque, graduellement certains consensus commencèrent à faire surface. La FMTQ ne pouvait à elle seule représenter tous les motocyclistes face aux autorités car certains regroupements ne s'y reconnaissaient pas ou ne s'y retrouveraient jamais. Sans parler des milliers de motocyclistes autonomes qui ne voyaient aucun intérêt à faire partie d'associations. Mentionnons entre autres HOG (Harley Owners Group) qui dans sa charte interdit à ses chapitres de prendre officiellement des positions politiques. À lui seul, il avait autant de poids que la FMTQ.

De plus en plus d'adeptes favorisaient la création d'une entité autonome, semblable au MRF (Motorcycle Riders Foundation) américain qui, avec son millier de membres, s'occupait exclusivement des droits des motocyclistes. En effet l'AMA (American Motorcyclist Association), l'équivalent de la FMTQ sur le territoire américain, a rapidement reconnu le MRF comme l'entité idéale défendant les droits de tous les motocyclistes américains dont ses membres se chiffrent à plus d'un quart de million. Le rôle du MRF n'est pas d'avoir du «membership»

pour faire compétition à l'AMA. Essentiellement, il regroupe des partisans de toute provenance convaincus de la protection des droits des motocyclistes et laissant aux groupes qui défendent leurs intérêts la responsabilité de travailler avec les autorités à l'amélioration de leur sécurité. De cette façon, les actions politiques peuvent être menées sans porter préjudice aux groupes qui défendent les intérêts des motocyclistes. D'ailleurs, en matière de politique, l'AMA s'identifie comme étant membre du MRF, même si en terme de «membership» elle le surclasse plus de 200 fois. La stratégie de l'AMA et des autres organisations est de s'unir derrière le MRF, seul porte-parole lorsqu'il s'agit de faire valoir les droits politiques des motocyclistes.

Cette structure d'organisations répondait tout à fait au contexte qui prévalait au Québec à ce moment. Plusieurs regroupements (FMTQ, HOG, associations indépendantes,...) représentaient à elles seules près de 25% des motocyclistes et oeuvraient principalement à rendre ce sport agréable et sécuritaire. Il manquait donc une organisation à l'échelle nationale qui les représenterait tous et aurait comme mission de défendre leurs droits et libertés face aux différents paliers gouvernementaux et juridiques.

Une organisation à laquelle ils s'identifieraient et qu'ils appuieraient afin que les actions qu'elle pose soient le reflet et la volonté de la majorité des motocyclistes et reconnues comme telles. C'était également l'occasion d'unifier tous les motocyclistes quelles que soient leurs marques de moto ou leurs idéologies. C'est au cours de cette période (octobre 1992) que la FMTQ devint la Fédération motocycliste du Québec (FMQ).

LE CAPM VOIT LE JOUR

La FMQ donna son appui à la formation de cette organisation autonome à laquelle elle se rallierait lorsque des enjeux politiques en regard des droits et libertés des motocyclistes seraient en danger. C'était la bougie d'allumage nécessaire pour que le tout se concrétise. Le 2 octobre 1993, le CAPM voyait le jour.

A SUIVRE...

Ne manquez pas la suite de cette histoire dans les prochains numéros de la Griffes du Loup, car c'est également votre histoire.

Assemblée générale annuelle

Une réunion bien remplie

Un invité d'Europe, de bonnes nouvelles de la Mauricie, la tristement célèbre norme FMVSS 218...



Pierre Tourigny

C'est à Trois-Rivières, le samedi 26 octobre 2002, que le CAPM tenait cette assemblée.

Les membres du Comité d'action politique motocycliste (CAPM) parlent de mondialisation, de la norme FMVSS218, du casque et de gains importants lors de leur deuxième assemblée générale annuelle.

INVITÉ SPÉCIAL

Le secrétaire général de la Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA), Antonio Perlot, a fait une présentation sur l'harmonisation globale. En gros, c'est la mondialisation appliquée à la moto. La présentation était plus qu'intéressante et a fait réaliser aux participants que l'avenir pourrait être sombre pour les motocyclistes. Voir l'encadré à la page suivante et l'entrevue en page 14.

Antonio expliquait, entre autre, que la dynamique de la moto est différente en Europe. Ici, la moto est plus un loisir. Là-bas, c'est un moyen de transport et les organisations comme la FEMA en font la promotion comme véhicule qui facilite la circulation urbaine. À titre d'exemple, l'Italie compte 10 millions de motocyclistes sur une population de 50 millions.

CASQUE

Normand Noiseux, le responsable du sous-



ANTONIO PERLOT REMET UN DRAPEAU DE LA FEMA AU PRÉSIDENT DU CAPM, MICHEL DÉSALLIERS.

comité sur le casque, a été submergé de questions et commentaires par les participants. La norme FMVSS218 accaparait la plupart des questions.

La cour interprète le règlement sur le casque de telle façon qu'une étiquette portant le numéro de la norme DOT doit se retrouver à l'intérieur du casque. Cette interprétation est contestée par le CAPM puisque le Department of Transportation (DOT) n'exige pas la pose d'une telle étiquette.

Le législateur se servirait de cette interprétation de la norme pour sévir contre les casques illégaux étiquetés DOT par le propriétaire après l'achat. La presque totalité des casques vendus au Québec n'ayant pas l'étiquette FMVSS218, des motocyclistes reçoivent des contraventions avec un casque tout à fait légal.

À Montréal, un casque jugé illégal par le policier est saisi. Le sous-comité, qui juge cette pratique illégale, tentera de rencontrer le service de police pour éclaircir la situation.

Pour enrichir sa documentation, le sous-

comité communique avec des organisations de la Colombie-Britannique où la norme sur le casque est beaucoup moins sévère. Les casques de type «Beannie» sont autorisés à l'autre bout du pays.

Finalement, Normand Noiseux a très clairement précisé que le choix de contester une contravention sur le casque revient au motocycliste. Le rôle du sous-comité est de donner le maximum d'information sur le sujet. La décision finale de contester la contravention revient au motocycliste.

MAURICIE

Gilles Lacourse a connu beaucoup de succès lors de la lecture de son rapport. Grâce au travail du sous-comité de la Mauricie, et en particulier celui de Pierre-Paul Bégin, le nombre de stationnements réservés aux motos, dans le centre-ville de Trois-Rivières, va doubler l'été prochain.

QUÉBEC

Le CAPM aimerait bien renforcer sa présence dans la région de la Capitale. Le sous-comité de Québec n'a pour l'instant qu'un seul membre, Pierre Hébert. «...les motocyclistes de la région de Québec doivent assumer rapidement la relève du sous-comité dans le Québec métropolitain, tout autant pour nous à Québec mais aussi par le fait que le CAPM ne peut rayonner à la grandeur du Québec sans ce lien essentiel que procure la capitale.» affirmait Pierre Hébert lors de son rapport.

SILENCIEUX

Me Jean-Pierre Wells, responsable du sous-comité sur les silencieux, a fait une mise à



GILLES LACOURSE DE LA MAURICIE PROUVE QUE C'EST LUI QUI A LES BRAS LES PLUS LONGS
LORS DU TIRAGE MOITIÉ-MOITIÉ

jour de la cause de Granby (pour plus de détails, voir page 18). Le champ d'action de l'expert de la couronne a été restreint par la défense. Dans plusieurs causes précédentes, la Couronne utilisait l'expertise de M. Blouin sur tout ce qui concerne les silencieux. Cette fois-ci, le CAPM a réussi à limiter les interventions de M. Blouin seulement sur les composantes d'un silencieux. Il ne peut donc plus parler du bruit des silencieux.

CHANGEMENT

Les sous-comités sur le casque et sur les silencieux changent de noms. Les membres ont accepté la proposition de Normand Noiseux. Le sous-comité sur le casque a été rebaptisé le sous-comité sur la liberté de choix, étant le but ultime du sous-comité. Le problème des silencieux cachant l'homologation, le sous-comité sera maintenant celui sur l'homologation.

ARTICLES PROMOTIONNELS

Ce sous-comité est à la recherche d'un nouveau responsable. Thérèse Ménard, ancienne responsable, a dû quitter par manque de temps. L'assemblée a remercié Thérèse pour le travail accompli pendant son mandat. Denis Roussel est le nouveau responsable depuis le 14 décembre.

SIGNALISATION

Le sous-comité sur la signalisation routière, avec ses 8 ans d'existence active sans interruption, est sans contredit le doyen de ses pairs. Le responsable, Noël-André Scano, a expliqué qu'avec les années le CAPM est

devenu un participant reconnu et écouté lors des réunions de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR). Noël-André mentionne aussi que lors d'une réunion sur les carrefours giratoires (genre de rond-point au lieu de feu de circulation) des invités de France ont mentionné qu'il faut tenir compte des motos lors de la conception de ce type d'intersection. Des motocyclistes ont trouvé la mort dans les carrefours giratoires en France. Il s'agit donc de ne pas commettre les mêmes erreurs.

LIEN AVEC LA FMQ

Les membres ont décidé qu'un des deux postes de vice-président du CAPM sera réservé au responsable de la vie politique de la Fédération motocycliste du Québec (FMQ). De cette façon, on s'assure d'une excellente communication entre les deux corporations puisque l'information sera de première main sur les deux conseils d'administration.

ÉLECTION

Il y avait quatre postes en élection soit président, vice-président aux affaires extérieures, secrétaire et un administrateur. Tous les postes ont été comblés. Michel Désalliers a présenté sa candidature pour un autre mandat comme président. Serge Huard a aussi appliqué comme administrateur pour un autre mandat. Les nouveaux venus sont Normand Noiseux au poste de secrétaire et Roger Bernard au poste de vice-président aux affaires externes. Félicitations et longue vie. ■

ANNIVERSAIRES ET AVENIR

En 2003, le CAPM célébrera ses 10 ans d'activité et la FEMA les 15 ans du mouvement motocycliste européen. Au fil de ces années, le monde de la représentation motocycliste a dû évoluer pour éviter de subir les effets de la mondialisation appliquée à la moto. Quel est l'enjeu? Définir des véhicules pouvant être vendus sur tous les marchés, de l'Europe à l'Amérique du Nord, en passant par le Japon, pour ne citer que les principaux. Les lois de la standardisation et du profit y obligent.

La mondialisation se réalise au sein du Forum Mondial pour l'Harmonisation des Normes de Construction des Véhicules des Nations Unies à Genève, créé par l'Accord Global de 1998, un traité international dont font partie près de 40 pays, parmi eux les Quinze de l'Union Européenne et le Canada. Depuis l'entrée en vigueur de l'accord en 2000, la FEMA par son statut consultatif participe aux réunions en représentant aussi AMA, MRF et FIM. Le but est de parvenir à établir des règlements techniques mondiaux acceptés par les autorités responsables de l'homologation de chaque Partie Contractante et que les constructeurs appliqueront ensuite sur leurs machines, celles que nous conduirons à l'avenir.

Cet avenir est proche. Un cycle de test global pour les émissions polluantes va bientôt être finalisé, les directives européennes s'y réfèrent déjà pour 2006. Une procédure globale de freinage est aussi à l'étude, le Canada étant responsable du développement de la proposition. Ce ne sont que deux exemples.

Pour éviter de subir la mondialisation, il faut agir. Il est nécessaire de sortir de la logique locale, en dépassant le niveau régional et même national, et opérer là où les décisions sont prises. ■

Antonio Perlot
Secrétaire général de la FEMA

FEMA: Federation of European Motorcyclists Associations
AMA: American Motorcyclist Association
MRF: Motorcycle Riders Foundation
FIM: Fédération Internationale de Motocyclisme

An image is worth a thousand words

But which ones and why?



Jennifer Ross

Motorcyclists today have many images.

Whether the tourist, who's been rolling for years; the novice, who just bought his dream machine; the weekend "biker" who rides only as a getaway; or the tough-guy who couldn't care less about anyone - all have an image.

What impact does that image have? For some, motorcyclists inspire fear. The myth of the criminal biker exceeds, by far, the facts. To an outsider, a Harley-Davidson is the same as a Honda - what's the difference again? A touring bike - what's that?

When John Q. Public sees a motorcyclist arriving somewhere with his black leather jacket, his helmet, boots, dark glasses and scarf around the neck, more often than not, they immediately think the "Biker" can only be a member of one of those "gangs" so popular with the press these days. In some towns, restaurants frequented by motorcyclists are off-limits to John Q. Public - what if those are REAL criminals eating there?

A good example of this is, one of the only campgrounds in Old Orchard Beach who used to permit motorcycles on their property with no restrictions in the past suddenly announced an early closure this year to it's two-wheeled clientele. Closed on Labour-Day weekend? A little investigation permitted discovery that the closure only applied to the motorcyclist clientele, if you went with a car or truck - no problem. The reason, a vague reference to some incident with "bad bikers" a bit farther north in the state. And to think, some motorcy-



"...does the simple fact of riding a motorcycle give people permission to live outside the rules of civility?"

clists persist in wanting to show off with loud pipes or bad behaviour to preserve their "tough" image.

Closer to home, certain local rides turn sour for the participants when someone, hiding within the larger group, decides to do a burn out in front of the police station. What image did that project to the public and the police? Does the motorcyclist community want to project that image, or just the one "biker"? Unfortunately for the community, with such behaviour, the images become confused, and the one bad egg's image becomes the image of the many, to everyone's detriment.

Then what of the sport bike riders who have fun rolling along on one wheel or starting off like they were on a racetrack? Is it to show off the speed and agility of their machines, their ability, or their lack of judgement? How many times has a non-rider approached you and asked "Why did they do that?" One can only lift one's shoulders and not understand either.

To others, they are Mom and Dad, or even more often now, Grandma and Grandpa. Well known in their circles. Everyone knows that they are good people who just love to ride around on motorcycles for the fun of it. They do good work, whether for motorcycles or others. They are devoted people who suffer discrimination due to their choice of transportation. They often work hard to improve the motorcyclists negative image by working for charity. etc. Others, even more devoted, infatuated with the heady experience of being on a motorcycle, spend hours and hours trying to sensitise their brothers and sisters to help try and change the situation for the better.

Yes, an image definitely is worth a thousand words. The question, however, becomes does the simple fact of riding a motorcycle give people permission to live outside the rules of civility? Is it really necessary to perpetuate the myth of the outlaw biker, or would it be preferable to practice our passion in a responsible manner? Perhaps it's time to revisit this image. It's up to the riders to decide before someone decides for them. In our overprotective society, it won't take too long before someone decides to protect us from ourselves and to eliminate the non-conformists. Be it with new stricter regulations or even worse, by banning motorcycles completely. ■

This text is the translation of the editorial from volume 1 - number 4 of *La Griffe du Loup*. Original issue and translation by Jennifer Ross

Fame!?

Why we need to be more well-known

And by the way, more support



Barry Faguy

Who wants to become better known?

We do – badly! Our political actions can only be effective if we have support of you folks – motorcyclists, both in percentage and in actual numbers. Our relatively small 100,000 rider community is as you well know, commonly treated differently from the rest of the population – and this for any number of reasons, mostly misconceptions. We aren't criminals, troublemakers, or lacking in respect for others. There is nothing intrinsically different about us. We represent a range of backgrounds, ages, and occupations just as any other cross section of the population would. We are just regular folks who like motorcycles.

WE DON'T GET NO RESPECT!

It's hard to make an impact when neither the government nor the public barely considers your existence as a group in society. Representations that we make need the support of a significant portion of our community if we are to make any headway. True, many thousands of Quebec motorcyclists are indeed aware of us, and have joined us – but it's still not enough. Motorcyclists instinctively have a greater sense of kinship, both because of the uniqueness of the sport, and the comparatively low numbers in the motor vehicle population. A small group like us should be able to get participation levels to an above average degree precisely because of those factors. A genuine dynamism among us should set us apart as far as movements go, allowing for dramatically increased support from the

rider base out there – and thus elicit responses from authorities when we choose to defend our rights.

GOT A BETTER IDEA?

Our present options to get the word out are quite limited. Of course, the best way is the old standard word of mouth. We also use various common activities such as various club meetings, rallies, shows, posters, bulletins, booklets, and this magazine. It would be great to have access to the SAAQ's motorcyclist data-base to reach out to riders, but hey – that ain't about to happen, eh? So meanwhile, imagine if indeed we did manage to incite action & participation from the greater part of motorcyclists – even 50%. The effect would be dramatic. It can be done if that kinship prevails over its counterpart – apathy.

GRAB THE BULL BY THE HORNS!

So, we're asking you to do something. Say something. Tell someone. Join us. Phone someone. Send money. Send praise. Circulate this mag. Something! Now! You can never know the good that can come from the smallest efforts, but on the other hand, we do have a very good idea of what doing nothing can lead to – as we've explained in past issues. Ralph Waldo Emerson, well-known essayist, remarked: "The step from knowing to doing is rarely taken". But it's only those rare acts that lead to accomplishments – particularly when facing issues such as ours that are generally thought to be unwinnable. Virtually all significant accomplishments began with a person or two – an action or two. Any actions – even done by rote or without real belief might open a light for another who'll then go on to make a difference. The 'genius' that is often credited for great accomplishments is actually only 10% inspiration. The other 90% is perspiration – hard work.

Our cause is good and it's fundamental. It's about your considerate rights in our society to safely go where you want with

the vehicle of your choice, the equipment of your choice, at a fair & reasonable cost – to be free from unreasonable restrictions when your actions have no deleterious effects on others. ■

IS IT REASONABLE TO ALLOW MOTORCYCLES CAPABLE OF 300 KM/HR ON OUR ROADS?

Translation from text of last issue of *La Griffé du Loup*. Original text by Mario Robichaud – Translation by Barry Faguy



Since no road in Quebec allows a speed of more than 100 km/hr, what is the rationale that allows for such road rockets? We generally agree that there should be certain speed limits on our roads, but who would want their ride limited to 100 km/hr? There seems to be some sort of contradiction – even some hypocrisy here. It's as though we accept being subjected to certain restrictions on the condition that we can once in a while break those conditions – or at least have the option of doing so. In any case, it's not only in the motorcycle world that we find this contradiction. For example, let's look at the following cars: Porsche GT2 (456 hp, top speed 315 km/hr); Corvette Z06 (405 hp); Dodge Viper (450 hp); BMW M5 (394 hp); etc. (source – CAA, Carguide 2002). Are these cars more acceptable and safe because they cost a lot more than a motorcycle? Nonetheless, they are road legal.

Rencontre avec Antonio Perlot

Le secrétaire général de la FEMA de passage à Montréal à cause de la mondialisation des motos.

Antonio Perlot, secrétaire général de la Federation European of Motorcyclist Associations (FEMA), était de passage à Montréal le 25 octobre 2002 dans le cadre d'un groupe de travail sur la régulation des composantes de la moto.

Par Noël-andré Scano

D'abord engagé comme responsable des relations politiques en février 2001, il occupe depuis juillet 2002 la fonction de secrétaire général responsable du lobbying politique au sein de la FEMA, pour la représentation et la promotion des intérêts des motocyclistes européens. Il remplace le Français Eric Thiollier, qui a quitté ce poste après deux ans de bons et loyaux services. Motocycliste de longue date - il roulait comme passager dès l'âge de 3 ans - issu d'une famille de diplomates, de père italien et de mère suédoise, Antonio est à l'aise dans ses nouvelles activités professionnelles internationales, puisqu'en plus du français et de l'anglais il maîtrise parfaitement l'italien et le portugais. Né à Vienne (Autriche) en 1970, ce jeune lobbyiste a suivi une formation en sciences politiques et relations internationales à l'Université de Rome. Mais lorsque Antonio a postulé pour remplacer Simon Milward à la FEMA, il savait le défi important.

GDL – QUEL ÉTAIT LE BUT DE TON VOYAGE AU QUÉBEC?

Antonio – L'une de celle qui m'amène au Québec en cette fin d'octobre 2002 fait suite à l'accord de Genève de 1998 sur la régulation technique globale (GTR) ou norme mondiale de standardisation des véhicules, équipement et pièces. Cette ren-



ANTONIO DEVANT LES BUREAUX DE LA FEMA contre s'est déroulée à Blainville (PMG Technologies). Une réunion préliminaire pour le développement d'une GTR concernant le freinage des motos. Ces travaux se déroulent généralement au sein des Nations Unies situées à Genève, en vue d'une globalisation des standards techniques motos dans l'avenir. La globalisation des standards est un sujet que la FEMA suit depuis plusieurs années pour le compte de AMA, MRF et FIM dans le cadre d'un accord international de coopération. Le Japon, l'Amérique du Nord & l'Europe font partie des signataires

La raison pour laquelle cette réunion s'est tenue au Québec c'est que le Canada s'est proposé en tant que commanditaire de la GTR freinage moto, et sera donc responsable de porter à terme, avec la collaboration du National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), des travaux de développement technique dans les mois qui viennent.

Pour les motocyclistes, cela signifie que les menaces législatives européennes sur le motocyclisme, exemple : protège-jambes, airbag, mesures d'anti-manipulation, limites sonores, se mondialisent.

La deuxième raison de mon voyage est le plaisir de vivre quelques heures au Québec

et de rencontrer des gens impliqués qui ont à cœur des objectifs similaires. Quelle opportunité de pouvoir développer quelques sujets communs et de faire cette présentation Power Point sur la GTR lors de votre assemblée générale!

GDL – POURQUOI UNE GTR?

Antonio – Actuellement, il y a principalement trois procédures soit, nord-américaine, japonaise et européenne. À terme, il y aura une seule procédure pour tester le freinage des motos, et bien entendu les constructeurs n'auront qu'un standard à respecter. L'Accord de 98 prévoit que la procédure plus stricte soit prise comme base de travail et harmonisée globalement. Dans le cas du freinage, de façon générale la version européenne est la plus performante. Le test des freins en conditions mouillées est bien plus «réel» dans la procédure européenne, et celle-ci est la seule à prévoir un test permettant de tester les systèmes de freinage avancés, tel l'ABS ou le CBS.

GDL – QUELLE EST LA RESPONSABILITÉ DU CANADA DANS CE PROJET?

Antonio – Conjointement au NHTSA, Transport Canada est en train de répliquer les tests de freinage sur différents modèles et selon les différentes procédures existantes en ce moment. Jusque là pas de problème, sauf si ce n'était que l'intention du Canada et des USA est de pousser très fort sur ABS /CBS dans la GTR. Hors, une GTR devrait initialement harmoniser et permettre par la suite d'effectuer un progrès technique. La FEMA a insisté pour que l'ABS/CBS restent une option, et ne deviennent pas de fait obligatoires.

Actuellement, très peu de motos ont ces systèmes de freinage à cause des prix encore élevés. Nous argumentons pour laisser ces systèmes en option. En ce qui concerne les motocyclistes canadiens, une GTR ainsi conçue représenterait un progrès par rapport à la procédure canadienne actuelle,

avec un meilleur freinage sur sol mouillé et une procédure de test de ABS/CBS, mais sans l'obligation à leur achat. Une fois la phase de test terminée, Transport Canada remettra sur la table sa proposition. Cela devrait se produire vers mars/avril 2003. À ce moment là le CAPM de concert avec la FEMA devrait user de son influence pour appuyer une approche sensée.

A ce propos, je compte vous tenir au courant des développements et préparerai dès que possible une fiche résumant les positions à mettre de l'avant auprès de Transport Canada. Il est certain que la contribution des motocyclistes canadiens sera importante dans les prochaines phases de la procédure lorsque la phase de test sur les motos sera terminée et que les résultats seront disponibles

GDL – QU'EST-CE QUE LA FEMA?

Antonio – C'est l'unification (en 1998) de la Federation of European Motorcyclists (FEM) et de la European Motorcyclists Association (EMA) qui a donné The Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA) qui représente les intérêts européens et internationaux de 41 organisations motocyclistes membres, qui elles représentent les motocyclistes dans leurs pays respectifs. Les délégués siègent à toutes les séances du Parlement européen (autant à Bruxelles qu'à Strasbourg) afin de réunir des informations sur les débats relatifs à la législation motocycliste.

GDL - COMMENT EST FINANCÉE LA FEMA?

Antonio – Les fonds proviennent principalement des organisations nationales dont la cotisation annuelle à la FEMA s'élève à 1,2 Euros (environ 1,50\$) pour chacun de leurs membres. Une partie du soutien financier vient également de l'industrie (comme les fabricants Triumph et Harley-Davidson, et l'industrie motocycliste). ACEM, l'association européenne des constructeurs motos, et la Commission Européenne (CE) nous apportent également leur soutien. La capacité de la FEMA à combattre des lois motocyclistes injustes tout en encourageant celles qui sont favorables dépend directement des fonds mis à notre disposition.

GDL - QUEL EST TON RÔLE AU SEIN DE LA FEMA?



MICHEL DESAILLIERS ET ANTONIO PERLOT

Antonio – Le rôle du Secrétariat de la FEMA à Bruxelles est de suivre le travail des institutions européennes, de la phase préparatoire des propositions (Commission), à leur discussion (Parlement européen et Conseil des Ministres) jusqu'à la définition de la législation ayant des retombées sur la moto. Il s'agit de mettre en avant les positions des usagers tout au cours du processus législatif, d'influencer les acteurs (fonctionnaires, parlementaires, autres) en soumettant des arguments crédibles.

Le Secrétaire Général est responsable des priorités, rapporte l'information aux organisations nationales membres de la FEMA, et met en place les stratégies permettant de rejoindre les objectifs décidés par le Comité FEMA. Sur un sujet classique, le travail se fait souvent sur 1 à 2 ans, et ne se limite pas uniquement à l'aspect purement législatif, mais aussi au domaine des relations publiques, de la recherche scientifique, et comporte des relations avec les autres acteurs (industries moto et auto, organisations de sécurité routière, presse...)

GDL - COMMENT LES FONCTIONNAIRES VOUS PERÇOIVENT-ILS?

Antonio – Il est sûr qu'aux yeux de certaines personnes le motocycliste est encore parfois vu comme un «martien», de par son accoutrement. Cela dit au fil des années les parlementaires ont appris que l'habit ne fait pas le moine, et bien au contraire le fait d'être facilement identifiables au milieu de centaines d'autres lobbyistes anonymes cela est un plus. En ce qui est du contenu, nous

apportons souvent des explications qui ne peuvent provenir que de l'expérience directe de l'usager. Les fonctionnaires ont besoin de ces informations pour mener à bout leur travail de manière informée et complète. Détail amusant, certains de nos contacts habituels au sein de la Commission et du Parlement ont depuis passé leur permis moto.

N'oublions pas que notre lobby est un des plus efficaces. Nous jouissons d'un grand respect dans les cercles politiques. Tout ce que nous entreprenons n'est possible qu'avec le soutien de nos membres. Tout ce qui se passe, se passe parce que nos membres sont en arrière. Ce sont les motocyclistes la vraie base de notre mouvement. Nous n'avons aucun intérêt financier ni de pouvoir. Nous n'avons rien à perdre sinon notre liberté. Nous n'avons pas d'autres choix que d'aller de l'avant, de continuer à défendre nos intérêts. Nous pouvons rester à huer et protester, mais si cela n'est pas suivi d'un travail dans les coulisses, par des recherches et la collection d'information, nous pouvons tout aussi bien ne rien faire. Il y a une volonté et des personnes prêtes à travailler fort pour le mouvement.

GDL – HUM, IL ME SEMBLE AVOIR DÉJÀ ENTENDU ÇA DANS DES RÉUNIONS DU CAPM....

Antonio - Pour conclure, il est important de s'allier aux décideurs mais encore plus de se tenir au courant afin de prévenir pour éviter de guérir. À la prochaine. ■

Entre Plume et griffe

Ça va faire les menteries!

Prouvez-le ou taisez-vous.



Noël-André Scano
Motocycliste

Depuis sa naissance, le CAPM combat les attaques directes des médias avides de sensations pour faire monter les cotes d'écoute, mais surtout les rumeurs de certains motocyclistes dont la frustration n'a d'égal que leur ego. Assez c'est assez!

Pour répondre aux médias, ce n'est pas simple mais l'approche se fait graduellement. Par contre, comment réagir aux rumeurs calomnieuses non fondées? Par des faits pour faire taire les mauvaises langues.

Lors d'une prémisses d'augmentation de 40% (cette coalition se nommait le comité du 40%) comment plusieurs milliers de motocyclistes se sont retrouvés au Parlement à Québec en 88 et 90? Pourquoi le CAPM s'est opposé à la loi 126 sur le port obligatoire du casque intégral (liberté de choix)? Qui a rencontré les fonctionnaires de Montréal pour le retrait de plusieurs interdictions (première rencontre le 7 décembre 1993)? Qui a réagi en 1994, lorsque le gouvernement a pigé plus de 20

millions de \$ dans le fonds d'indemnisation de la SAAQ (recours collectif avec le Dr Carol Villeneuve)? Quelle délégation motocycliste québécoise s'est déplacée en mai 96 à l'ICOM à Albuquerque? Qui a fourni argent, temps et heures de travail dans la cause type de Gatineau? Qui était présent aux tables de concertation avec des intervenants de l'industrie, la SAAQ, le Ministère des Transports (première rencontre le 16 juin 1999)? Et si on parlait du règlement 130 sur les silencieux de rechange? Qui se bat actuellement contre l'interprétation du règlement sur le casque, DOT FMVSS 218?

Est-ce que les «critiqueux» assistent aux réunions du CAPM pourtant ouvertes à tous les motocyclistes? J'en doute! La vérité ne s'apprend pas par des rumeurs!

Nous avons de la chance d'être organisés et que des bénévoles croient en la cause motocycliste et nous représentent. Si en lançant des rumeurs vous tentez de démobiler les troupes actives, vous faites fausse route! C'est dans l'union qu'est la force (voir la devise du CAPM). C'est pas parce que tout semble calme que la bataille est terminée! Savez-vous qu'une augmentation du coût des plaques est prévisible pour 2004?

Alors, cessez de détruire, aidez à construire! ■

VITESSE DE 80KM/H POUR LES MOTOS EN SUISSE: LE GOUVERNEMENT DIT NON

Les autorités suisses ont rassuré la Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA) en affirmant que la limite de vitesse maximale de 80km/h pour les motos ne sera pas introduite. Issue positive d'une réunion qui s'est tenue la semaine dernière entre la FEMA et un représentant du gouvernement suisse à Genève.

Récemment, on a pu lire dans les pages d'importants magazines moto allemands que la Suisse se préparait à introduire cette limite très stricte pour les motos, partant du principe que cela aiderait à améliorer la sécurité routière.

La FEMA était présente à Genève la semaine dernière pour représenter les motocyclistes aux réunions des Nations Unies traitant des sujets relatifs à la moto, et a saisi cette occasion pour rencontrer un représentant du gouvernement suisse. Lors de cette réunion, la FEMA a avancé ses arguments contre cette mesure et a exprimé ses réelles préoccupations quant au fait que l'on puisse envisager cette limite discriminatoire. Notre interlocuteur a reconnu ces arguments et affirmé que son gouvernement n'avait pas l'intention d'introduire cette limite de 80km/h. Celle-ci avait effectivement été considérée par les autorités suisses qui ont décidé de rejeter la proposition.

Christina Gesios, FEMA

OFFRES D'EMPLOI

Les postes suivants sont disponibles au sein de l'équipe de La Griffe du Loup :

Adjoint au rédacteur en chef

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

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

Responsable à la distribution

Afin d'élargir la distribution du magazine, il aura comme tâches (activités)

- de prendre contact avec différents organismes susceptibles de recevoir La Griffe du Loup dans le but de les ajouter à la liste d'envois permanente;
- maintenir à jour la liste d'envois à ces organismes

Photographes (plusieurs régions du Québec)

Les photographes auront comme tâche

- de couvrir les événements en rapport avec les droits et libertés motocyclistes de leur région (café rencontres, ralliements, etc.).
- et/ou tout autre événement à la demande du rédacteur en chef.

Caricaturiste/dessinateur

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

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

Nouvelles normes anti-pollution

Fini les motos refroidies à l'air?



Jennifer Ross

L'adoption de nouvelles normes anti-pollution aux États-Unis pourrait changer le portrait de la moto d'ici 2010.

Le fédéral propose de nouvelles normes pour les émissions. Plus de moteurs refroidis à l'air? Plus de carburateurs? Convertisseurs catalytiques? D'ici 2010, les gaz émis par les moteurs de motocyclettes doivent être réduits de 80%, obligeant ainsi les fabricants à utiliser l'injection à l'entrée du moteur et des convertisseurs catalytiques à la sortie pour rencontrer ces nouvelles normes très restrictives. On devra aussi altérer la distribution et autres modifications incluant le refroidissement au liquide.

L'agence fédérale américaine pour la protection de l'environnement, la «Environmental Protection Agency» (EPA) qui a déjà réussi à réduire les polluants émis par les motocyclettes hors-route, les motoneiges, les véhicules tout terrain ainsi que les bateaux à moteur diesel, s'en prend maintenant aux motocyclettes de route. Les acheteurs de motocyclettes neuves dans les prochaines décennies verront certainement une différence dans le design, le style et le prix.

L'EPA a émis sa réglementation proposée le 26 juillet dernier et entend implanter les coupures en deux phases débutant en 2006.

Des limites plus strictes seront établies pour les émissions d'hydrocarbures (HC) et d'oxyde d'azote (NOx) des moteurs, exigeant que les motos de plus de 280 cc réduisent des 5 grammes par kilomètre (g/km) d'hydrocarbures actuellement permis à 1,4 g/km en 2006 et 0,8 g/km en 2010 atteignant ainsi une réduction de 80 pour cent en moins de 10 ans. Les oxydes

«... les gaz émis par les moteurs de motos doivent être réduits de 80%...»



LA FIN D'UN MYTHE VIEUX DE 100 ANS?

d'azote, qui ne font pas l'objet de réglementation en ce moment devront aussi être réduits à 1,4 g/km en 2006 et 0,8 g/km en 2010.

Les motos de plus petite cylindrée doivent aussi rencontrer des normes plus contraignantes, réduisant ainsi les émissions de HC et NOx à 1,0 g/km en 2010.

Les normes proposées pour les motos neuves n'affecteront pas la performance, dit l'EPA, ajoutant que la proposition de l'Agence ne modifie d'aucune façon la loi déjà existante qui fait que ce n'est pas légal de modifier les appareils de réduction de la pollution utilisés afin de faire en sorte que la pollution émise par la moto dépasse les normes. Les propriétaires peuvent faire des changements cosmétiques tels la couleur et le chrome.

Des audiences publiques ont été tenues par l'EPA le 17 septembre 2002 à Ypsilanti au Michigan avec une période de commentaires publics qui s'étendait jusqu'au 8 novembre 2002.

L'American Motocyclist Association (AMA) et la Motorcycle Riders Foundation (MRF) s'inscrivent tous les deux contre les nouvelles normes proposées par l'EPA en

matière de normes anti-pollution pour les motos.

Dans un communiqué émis le 19 septembre 2002, l'AMA s'est insurgée contre les nouveaux règlements en ce qui concerne la sécurité, le coût, la performance et l'homologation ainsi que la survie des moteurs refroidis à l'air.

M. Edward Moreland, vice-président des relations gouvernementales de l'AMA, a mentionné que «Quoique les enthousiastes du motocyclisme sont d'accord de faire leur part pour améliorer la qualité de l'air, ils ne le sont pas pour la destruction de ces véhicules uniques que plusieurs tentent de préserver. Il faut trouver un équilibre afin que tous bénéficient de ce processus de réglementation. Faire autrement serait manquer de vision et serait aussi contre-productif».

De plus, M. Moreland indique que l'AMA est totalement en désaccord avec l'argument de l'EPA à l'effet que les motocyclettes de route contribuent «de manière significative» à la pollution de l'air. Il suggère aussi d'accorder quelques années de plus aux petits fabricants pour rencontrer la première phase des nouvelles normes et d'être exemptés de la deuxième phase. Selon lui, «ceci permettra un abri pour la production quoique limitée de moteurs refroidis à l'air...»

Il a indiqué que la chaleur générée par les convertisseurs catalytiques pourrait entraîner des risques pour la sécurité des motocyclistes et que le coût engendré par ces modifications pourrait rendre les prix inabordables et risquerait de réduire les choix offerts aux consommateurs.

Les nouvelles normes risquent d'augmenter l'utilisation des injecteurs pour le carburant ainsi que les convertisseurs catalytiques. Quelques unités vendues aux États-Unis rencontrent les normes californiennes, qui sont les mêmes que celles requises pour toutes les motocyclettes dans la norme 2010. ■

Cause type en cour municipale

Mise à jour



Gilles Paquin

La cause type de Granby s'est poursuivie le 15 octobre dernier en Cour municipale. Le procureur de la Couronne ayant déclaré sa preuve close, la défense a adressé à la Cour une motion de non-lieu. Il s'agit d'une procédure par laquelle la défense demande au juge de rejeter les accusations lorsqu'elle estime que la Couronne n'a pas fait la preuve des éléments ou d'un des éléments essentiels constituant l'infraction.

Dans tous les cas soumis à la Cour, le principal motif d'interception par les policiers est le niveau sonore produit par les motocyclettes. Outre la description technique du système d'échappement et de ses

«... la défense a adressé à la Cour une motion de non-lieu.»

composantes, que les silencieux à l'origine de cette cause semblaient d'ailleurs respecter, le règlement sur les systèmes d'échappement actuellement en vigueur ne fait référence à aucune unité de mesure pour déterminer ce niveau sonore. Le règlement mentionne «qu'aucun des éléments de ce système ne doit avoir été remplacé, enlevé, ajouté ou altéré de façon à augmenter le niveau sonore ou les risques de brûlures par rapport au système installé par le fabricant de la motocyclette.» La preuve n'a pas été faite que les silencieux présentés à la Cour ne respectaient pas les normes d'importation du fabricant. De plus, le niveau sonore auquel on réfère dans les normes d'importation est celui généré par l'ensemble de la moto. Une chose est claire, il est permis de changer son système d'échappement par des pièces de remplacement non d'origine. Malheureusement, le

libellé actuel du règlement fait en sorte qu'il incombe à l'utilisateur de faire la preuve de la conformité du système, faute de normes précises.

Le procureur de la Couronne a toutefois rappelé au juge que les défendeurs recherchent d'abord des «feelings», des vibrations et que cela est important pour leur image! Aucune preuve en ce sens n'a cependant été présentée à la Cour.

Enfin, le sous-paragraphe 1303.4 du règlement indique que le silencieux «ne doit pas porter de mention ou être identifié par son fabricant ou le fabricant de la motocyclette comme étant destiné à un usage spécial ou comme n'étant pas conçu pour être utilisé sur un chemin public.» Aucune preuve raisonnable n'a été faite que les silencieux faisant l'objet de cette cause portaient de telles inscriptions.

La Cour se prononcera le 14 janvier 2003 sur la motion de non-lieu. L'acceptation de celle-ci entraînerait l'acquittement systématique des 10 dossiers en cause. Advenant son rejet, les auditions se poursuivront les 13 et 14 février 2003 avec l'argumentation de la partie défenderesse. ■

JANVIER

- 10 Conseil d'administration du CAPM
- 24 Réunion d'information du CAPM

FÉVRIER

- 1 Réunion des membres du CAPM
- 7-9 Salon de la moto et du VTT de Québec
- 21-23 Salon de la moto de Montréal

MARS

- 1 Conseil d'administration du CAPM

AVRIL

- 4 Réunion d'information du CAPM

MAI

- 3 Réunion des membres du CAPM
- 2-4 Conférence Beast of the East du Motorcycle Riders Foundation (MRF), Maine.
- 10 Conseil d'administration du CAPM
- 18 Journée du Loup VIII
- 31 Journée de la sécurité motocycliste au Québec

JUIN

- 13 Réunion d'information du CAPM
- 20 Conseil d'administration du CAPM
- 19-22 Conférence Best of the West du MRF, Colorado.

JUILLET

- Annoncez vos café rencontres au profit du CAPM

SEPTEMBRE

- 6 Conseil d'administration du CAPM
- 18-21 Conférence Meeting of the Minds du MRF,

Wisconsin.

- 27 Réunion des membres du CAPM

NOVEMBRE

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

DÉCEMBRE

- 13 Assemblée générale annuelle du CAPM

Pour information :

- 514-253-2276
- ou www.capm.qc.ca

Qui était Fred Hill?

Son combat contre le port du casque, ou l'histoire de sa vie



Serge Huard
Extrait des Cahiers du
CAPM numéro 3, 21 mars
1998

Par sa nature, Fred Hill n'était pas un rebelle, encore moins un candidat au statut «d'ennemi public».

Né au Royaume-Uni, dans le Yorkshire, Fred participa à la guerre de 1939-45 comme courrier motocycliste pour ensuite, en temps de paix, poursuivre une carrière dans l'éducation comme enseignant en mathématiques tout en conservant sa passion de la moto.

L'implication de Fred Hill dans le MAG-UK (Motorcyclist Action Group, United Kingdom) et dans la campagne contre la loi obligeant le port du casque débuta en 1976 après que les Sikhs eurent obtenu une exemption de se conformer à la loi sur la base de leur religion. Si les Sikhs ne sont pas obligés de porter le casque, alors personne ne devrait l'être se dit Fred. Ce qu'il visait n'était pas le traitement de faveur alloué aux Sikhs, mais le fondement de la loi elle-même.

Si sa campagne personnelle fut passive, elle n'en fut pas moins absolue parce que Fred n'a jamais payé une amende. Sa boîte aux lettres fut inondée de citations à comparaître en cour. Lorsqu'un journaliste de la presse anglaise lui rendit visite à son domicile pour l'interviewer, Fred lui montra une valise pleine à craquer de contraventions non payées et de citations à comparaître. Ce fut son refus total de payer les amendes, plutôt que le refus du port du casque lui-même, qui obligea les cours à emprisonner Fred, car l'accusation de mépris de cour est beaucoup plus grave. Quoiqu'il fût toujours poli avec les autorités qui le poursuivirent et l'emprisonnèrent, Fred ne fut absolument



FRED HILL RECEVANT UNE DE SES NOMBREUSES
CONTRAVENTIONS

jamais impressionné par les personnes occupant de hautes fonctions et ne fut jamais, il va sans dire, intimidé par aucune d'elles.

Lors d'une comparution en cour, une femme juge tentait de châtier Fred pour avoir défié la loi. Reproduite dans la presse à la grandeur de l'Angleterre, sa réponse fut cinglante en se référant à la féministe Emily Pankhurst (une suffragette anglaise et une militante du mouvement d'émancipation des femmes qui fut emprisonnée de nombreuses fois et qui fit la grève de la faim à plusieurs reprises pour que les femmes anglaises puissent obtenir le droit de vote et qu'elles puissent occuper des fonctions publiques au même titre que les hommes) en ces termes : «Si une femme n'avait pas défié la loi, Madame la juge, vous ne seriez pas assise sur cette chaise».

Fred reçut un total de 31 sentences de prison au cours de sa campagne qui dura huit années, pour des séjours aussi courts que 24 heures jusqu'à un maximum de deux mois, sa dernière condamnation qu'il purgea dans la célèbre prison de Pentonville, à Londres. Lors d'un de ces séjours de 24 heures

qu'il devait purger dans la prison d'un poste de police local, le sergent en charge de la prison, qui n'avait pas verrouillé la porte de sa cellule, lui dit : «Ne bouge pas, Fred, tant qu'il y aura du monde et ensuite fiche le camp le plus vite possible.»

Mais ce ne fut pas toujours facile pour Fred et il eut fréquemment à faire face à des conditions très difficiles, car certains policiers le considéraient et le traitaient comme un criminel de droit commun ou même comme un ennemi public, voire un terroriste (les seules personnes que Fred terrorisait étaient évidemment les juges).

En dépit des nombreuses sentences de prison, Fred s'implique très activement au sein du MAG-UK, participant aux démonstrations pour y adresser la parole sur la question du casque.

Évidemment, Fred se rendait, participait et revenait des démonstrations avec sa moto et, invariablement, sans porter de casque. Il en résulta de nombreuses arrestations. Lors de sa 31^{ème} sentence de prison, Fred subit une attaque cardiaque et décéda dans sa cellule sans jamais avoir cédé sur ses principes.

Tout le monde ne sera pas d'accord avec les agissements de Fred, mais personne ne peut nier que Fred était un motocycliste de principes, un motocycliste fier de l'être et épris de liberté. Un «freedom fighter» comme les motocyclistes anglais le surnommaient.

Fred Hill fait partie de ces passionnés, de ces idéalistes, de ces rêveurs, de ces héros qui font que le motocyclisme demeure un des derniers bastions de l'individualisme dans nos sociétés modernes où le collectif laisse de moins en moins de place à l'individu. À nous de faire en sorte qu'il en soit ainsi encore longtemps. Tant qu'il y aura des Fred Hill, il y aura de l'espoir. C'est le prix de la liberté. ■

Merci à Ian Mutch du MAG-UK (Motorcyclist Action Group - United Kingdom) pour l'envoi de la photo

Au fond des choses

Brisons le silence sur les silencieux



Serge Huard
porte-parole du
CAPM

«Quelle est la position du Comité d'action politique motocycliste sur la question des silencieux?»

Lorsqu'un membre du CAPM est chanceux, c'est ainsi que la question sur ce sujet lui est formulée, c'est-à-dire en des termes semblables qui dénotent une réelle demande d'information. Cependant, lorsqu'il n'est pas chanceux, ce qui arrive parfois, ce même membre du CAPM a plutôt droit à une affirmation gratuite qu'à une question rationnelle, quelque chose dans le genre «le CAPM défend les motocyclistes qui ont des mufflers illégaux». À partir de cet angle, nous allons donc tenter de répondre à nouveau à cette récurrente question et, par la même occasion, nous allons nous risquer à contrer quelques-unes de ces affirmations aussi fausses que gratuites. Tout en sachant très bien que, quoi qu'on fasse, quoi qu'on dise, il y aura toujours des rumeurs... disons fantaisistes.

D'entrée de jeu, rappelons donc la position officielle du CAPM sur le sujet :

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

Cette prise de position, adoptée lors de la réunion du CAPM du 2 décembre 1994, à laquelle étaient conviées toutes les organisations motocyclistes du Québec, n'a jamais été abrogée ou modifiée de quelque manière que ce soit. Elle demeure encore aujourd'hui

«... le CAPM le répète inlassablement depuis ... 1995, l'homologation est la menace la plus sérieuse à avoir jamais confronté le motocyclisme...»

sa position officielle, celle sur laquelle sont basées et sa parole et son action sur le sujet.

Ayant traité en détail du problème des straight-pipes¹ (i.e. absence de silencieux) dans la toute première édition de *La Griffes du Loup*, nous nous concentrerons donc maintenant sur la première partie de cette déclaration de principe, à savoir sur ce qui concerne les silencieux eux-mêmes.

En premier lieu, il importe de bien situer le problème des silencieux dans sa perspective globale qui est celle de l'homologation totale des composantes de la moto. Par homologation, il faut entendre l'établissement de règlements interdisant toute modification ou personnalisation de la moto et pouvant même aller jusqu'à l'interdiction de son entretien par le propriétaire de la moto.

Nombreux sont les motocyclistes nord-américains à encore considérer cette menace comme invraisemblable... Pour ce qui est des motocyclistes européens, eux, ils ont dépassé le stade de la stupéfaction... ils en sont maintenant à la combattre. C'est d'ailleurs eux qui, par leur mobilisation et leur représentation, font en sorte que cette menace ne nous a pas encore frappés de front en Amérique du Nord.

Comme le CAPM le répète inlassablement depuis sa première assemblée bisannuelle tenue à Trois-Rivières en 1995, l'homologation est la menace la plus sérieuse à avoir jamais confronté le motocyclisme, non seulement au Québec mais également dans l'ensemble des pays industrialisés.

C'est aussi ce qu'a expliqué avec force et

détails Antonio Perlot, le secrétaire général de la FEMA², lors de son allocution à l'assemblée générale annuelle du CAPM du 26 octobre dernier. Et c'est d'ailleurs pourquoi nos consœurs et confrères américains de la Motorcycle Riders Foundation³ et de l'American Motorcyclist Association⁴ appuient catégoriquement et résolument la FEMA dans ses démarches et actions contre cette menace.

En quoi le problème des silencieux est-il relié à l'homologation? Comme Simon Milward, le précédent secrétaire général de la FEMA, l'avait mentionné lors du congrès international de Harrisburg (Pennsylvanie), il y a quelques années, «l'homologation totale de la moto débute toujours par l'homologation d'une de ses composantes et le système d'échappement [les silencieux] est la cible privilégiée par ceux qui rédigent et proposent les articles de loi parce qu'elle rencontre habituellement peu d'opposition parmi les motocyclistes».

Tel est essentiellement le pourquoi de la détermination du CAPM à lutter depuis 1995 contre l'homologation de cette composante que constituent les silencieux. Ne pas tout mettre en œuvre pour empêcher que cette menace se traduise totalement ou partiellement en réalité ne serait pas seulement irresponsable de sa part, mais irait aussi totalement à l'encontre de sa mission qui est de défendre et promouvoir les droits et libertés des motocyclistes au Québec.

La perspective globale ayant été définie, quoique sommairement, passons maintenant au contexte particulier qui, lui, contrairement au premier est plus méconnu qu'inconnu avec ce que cela comporte de conséquences négatives et dangereuses.

Depuis 1995, le CAPM a entrepris plusieurs causes judiciaires dans le but de faire reconnaître ou respecter les droits des motocyclistes en ce qui concerne cette composante. C'est-à-dire défendre le droit de pouvoir remplacer les silencieux d'origine ou une partie des silencieux d'origine par des équivalents non d'origine en autant qu'ils ne

soient pas plus bruyants que permis par la norme fédérale⁵. Autrement dit, il n'est absolument pas question pour le CAPM, de quelque manière que ce soit, de revendiquer un «droit» de faire plus de bruit avec les silencieux. Il est uniquement question de rencontrer les normes relatives au bruit... de diverses manières et par différentes options.

Certaines de ces causes judiciaires ont été un succès total, d'autres moins, mais toutes ont été fructueuses à un degré ou à un autre dans l'avancement du dossier. Elles nous ont permis, entre autre, de participer à la rédaction d'un nouveau règlement qui fut adopté en décembre 1998 et qui, pour une certaine période, normalisa relativement la situation et fit cesser le harcèlement systématique et à grande échelle dont un bon nombre de motocyclistes était sujet depuis l'été 1995.

Sans vouloir en égarer plus d'un dans les dédales judiciaires, mentionnons simplement que les sagas judiciaires de Trois-Rivières-Ouest, Valleyfield et Gatineau, pour ne mentionner que les plus importantes, ont apporté une accalmie pour un certain temps... c'est-à-dire jusqu'à ce qu'un ex-policier «expert» à la retraite [il est retraité à titre de policier, pas à titre d'«expert», quoique...] découvre ou invente une nouvelle interprétation dudit règlement. Et c'est cette nouvelle interprétation que nous contestons en cour à Granby depuis le printemps 2002.

Si les straight-pipes sont illégales (ce que nous ne contestons pas et n'avons jamais contesté où que ce soit), il est certain, par contre, que les silencieux de rechange ne le sont pas tous. Notez que nous n'employons pas l'expression «50/50», un terme utilisé uniquement au Québec, parce qu'il peut signifier tout aussi bien une chose que son contraire... comme «50% bruyant / 50% silencieux» ce qui, évidemment, est un non-sens qui ne peut que provoquer inutilement une confusion regrettable.

Ce que le CAPM soutient effectivement, c'est que ce n'est pas la particularité d'avoir un silencieux différent de celui à l'origine de la moto qui fait que ce silencieux dépassera la norme fédérale, c'est plutôt la preuve et rien d'autre que la preuve qu'il produit plus de 80 dbA. Il peut être plus long ou plus court, plus mince ou plus gros, chromé ou noir, avec ou sans baffle, etc. sans nécessairement être plus bruyant. On devrait donc avoir la possibilité —légalement et sans être harcelé —de changer le silencieux, soit dans

«... le CAPM ne défend pas et n'a jamais défendu le droit de modifier ... [les silencieux] dans le but d'en augmenter le bruit.»

le but de personnaliser la moto, soit dans le but de remplacer un silencieux d'origine qui n'est plus fabriqué ou pour toute autre raison, si ce silencieux de remplacement ne dépasse pas ladite norme sur le bruit.

Enfin, nous tenons à souligner, une fois de plus, que le CAPM ne défend pas et n'a jamais défendu le droit de modifier, de perforer ou de trafiquer la structure ou les composantes des silencieux, qu'ils soient de remplacement ou d'origine, dans le but d'en augmenter le bruit. Et ce pour les mêmes raisons qu'il ne défend pas les straight-pipes. Dans les deux cas, ce peut être un choix, mais absolument pas un droit. Si un motocycliste fait un de ces choix, il doit en assumer personnellement les conséquences et ce n'est certainement pas au CAPM de se préoccuper des problèmes de celui qui fait pareil choix.

Ce que le CAPM défend et ce qu'il ne défend pas ayant été élucidé, un autre aspect du problème mérite de la part de tous les motocyclistes une attention toute particulière, surtout qu'il est souvent, trop souvent négligé par plusieurs.

C'est un fait indéniable que tous les motocyclistes ne sont pas directement concernés par le problème de l'homologation des silencieux.

Mais c'est aussi un fait accepté que ce n'est pas la totalité des motocyclistes qui sont touchés par:

- * les interdictions de circuler librement en moto dans certaines municipalités...
- * les intentions de certaines personnes en position d'autorité d'interdire ou de limiter l'accès aux motos dites sportives...
- * les projets de quelques autres de ces personnes d'autorité de limiter arbitrairement la puissance ou la cylindrée de certaines catégories de motos sinon des motos en général...
- * le harcèlement de la part de certains policiers...
- * la discrimination envers les motocyclistes...
- * la nouvelle interprétation du règlement

sur le casque qui stipule que tous les casques DOT ne sont plus légaux s'ils ne portent pas aussi la mention «FMVSS 218», etc. etc.

Il se peut, par un de ces miracles dont seule la «société distincte» a le don, qu'un certain nombre de motocyclistes ne soient pas touchés ou concernés directement par ces problèmes. Mais, si tous les motocyclistes ne s'occupaient que de ceux qui les concernent et quand ils les touchent, quel serait l'état de la situation en matière de nos droits et libertés?

C'est pourquoi le CAPM considère que le problème de l'homologation des silencieux, comme tous les autres problèmes mentionnés précédemment, est le problème de tous les motocyclistes. Sinon c'est chacun pour soi, ce qui dans une société comme la nôtre n'a aucune influence.

Être motocycliste, c'est une manière d'exprimer son individualisme. Personne n'oserait nier cette réalité. Cependant être individualiste n'exclut pas la nécessité de la solidarité. D'autant plus que, malgré tous les beaux discours aussi vides de sens que de responsabilité, personne, absolument personne n'a jamais fait la preuve que d'être désuni pouvait être bénéfique à une collectivité, et encore moins quand cette collectivité est aussi marginale que l'est celle des motocyclistes.

Alors, pour maintenir et raffermir la solidarité dont la collectivité motocycliste a besoin, brisons le silence sur les silencieux. ■

MATIÈRE À RÉFLEXION

«Gardons-nous bien de croire que le défaut d'organisation soit une garantie de la liberté. Tout démontre qu'il en est autrement.»

Errico Malatesta

1 Texte disponible sur demande auprès de la rédaction de La Griffe du Loup.

2 Federation of European Motorcyclists Associations, l'influente organisation d'action politique des motocyclistes des pays de la communauté européenne.

3 La MRF, à laquelle adhère l'AMA, est aux USA ce qu'est le CAPM au Québec.

4 L'AMA, l'organisation motocycliste nationale numériquement la plus importante au monde, est aux USA ce qu'est la Fédération motocycliste du Québec au Québec.

5 Loi sur la sécurité des véhicules automobiles; Lois révisées du Canada, chapitre M-10, article 1106 (f) : «Les véhicules sont construits (b) de façon que le bruit soit (iv) inférieur à 80 dbA, mesuré selon la norme SAE J986a, Sound level for Passenger Cars and Light Trucks.»

Affichons fièrement notre soutien au CAPM



CASQUETTE AVEC PALETTE : 10,00 \$
CASQUETTE SANS PALETTE AUSSI
DISPONIBLE : 8,00 \$



T-SHIRT MANCHE LONGUE* 20,00 \$
T-SHIRT MANCHE COURTE* 15,00 \$
*DISPONIBLE EN GRIS ET EN NOIR

PLUSIEURS AUTRES ARTICLES
SONT DISPONIBLES.
CONTACTEZ
LE RESPONSABLE
DES ARTICLES
PROMOTIONNELS.

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 :	Roger Bernard	514-352-9804
SECRÉTAIRE CORPORATIF :	Normand Noisieux	514-847-8669
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 :	Vacant	
OUTAOUAIS :	Marcel Proulx	613-229-0913
QUÉBEC-MÉTRO :	Pierre Hébert	418-657-5232
LAURENTIDES :	François Yelle	450-226-9740

Sous-comités thématiques

ARTICLES PROMOTIONNELS :	Denis Roussel	514-274-9355
CARTE DE PARTISAN :	Claude Masson	514-494-2848
SUR LE CASQUE :	Normand Noisieux	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. 49120, Place Versailles
Montréal, Québec H1N 3T6
Téléphone : (514) 253-CAPM (2276)
Fax : (514) 253-CAPM (2276)
Site web : <http://www.capm.qc.ca>
Courriel : info@capm.qc.ca

Rédacteur en chef de La Griffes 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.

Le casque protecteur

Réellement protecteur?

Tests de la NHTSA sur la conformité des casques: 66% d'échecs



Normand Noiseux

Il y a plusieurs années, le «Department of Transportation» américain a mandaté la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) afin qu'elle effectue des tests sur la conformité des casques.

Ces tests visent à s'assurer que l'étiquetage du casque et sa capacité à résister à des impacts rencontrent les exigences de la norme FMVSS 218.

Les résultats de ces tests sont rendus public depuis 1994. En date d'avril 2002, plus de 720 casques avaient été testés par la NHTSA. Ces tests sont faits sur des casques pris au hasard et non sur tous les types de casques vendus aux Etats-Unis et au Canada. De ces 720 casques, seuls 250 (34%) ont réussi à satisfaire aux exigences de la norme. Il y a donc 470 casques (66%) qui ont échoué ces tests parmi lesquels on retrouve des marques prestigieuses telles que ARAI, BELL, Harley-Davidson, HJC, SHOEI, Simpson et THH pour n'en nommer que quelques-unes. Vous pouvez d'ailleurs le constater par vous-même en allant sur le site : www.abateofma.com/helmetlist.htm

On peut également souligner qu'il n'y a eu aucun test de casques entre octobre 2001 et avril 2002, soit une période de sept mois. Suite aux tests qu'elle doit mener, la NHTSA a un protocole assez complexe à suivre afin de s'assurer que le manufacturier soit avisé. Suite à cet avis, le manufacturier

doit aviser les distributeurs et les marchands du problème décelé et indiquer comment il corrigera la situation. Selon des informations obtenues de la Motorcycle Riders Foundation (MRF), il n'y aurait que très rarement des rappels sur les casques. Ceci veut donc dire que plusieurs casques qui ont été jugés hors-normes par la NHTSA sont demeurés en vente sur les tablettes.

D'ailleurs le site SafetyAlerts qui publie régulièrement les rappels de produits ne fait état à notre connaissance que de trois rappels dans les deux dernières années. En avril dernier, la firme NexL appelait les NXT

«Beanie» modèle MB012, MB031 et MB041 à cause d'un problème d'étiquetage. En mars 2002, la même firme avait rappelé les mêmes casques pour un problème de résistance aux chocs. Et enfin en 2001, il y a eu un rappel des Biker's Choice Helmet fabriqués par Tong Ho Hsing (THH) pour des modèles U-67 fabriqués avant février 2001. Il s'agissait d'un problème de courroie. Le rappel précédent remonterait à 1997 pour des casques Harley-Davidson.

Si nos informations sont exactes, ce n'est pas beaucoup de rappels pour 470 casques qui n'ont pas rencontré les normes. ■



ILLUSTRATION: © XAVIER CONSTANT