



COMBAT EXTRÊME

CAPM
vs
Granby
=
Cour Suprême

MONTRÉAL Nous voilà!



MONTRÉAL 06

La griffe du Loup

Mot du C.A. 3
Un urgent appel à la coordination des actions

Éditorial 5
Journée du Loup XI
M comme dans.....

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

Cyberespace 8
Forum Internet
Une petite mise au point s'impose...

Brin de jasette avec... 9
Gilbert Perreault
L'implication extraordinaire, d'un homme ordinaire

Sixième Conférence Bisannuelle 10
Les cartes sont sur la table...
Mais le jeu demeure ouvert!

Europe 12
Vieux pays...Nouvelle vision
Le rapport MAIDS du sérieux

Mémoire 14
«Les Motocyclistes»
75 pages d'argumentations solides

Editorial I
Day of the Wolf XI
M as in.....

CAPM II
Wanna be part of the Solution!
So how do I sign up, here?

CAPM III
Member vs Supporter
What's the difference?

Day of the Wolf XI IV
May 21nd, 2006

Journée du Loup XI 15
Dimanche 21 mai 2006
Des départs tous azimuts...

Lettre Ouverte 16
M.Harbour,
...j'ai quelques mots à vous dire!

Chronique Judiciaire 17
Un appel en Cour suprême: Oui ou Non ?
Se poser la question c'est y répondre!

Situation politique 18
Dossier des immatriculations
Les positions se durcissent...Les motocyclistes se mobilisent...

Nouvelles internationales 20
Des nouvelles de notre petite planète

Entre Plume et Griffes 21
Mousquetaires à vos montures!
Un pour tous & Tous pour un

Au-delà des apparences 22
La SAAQ à la croisée des chemins...
Quelle est la solution? Moins de victimes ou plus de \$\$\$?

Agenda 25
Journée du Loup -
Bénévoles recherchés

Journée du Loup XI 28
Le 21 mai 2006, tout le monde à Montréal!
Le CAPM vous attend à Blue Bonnet

Mot du C.A.

UN URGENT APPEL À LA

COORDINATION DES ACTIONS

La grogne a gagné les motocyclistes. Comme les automobilistes et autres détenteurs de permis de conduire, ils sont sous le choc suite aux récentes déclarations d'intention de la SAAQ. Mais à la différence des autres usagers, les motocyclistes sont franchement révoltés et pour cause.

Il est sain de se révolter face à une injustice si, et seulement si, ceux et celles qui se révoltent savent allier leurs arguments à des actions volontaires, concrètes, et coordonnées. C'est le rôle que peut et doit jouer le CAPM non seulement parce qu'il est le front commun politique des motocyclistes, mais surtout parce qu'il a maintes fois fait les preuves de son efficacité depuis le tout début des offensives de la SAAQ en 1999.

Ce qui est moins sain, et de beaucoup, c'est si cette révolte n'est qu'une expression d'émotivité qui ne conduit qu'à des actions individuelles sans autre lien entre elles qu'un simple dévouement de l'inconscient.

Qu'on ne se méprenne pas sur nos intentions. Nous ne nions pas le potentiel positif des actions individuelles, bien au contraire. Ce que nous affirmons cependant et ce depuis 1999, c'est que ces actions individuelles isolées, qu'elles soient d'éclat ou discrètes, puissent ne pas contribuer pas au gain de cause et même être néfaste à cette cause si elles ne sont parties intégrantes d'une stratégie collective cohérente.

À tous ceux et celles qui comprennent l'absolue nécessité et l'urgence d'agir concrètement, le CAPM lance un appel à se rallier à lui dans le but d'exercer une action maximale dans le cadre d'une stratégie concertée. Qu'il y ait des nuances ou des désaccords avec certaines prises de positions c'est bien possible et c'est même souhaitable pour une vie interne productive. Cependant, le contexte actuel n'est pas favorable aux palabres et il impose d'agir promptement.

Plusieurs actions percutantes sont et seront entreprises par le

CAPM au cours des prochains mois. Si tous les motocyclistes qui ont l'intention d'agir dans un futur immédiat et qui sont actuellement en mode d'action unissent leur force et leur détermination à celles du CAPM, alors, et seulement alors, tous les espoirs seront permis.

«Le CAPM lance un appel à se rallier à lui...»

Parmi ces actions planifiées par le CAPM, il en est une qui est d'une priorité évidente : la Journée du loup du 21 mai prochain. Plus d'un motocycliste québécois sur quatre avait envahi les rues de la Capitale lors de l'édition de 1999. Plus que tout autre facteur, cet appui massif de la collectivité motocycliste s'était avéré déterminant dans la décision des autorités de mettre un cran d'arrêt au projet insensé de tarification de l'époque. Si nous voulons envoyer le même message et obtenir un résultat similaire, nous nous devons de répéter cet exploit cette année.

Osons donc espérer que les motocyclistes québécois sauront passer outre leurs possibles divergences d'opinion et qu'ils seront suffisamment motivés pour traduire leur révolte en un geste concret et qu'ils feront preuve d'une solidarité active. Ce n'est pas impossible... si tous nous coordonnons nos efforts.

Qu'il soit bien clair pour tous et chacun d'entre nous que de ne pas être présent lors de la Journée du loup XI du 21 mai prochain, c'est faire partie du problème puisqu'être absent c'est signifier aux autorités civiles son acceptation ou du moins son indifférence — ce qui est du pareil au même, surtout en politique — face à l'intention de la SAAQ de majorer substantiellement sa tarification en ce qui concerne les motocyclistes.

En fin de compte, c'est de l'avenir du motocyclisme qu'il s'agit....Rien de moins... ■

Conseil d'administration



Des gens d'action...

Photo: Luc Santerre

SOMMAIRE

Rédacteur en chef
Eric Langlois

Équipe de rédaction
Raymond Guitard
Serge Huard
Normand Noiseux
Richard Perron
Jennifer Ross
Noël-André Scano
Pierre Tourigny

Caricaturistes
Daniel Desbiens
Benoît Léonard

Photographe
Luc Santerre

Correction
Danielle Assaad

Recherchiste
Denis Roussel

Envois spéciaux
Robert Laurin

Directeur artistique
Didier Constant

Éditeur
Serge Huard

La Griffe du Loup est le magazine officiel du Comité d'action politique motocycliste (CAPM).
C.P. 49120 - Place Versailles
Montréal, Québec H1N 3T6
Téléphone : (514) 253-CAPM (2276)
Fax : (514) 253-CAPM
Site web : <http://www.capm.qc.ca>
Courriel: info@capm.qc.ca
Rédacteur en chef :
rdclagriffeduloup@capm.qc.ca

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

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

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 41194066

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

Notre mission

Mission de «La Griffe du Loup».

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

Code d'éthique de «La Griffe du Loup».

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

Comité d'action politique motocycliste La mission du Comité d'action politique motocycliste (CAPM):

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

La vision du CAPM:

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

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

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

Pourquoi le loup comme emblème.

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

Il est même parfois accusé à tort d'être la cause de maux aussi nombreux qu'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 des Patriotes au mois de mai. Beau temps, mauvais temps.

Éditorial

Journée du Loup XI

M comme dans...

M comme dans motocycliste, M comme dans manifestation, M comme dans mobilisation, M comme dans moto. En fait, toutes ces réponses sont bonnes, et elles auront toutes un petit quelque chose en commun entre elles dans quelques semaines. Vous nous voyez venir, hein?

Eh oui, cette année, la Journée du Loup XI se déroulera le dimanche 21 mai prochain à Montréal, et rien de moins qu'en son plein cœur. Pourquoi Montréal nous a-t-on demandé lors du Salon de la Moto? Pourquoi pas Matagami? Ou bien Montebello par exemple? Après tout, les deux commencent par un M également!

Et vous avez tout à fait raison, mais cette année il y avait, compte tenu des enjeux cruciaux, «ai-je besoin de vous faire un dessin» que nous allions devoir affronter collectivement, que deux points de chute possibles rien de plus, rien de moins. Soit Québec, soit Montréal. Et Montréal s'inscrit justement dans le cadre d'une stratégie fort complexe de combat que nous avons élaborée et que nous avons nommée «Flexo-Flex». En fait, c'est simple : «nous devons agir là où ça fait mal». Et «cette année ça doit faire mal!!!»

Bien évidemment, si nous vivions dans un monde où il n'existerait aucune menace envers les motocyclistes, aucune interdiction de circuler, aucune menace de mettre à mort notre loisir et moyen de transport. Et que nous ne serions pas dans l'obligation de déposer une demande d'appel auprès de la Cour suprême du Canada concernant la cause de Granby afin de défendre nos droits, ça serait le paradis. Sauf que ce n'est vraiment pas le cas par les temps qui courent! Disons que c'est plutôt l'enfer, et c'est justement ce que nous leur promettons! Mais soyez assurés d'une chose cependant, au CAPM la seule stratégie qui prime c'est la stratégie «Flexo-Flex», et si un jour nous avons besoin de nous à Matagami ou à Sayabec, soyez certains que nous y serions.

Cependant cette journée, pour être un succès, n'a besoin que de vous, en fait c'est super simple votre présence est la clef du succès de La Journée du Loup, ce n'est pas plus compliqué que ça. Pour faire facile, il y avait tout près de 150 000 motocyclettes immatriculées au Québec en 2005, ce qui veut donc dire que nous de-



Eric Langlois
rdclagriffeduloup@capm.qc.ca



vriens être tout autant le 21 mai prochain. Ok ok nous sommes peut-être un brin trop optimistes, nous l'avouons, mais à peine. Considérant les enjeux majeurs à venir en regard de la pratique du motocyclisme, le poids du nombre ainsi que la représentativité des différentes régions du Québec à la Journée du Loup donneront non seulement une latitude importante au CAPM lors des différentes négociations, mais interpellent sévèrement les élus «après tout, ce sont quand même eux les boss!» au fait de notre mécontentement envers la SAAQ. Car trop, c'est trop!

En termes clairs, cette année vous n'avez pas le choix d'y être. Ah oui, certains vont nous dire : «Heuu un instant là, on a toujours le choix dans la vie!» Ah ouinn c'est vrai ça....Sauf que le choix qui se propose à nous c'est le risque de payer et de payer beaucoup plus cher, non seulement nos immatriculations de motos mais également nos permis de conduire. Si ça c'est un choix en tout les cas ce n'est sûrement pas le nôtre. Est-ce le vôtre?

En plus d'être une journée à vocation politique, la Journée du Loup est l'excuse rêvée pour faire une belle ballade entre amis. De plus, cette année, vous aurez l'occasion de participer à une démonstration publique via une parade dans les rues de Montréal. Ça promet!

Et tant qu'à être parmi nous, profitez-en pour aller faire un tour au kiosque des articles promotionnels. Vous allez être surpris et surprises du vaste choix offert. Et surtout, ne passez pas à côté du superbe chandail conçu spécialement à l'effigie de cette Journée du Loup. Car après il sera trop tard!!! Également sur place, si le cœur vous en dit, vous pourrez contribuer à votre cause en devenant partisan ou partisane du CAPM pour seulement 20,00 \$, «car l'argent c'est aussi le nerf de la guerre». Vous allez non seulement contribuer financièrement à nos combats qui sont également les vôtres, mais vous allez également recevoir quatre numéros de *La Griffe du Loup* annuellement pour vous tenir informés, c'est un «méchant bon deal!» ■

Bonne Journée du Loup!
Au plaisir de vous y retrouver!

Exprimez votre opinion ! Tous les textes reçus seront publiés s'ils respectent la philosophie du code d'éthique de *La Griffe du Loup* (page 4). Envoyez vos textes au CAPM par courrier (coordonnées page 4) ou via le site web (www.capm.qc.ca).

Note de la rédaction

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

C'est le bout de la marde!

Écoutez bien celle-là : "Un "vrâ biker" blâmait le CAPM de ne pas avoir laissé les plaques augmenter en 1999." Y vont augmenter de toute façon pis au lieu de payer 600\$ on va payer 1000\$. Les manifs ça sert à rien. Ça va augmenter pareil". Il se demandait s'il allait plaquer son "bike" cette année!?!?! Ça c'est un vrai "gars de bécyk".

1800\$!!! Y me semble que c'est pas mal d'argent? C'est ce que nous avons économisé depuis 1999 sur nos plaques. Et ce, grâce au CAPM et à ses Journée du Loup.

Collectivement, nous ne méritons pas que le CAPM nous défendent. Nous méritons ce qui va nous arriver et les seuls responsables c'est nous. Je ne comprends pas encore ce qui motive la gang de fous du CAPM à se défoncer pour une potée d'imbéciles pareils?

Grizzly

PS : Lâchez pas pareil, vous faites du bon travail!

La Griffe : Salut Grizzly, Oh non, il n'y a pas de danger que l'on baisse les bras... En fait c'est un peu vrai que nous sommes tous un peu fous et folles au CAPM... Mais de la moto bien sûr ;-)

Un coup de cœur pour le CAPM...

Bonjour, le 14 s'en vient et nous aurons pour cette occasion un petit souper de gang, et nous avons demandé à nos membres de porter du rouge pour cette soirée. Et justement quoi de mieux que le rouge de l'emblème du CAPM que l'on retrouve à l'endos de nos vestes!

Passez le mot et bonne Saint-Valentin à tous et à toutes.

Jean-Guy Morneau

Président

Baie des Chaleurs

La Griffe : Ça c'est de l'amour!

Elle vous suit partout...

Après 4? années à l'extérieur du pays (Mali-Afrique), nous nous apprêtons à revenir au Québec à la fin du mois d'avril prochain. Je profite de l'occasion pour vous remercier de m'avoir fait parvenir au cours des dernières années «La griffe du Loup» de façon régulière, ce qui m'a permis de suivre avec grand intérêt l'évolution des dossiers et de combler certaines périodes disons de «solitude».

Réal Deschênes

Bientôt à Montréal

Au plaisir de se revoir!

La Griffe : Salut l'grand voyageur! Bien premièrement, bon retour parmi nous! Et secundo, si tu as une chance, viens nous rencontrer le 21 mai prochain lors de la Journée du Loup, nous serons heureux de t'y serrer la pince :)

Une idée comme ça

Rien ne nous empêcherait de faire des journées de respect strict du code de la sécurité routière lorsque nous roulons en groupe. Car en groupe, c'est beaucoup moins dangereux que lorsque que l'on roule seul. Par exemple, 30 km quand c'est 30 km et 90 km quand c'est 90 km, faire tous nos arrêts avec le pied gauche à terre, et immobiliser nos roues pendant 2 secondes. J'espère juste qu'on ne pourrait pas se faire arrêter pour respecter le code ou bien de nous accuser de faire de la modération de la circulation. Ça serait bien le boutte du boutte...

Moi, je suis prêt à le faire et vous? ...

Yves Pelletier, Partisan

La Griffe : Bonjour Yves... Ah, c'est surtout pas nous qui allons être contre la loi... Car la Loi c'est la Loi!

Le Mémoire du CAPM

Bonjour membres actifs du C. A.P.M.

J'ai fait lecture du mémoire daté du 17 février 2006, vous rejoignez vraiment plusieurs de mes idées sinon toutes, vous avez préparé un mémoire vraiment réaliste de la situation et j'ai particulièrement aimé les solutions que vous y avez annexées.

Petit détail par contre. Le fait d'exiger une surprime aux détenteurs de permis de conduire qui possèdent la classe 6A me semble injustifié pour la simple et bonne raison que depuis plusieurs années, ces gens ont dû déboursier une forte somme d'argent afin de suivre un cours de conduite moto et se soumettre à des exigeantes règles imposées par la SAAQ (cela vaut facilement plus de 1000,00 \$). Alors, ici nous ne parlons plus d'un privilège accordé mais d'une obligation de la part de la SAAQ de respecter ce droit acquis par ces détenteurs de permis de classe 6A.

Robert Laverdière

Saint-Michel-de-Napierville

La Griffe : Tu marques un point là Robert, car effectivement il faut garder en mémoire que l'obtention du permis de conduire d'une motocyclette est un processus particulièrement dispendieux au Québec.

Ils l'ont dit à la Radio!

J'ai appris ce matin à la radio de Radio-Canada, que le CAPM avait tenu sa bisannuelle et qu'il se préparait à combattre les hausses promises par la très contestée SAAQ. Le tout accompagné d'un extrait des propos du porte-parole du CAPM, M. Normand Noiseux. Le journaliste faisait même état du grand nombre de personnes présentes lors de l'événement, soit tout près de 475 selon lui.

Ce fut très plaisant à écouter, on aurait dit une déclaration de guerre mais faite avec beaucoup de diplomatie et de tact de la part d'une organisation particulièrement bien structurée et organisée.

Merci et bravo à tous!

Bernard Nieri

Montréal

La Griffe : C'est pas parce qu'ils l'ont dit à la radio que c'est vrai! En fait, nous étions 500 personnes lors de cette bisannuelle. Comme quoi il ne faut pas toujours croire les journalistes. ;-)

Le calcul vaut le travail!

À qui de droit;

1) Puisque la supposée justification des hausses est reliée aux accidents de la route, comment peut-on me charger un coût prohibitif sur mon permis de conduire auto ET sur ma moto? À ce que je sache, je ne peux me blesser qu'à un seul endroit à la fois, donc mon permis moto devrait tenir compte de ce qui a déjà été payé pour mon permis auto. Je suggère de déduire ce montant du coût au permis de moto.

2) Puisque les réclamations viennent suite à un accident de la route en général, et que ceux-ci sont majoritairement causés par le non-respect du code de conduite, que l'on prélève une portion sur les amendes afin d'aider à payer les indemnités. Faisons payer ceux qui ne respectent pas la sécurité au lieu de détruire une industrie de plusieurs millions de dollars.

3) Augmentons seulement ceux qui auront eu des réclamations en étant trouvés coupables d'infractions ou de négligence dans leur conduite. Que la logique des assurances automobiles s'applique aussi à la tarification des permis.

En espérant que cette aberration n'aura pas lieu...

Susie St-Onge

La Griffe : Salut Susie, ouinn, ouinn pas fou ton affaire. As-tu déjà pensé à remplacer John Harbour de la SAAQ? Car au train qu'il va là, sa place sera sûrement libre d'ici peu!

P :S : Juste un petit détail, Susie, la plupart des accidents ne sont pas majoritairement causés par le non-respect du code de la sécurité routière mais par un ensemble de facteurs incluant celui-ci.

Un petit coup de main!

Bonjour,

Je serais prêt à donner du temps bénévolement pour aider la cause. Je suis un père de famille très impliqué bénévolement dans ma ville et la moto c'est une passion et mon moyen de transport principal pour le travail.

Si les augmentations venaient à avoir lieu, je vais remiser ma moto et tenter de la vendre en Ontario ou ailleurs.

Si vous avez besoin d'aide, SVP n'hésitez pas.

Merci.

Pierre Martel

St-Constant

La Griffe : Ah bien ton offre tombe pile Pierre, justement nous avons quelque chose pour toi le 21 mai prochain. Va vite à la page 25 et communique avec nous pour la Journée du Loup... Nous t'y attendons!



Pour avoir toute l'information, visitez notre site:

www.capm.qc.ca

Forum Internet

Une petite mise au point s'impose...

Début février 2006, les esprits sont échauffés car l'hiver ne semble pas finir... Les ordinateurs servent alors de défoulement, la preuve certaines inepties racontées dans des forums consacrés à la moto, des messages qui interprètent les activités du CAPM jusqu'à faire des insinuations malveillantes sur son intégrité et celle des bénévoles.

Une petite mise au point s'impose et il ne s'agit pas de museler qui que ce soit ou d'empêcher les discussions.

«La liberté commence où s'arrête celle des autres...n'est-ce pas?»

Tout d'abord, le CAPM est un comité «d'action» et, l'action se prépare en coulisses et non sur la place publique! C'est une des raisons pour lesquelles l'information n'est pas diffusée immédiatement sur le site web du CAPM. Le conseil d'administration ne peut étaler sur la place publique ses stratégies! Les gens que nous défendons le savent.

Et s'il y a des «rumeurs», c'est probablement que des motocyclistes ont assisté à des réunions du CAPM puis en ont parlé et l'information s'est déformée suivant l'interprétation de chacun. Alors, on finit par raconter n'importe quoi! On trouve que le CAPM n'agit pas assez vite aux attaques! On met de l'huile sur le feu... Une façon particulière de monter aux barricades! Et le moral des troupes alors?

Ce qui est important et échappe encore à plusieurs, c'est que le CAPM travaille pour et uniquement pour la défense des droits et libertés de tous les motocyclistes au Québec, pas contre!

Il n'y a qu'une seule manière d'être au courant de TOUT ce qui se passe : s'impliquer comme MEMBRE BÉNÉVOLE pour expliquer aux autres la différence. Assister au moins aux réunions, même celles du conseil d'administration (le CA) et être ainsi toujours informé.

Rien n'est caché derrière le rideau sauf pour nos détracteurs.

Une petite parenthèse pour signaler que la

majorité, sinon tous, au sein du CA ou comme MEMBRE BÉNÉVOLE possède une carte de partisan soit annuelle soit une carte de partisan à vie-couple - c'est quand même 300\$.

Oui, l'organisation a un grand besoin de ressources car c'est le nerf de la guerre et, vendre des tablettes de chocolat pour se financer est une solution au manque criant d'argent. Les dossiers sont de plus en plus contraignants financièrement et le CAPM n'a pas les mêmes moyens en \$\$ et en capital humain que ceux qui nous attaquent! Pourtant nous nous défendons pas mal bien!

Une autre parenthèse importante : les personnes qui oeuvrent au sein du CA et les autres qui sont MEMBRES BÉNÉVOLES ont la foi et la passion de la moto. Il faut être fort pour croire à une machine dont les plus gros problèmes viennent de la base.

Les rumeurs par rapport aux critiques ne sont pas constructives car le CAPM doit à chaque fois dire ce qu'il n'a pas fait avant de dire ce qu'il fait ou qu'il va faire!

Si le CAPM a été fondé en octobre 1993, plusieurs personnes encore qui siègent au CA ou MEMBRES BÉNÉVOLES aujourd'hui sont de la première bataille bien avant la fondation de ce comité. Ces personnes sont usées par le travail grandissant et les dossiers de plus en plus compliqués qui nécessitent de l'expertise.

Ces personnes ont (et encore aujourd'hui) sacrifié des journées de travail (non payées, bien sûr!), une vie de famille et même plusieurs balades à moto (peu de motocyclistes aimeraient demeurer enfermés dans un local pour parler dossiers chauds et autres du genre alors que le soleil brille, que l'asphalte est sec et que c'est la fin de semaine!) pour travailler à défendre des motocyclistes sans même savoir s'ils ont une carte de partisan!

Oui, le CAPM est la voix et le seul porte-parole politique des motocyclistes au Québec. Mais laissez-le travailler pour vous! La clandestinité vous dérange? Désolé, venez assis-

ter aux réunions et vous aurez l'heure la plus juste en ville! Le CAPM vous fera part en direct de ses intentions! Pas en jouant à la cachette comme quelques-uns semblent l'imaginer!

C'est inquiétant pour l'avenir d'une organisation qui défend les droits et libertés des motocyclistes de lire des absurdités du genre « j'ai aussi peur du CAPM que du gouvernement!» ou «ne volez pas, le gouvernement déteste la compétition»!

C'est purement une attaque directe pour déstabiliser le CAPM. Et, chaque année, plusieurs coups de butoir du même genre tombent sur la tête de tous ces bénévoles qui travaillent pour VOUS et UNIQUEMENT pour VOUS motocyclistes!

Pourtant, ces personnes ne baissent pas la tête et poursuivent inlassablement leur mission. Mais attention, à force de frapper sur le clou, on vient à bout de sa résistance!

Souhaitons que ces quelques lignes feront réfléchir et comprendre la portée des insinuations qu'on retrouve sur des forums où bien souvent la discussion n'atteint pas des niveaux très élevés. Et c'est dommage!

C'est beau de discuter sur des forums, mais qui agit? Qui rencontre les élus? Qui passe des journées aux tables interministérielles? Qui est présent aux Salons de la moto année après année? Qui va consacrer des heures pour écrire des pages et des pages de Mémoires? Qui présentera et développera ces Mémoires en consultations publiques ou devant les ministres et les députés? Et demain, qui va VOUS représenter pour combattre les augmentations du permis et des immatriculations?

Qui représente les motocyclistes si vous ne le faites pas? N'oubliez pas que «la liberté n'est jamais acquise!»

Alors ne mettez pas en doute l'intégrité même de ceux qui vous défendent, informez-vous d'abord!

Motocycliste, Partisan & aussi - MEMBRE BÉNÉVOLE

Noël-André Scano

Gilbert Perreault

L'implication extraordinaire, d'un homme ordinaire

Au cours de ces trop courtes lignes, vous allez avoir le plaisir de découvrir un homme d'exception pour qui le mot implication ne se mesure qu'à la puissance 10. Et croyez-nous c'est le moins que l'on puisse dire!

Certains d'entre vous le reconnaîtront sûrement, tandis que les autres, la majorité malheureusement, «car la durée moyenne d'un motocycliste québécois étant selon certaines études de 36 mois», apprendront à le connaître.

Mais bon assez de bla bla maintenant, passons aux choses sérieuses...Allons de ce pas à la rencontre de Gilbert...

Malgré une méchante préparation de notre part (liste de question) la rencontre commença par un simple «Salut Gilbert!» et nous voilà partis à l'aventure.

Et quelle aventure me direz-vous, oui car dès le départ, Gilbert fait figure d'exception quant à la règle des 36 mois, en fait son premier contact avec le monde motorisé sur deux roues remonte à 1948. Impressionnant non! À cette époque Gilbert n'a que 18 ans étant un gars «patenteux» de nature, Gilbert patente donc une réplique d'un Whizzer à partir d'un vélo et d'un moteur à essence d'une laveuse à linge. Oui, oui vous avez bien lu, il y avait des moteurs à essence sur certains modèles de laveuse à cette époque. Rappelez-vous que l'électrification des zones rurales du Québec n'était pas encore entièrement terminée à ce moment-là. Gilbert garda cette petite zézette pendant un an tout en y ajoutant plusieurs kilomètres au compteur. Ohh dites-moi, avez-vous une petite idée combien valait un Whizzer flambant neuf en 1948?...Un gros 125 piastres!

Eh bien ensuite, après un peu comme nous tous, la vie suit son cours : la famille, les enfants (3 filles), les activités familiales, le camping, le travail (spécialiste dans les adhésifs), la moto quitte son univers pendant tout près de 30 ans.

1980 sonne un premier et trop court

retour dans l'univers du motocycliste. La saison 80 se fera donc au guidon d'une Honda de 500cc. Cependant, en raison d'un mauvais équipement et ne sachant trop souvent pas où aller se promener (n'étant membre d'aucune association à ce moment-là), il décide donc de vendre sa moto à la fin de la saison.

Mais le véritable coup d'envoi, c'est lors d'un voyage entre chums au Bike Show de Daytona en 1990 où là, la piqûre de la moto revient plus forte que jamais. Dès son retour il magasine pour sa Virago 1100. Mais ce qu'il ne sait pas encore, c'est que son aventure et son implication comme motocycliste était à venir. En 1990, il devient membre de l'AMT Saint-Hubert où il occupe divers postes de vice-président à responsable des commanditaires. Il occupera également par la suite le poste de relationniste pour la RAMM, lequel poste l'amènera à rédiger quelques textes pour la revue de la FMQ. Assez vous pensez? Oh que non, Gilbert est également membre de l'AQVV, de l'AMTTV ainsi que de Gold Wing Québec.

1993 marquera cependant l'un des moments les plus importants au chapitre de son implication comme motocycliste. 1993 est l'année de la création du CAPM et avons-nous besoin de vous dire qui était présent dans la salle lors de cet événement? Gilbert en personne. Et la première question qui lui vint à la tête à ce moment-là fût comment pourrais-je bien les aider. La réponse n'a pas tardé ni son implication d'ailleurs. De 1997 à 2000, Gilbert occupera le poste de responsable aux articles promotionnels du CAPM.

Et là l'aventure commence et pas à peu près, avec ses remorques (une petite au début et un trailer-tente modifié par la suite achetés à ses frais) aux couleurs du CAPM, Gilbert parcourt le Québec d'un bout à l'autre trois fois (Rallye Solidarité CAPM). Il fait également la tournée des divers cafés-rencontres ici et là. En plus des Journées du Loup. En trois ans, il cumule tout près de 85 000 \$ en ventes d'articles promotionnels. Et



Photo: Gilbert Perreault

ce, tout en travaillant concurremment, non mais vraiment faut le faire! Et dire que certaines personnes se demandent si elles doivent déboursier 20 \$ pour la défense de leurs droits, ou encore pire remettent en question leur présence à la Journée du Loup à la vue de quelques sympathiques et infensifs strato-cumululus dans le ciel.

Vous pensez que c'est terminé hein? Avec Gilbert, non, pas encore, il est pratiquement, sinon toujours, présent et actif aux assemblées du CAPM. De plus, il est le second partisan à vie du CAPM. Il fait aussi la promotion au sein du monde motocycliste pour l'événement concernant la FQJC qui aura lieu le dimanche 13 août prochain. Il a également participé à trois Rolling Thunder ces dernières années. Et c'est pas fini! Savez-vous quoi? L'année dernière, il a même changé de moto pour un trois roues et sa conjointe Marie-Paule aime bien se balader avec lui à l'occasion. Voilà pourquoi nous disons que pour Gilbert l'implication ne se mesure qu'à la puissance 10. Gilbert merci pour tout!

La Griffes : Prochain «Brin de jasette avec...» août 2006 avec un homme qui connaît tout, mais vraiment tout de vous! ■

Sixième conférence bisannuelle

Les cartes sont sur la table...

Mais le jeu demeure ouvert!



Photo: Pierre Tourigny

Où toute une journée que celle du samedi 18 mars dernier, enfin vous le savez tout comme nous puisse que vous y étiez. Mais s'il vous a été impossible d'y être (crise d'appendicite par exemple) prenez le temps de lire ces quelques lignes, vous allez être surpris et surprises de la qualité des actions qui furent entreprises par le CAPM cet hiver.

Du monde, du monde et encore du monde...

Tiens, pour vous mettre dans le bain, avez-vous une petite idée à savoir combien nous étions? Allez, dites un chiffre juste comme ça juste pour le fun!...Humm pas facile hein! Eh bien, comme dit l'expression populaire, il y avait du monde à la messe...Oh que oui, car nous étions tout près de 500 personnes, en fait il y avait tellement de monde que certains ont dû même s'asseoir par terre, c'est tout dire. Mais le plus beau dans tout ça savez-vous vraiment c'est quoi? C'est lorsque l'on constate à jaser ici et là, qu'en fait, tout ce beau monde là ne

«Nous étions tout près de 500 personnes... certains ont dû même s'asseoir par terre!»

sont pas nécessairement tous de Montréal mais bien au contraire qu'ils sont de l'Outaouais, de la Montérégie, de Québec, de la Beauce, de Lanaudière...

Sur le coup de 13:00hrs...

13:00hrs nous voilà donc partis pour atteindre notre vitesse de croisière, en fait c'est plutôt à un rythme effréné qu'à un rythme de croisière bien pépère que la bisannuelle s'est déroulée. Dès le départ Gilles Renaud (président d'assemblée) impose le rythme, car avec tout ce qui se passe par les temps qui courent pas le temps de dormir sur la «switch» si nous voulons passer au travers de notre ordre du jour chargé.

Et voilà ça commence pour de bon maintenant. Serge Huard (président du CAPM) prend la parole et profite de l'occasion pour présenter les membres, la structure ainsi que la mission du CAPM, mission que vous retrouvez en page quatre de ce magazine.

Il explique la différence entre un membre et un partisan.....En fait c'est fort simple «un membre», c'est une personne qui «s'implique activement» au sein de l'organisation : par exemple Serge Huard est un membre, évident non!

Tandis qu'un «partisan» c'est une personne qui appuie moralement le CAPM et qui également de par son adhésion fournit une ressource financière non négligeable au CAPM.

L'équation est super simple, pas de partisans, pas de membres, pas de membres, pas de partisans....Donc pas de CAPM.

En fait c'est clair et net l'élément de base du CAPM ce sont les partisans...sans eux nous n'y serions pas c'est pas plus compliqué que ça!

En terminant il fait appel à la relève avec les nombreux dossiers en cours. Vous êtes plus que les bienvenus dans l'équipe...Joignez-vous à nous, on travaille oui, mais on a du fun aussi...

Un porte-parole qui en a long à dire...

Une chose est certaine cet homme n'a pas eu mais vraiment pas eu le temps de voir passer l'hiver à preuve...Normand explique



Photo: La Griffe



l'effet bœuf qu'a eu la remise des pétitions en octobre dernier à l'Assemblée Nationale. En fait les députés n'en sont quasiment pas encore revenus. Vous ne pouvez pas vous imaginer combien c'est productif une pétition bien faite...Alors signez-la lorsque vous en voyez une!...Au mois de septembre dernier, vous vous rappelez la réunion publique que nous avons tenue à Montréal et qui fut suivie d'une petite manifestation aussi sympathique que spontanée...Eh bien imaginez-vous donc qu'à la suite de cet événement il nous a été possible de rencontrer John Harbour le pdg de la SAAQ bizarre non!... Et dire que certains prétendent que les Journées du Loup ça donne rien ! Ahh ouinn...Justement n'oubliez pas que cette année elle se déroulera à Montréal sur le site de l'Hippodrome (Blue Bonnet) ouverture du site dès 11:00hrs et manifestation politique dans les rues de Montréal à partir de 13 :00hrs.

S'il en est un parmi nous qui connaît bien le dossier de Granby, à part bien sûr Me Jean-Pierre Wells, c'est bien Normand. Il nous explique justement que suite à une analyse approfondie du dossier le sous-comité en est venu à la conclusion de recommander au C/A de porter cette cause devant la Cour Suprême du Canada. Ce que le C/A a autorisé en date du 4 mars dernier. Oui les cartes sont sur la table....Mais le jeu reste ouvert cependant! Sans vouloir vous vendre le punch tout de suite, car La Griffe est la lecture de chevet préférée des procureurs de Granby, nous pouvons vous affirmer qu'ils nous restent d'excellentes cartes dans notre jeu...À suivre...

Un autre dossier important est le mémoire qui fut déposé en commission par-

lementaire le 17 février dernier, un solide document de 75 pages que vous pouvez consulter sur notre site internet. De plus Normand, le 22 mars, s'est dirigé vers Québec afin d'y présenter et défendre son mémoire auprès de la commission où y siègent également des élus.

Nous ne pouvions passer sous silence la fameuse annonce de la SAAQ, à ce sujet Normand se fait rassurant, il n'y aura pas d'augmentation des frais d'immatriculation cette année...Mais attention, pour se faire entendre, la mobilisation des motocyclistes, des marchands, des fabricants s'impose....La réponse n'a pas tardé, car d'ores et déjà une coalition est en marche...Messieurs, Mesdames de la SAAQ tenez-vous bien après les oreilles à papa car cet été ça va brasser!

Honneur à des gens d'honneur...

Trois personnes furent honorées, nous savons pertinemment que ces personnes n'aimeront pas ce choix de mots...Mais que voulez-vous il faut rendre à César ce qui est à César.

Plus souvent qu'autrement ces artisans de l'ombre ont fait, de par leurs actions, jaillir la lumière sur le monde motocycliste.

Le Prix Marc Saint-Laurent

Ce prix revient à «Michel Désalliers», artisan de la première heure du CAPM dont il fut président dès sa création en 1993 jusqu'à tout récemment. Quoi dire de plus, cette phrase à elle seule dit tout...Merci Michel

Fraternité Émérite du CAPM

Deux nominés se retrouvent dans cette

catégorie...Il s'agit à la fois d'un homme et où une femme, c'est selon, et d'une femme...Nous voyez-vous venir? Non! Compliquée notre affaire hein...

En fait le ou la première nominée est hermaphrodite à ces heures, maintenant savez-vous de qui nous parlons hein!..Non...Ok alors voici un indice de plus pour vous aider, il interprétait un rôle dans «Cover Girl» Ahh là vous l'avez deviné il s'agit bien de «Gilles Renaud». Eh oui, Gilles est un motocycliste engagé et ce depuis plusieurs années. Saviez-vous qu'il a également été président de la FMQ à la toute fin des années quatre-vingt-dix voire au début du nouveau millénaire. Au nom de nous tous Gilles merci pour ton implication.

P.S : Si au hasard d'une ballade vous le croisez allez le saluer, je peux vous assurer qu'il n'est pas gênant pour 5 cents.

La seconde personne qui rejoint les rangs de la Fraternité Émérite est nulle autre que «Ginette Blouin» également présente depuis les premières heures du CAPM. Énumérer ici tous les postes et les tâches qu'elle a occupés au cours de ces années, dans l'univers motocycliste, serait beaucoup trop long. Mais laissez-nous cependant vous dire une seule et unique chose, cette femme, de par ses actions, a contribué plus que tout autre à ce que nous puissions aujourd'hui pratiquer notre passion librement. Ginette, merci.

Ici nous adressons un merci tout spécial aux membres de 1340 pour leur assistance au chapitre de la sécurité ainsi qu'à tous les autres bénévoles qui ont fait de cette journée un véritable succès. ■



Photos: La Griffe

Vieux pays... Nouvelle vision

Le rapport MAIDS du sérieux

À quand une étude approfondie sur les accidents impliquant une moto au Québec?

Alors que le gouvernement, par l'entremise de sa filiale financière, la SAAQ, lance des rumeurs d'augmentation plus élevée des droits d'immatriculations pour tous les propriétaires d'une moto sous prétexte que les motocyclistes coûtent plus qu'ils ne rapportent à l'État, le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) demande régulièrement une étude d'accidentologie pour prouver l'incohérence du système, une étude européenne très détaillée est maintenant disponible (<http://acembike.org>)

Le rapport MAIDS - Durée de l'enquête 2 ans (1999-2000)

Cette enquête sur les accidents de moto à l'initiative des constructeurs eux-mêmes a fourni une véritable base de données d'accidentologie impliquant une moto. Pendant deux ans, dans cinq pays et en collaboration avec la Commission européenne et les associations d'usagers, l'étude MAIDS a pu dresser un portrait précis des causes et des responsabilités. Ce qui devrait permettre aux autorités compétentes d'élaborer, voire de mettre en place de nouvelles mesures de sécurité routière.

En lisant ce rapport, on y apprend que sur 921 accidents analysés, 37% seulement provenaient d'une erreur humaine du motocycliste. Souvent causée par une certaine inaptitude du conducteur. Dans 13% des cas, le conducteur a pris une décision inappropriée. Par contre, dans plus de 50% des cas, la première cause de l'accident était une erreur humaine du conducteur de l'autre véhicule (inattention, obstruction temporaire du champ de vision ou de la faible visibilité du motocycliste, angle mort).

«...dans plus de 50% des cas, la première cause de l'accident était une erreur humaine du conducteur de l'autre véhicule...»

Parmi les principales causes d'accident, plus de 70% des conducteurs d'autres véhicules ayant commis une erreur humaine, n'ont pas détecté la présence du motocycliste! Est-ce que cela vous paraît logique?

73,1% des motocyclistes ont tenté d'éviter la collision immédiatement avant l'impact. Parmi eux, 32% ont perdu la maîtrise de leur moto en tentant cette manœuvre.

Ce qui est réconfortant, c'est de savoir qu'un usager de la route qui est aussi, ou a été un motocycliste, est plus attentif et vigilant lorsqu'il conduit (toujours et selon le même rapport). Il a moins de risques de commettre une erreur de perception en ne détectant pas la présence du motocycliste.

«L'impact le plus fréquent avec un motocycliste est une automobile (50,4%)»

À noter que 90% des obstacles, qu'il s'agisse d'un véhicule ou d'un élément environnemental, se trouvaient devant le motocycliste avant l'accident. La route et les autres véhicules sont les partenaires de collision les plus communs.

Les données recueillies tentent à prouver que l'impact le plus fréquent avec un motocycliste est une automobile (50,4%). Ensuite vient la route, urbaine ou rurale. Puis les obstacles imprévus, animal, objet,

véhicules de ferme, etc. Même en Europe, le mauvais état de la route peut être la cause principale ou l'un des facteurs des accidents impliquant une moto (3,6%)! On imagine une étude basée sur des données similaires pour le Québec! Au nombre de trous sur les routes québécoises, pourrait-on parler d'hécatombe?

«Les excès de vitesse n'ont contribué à l'accident que dans quelques cas isolés»

La vitesse, un facteur aggravant en cas de chute, n'apparaît pas comme un facteur déterminant dans les accidents de moto. Dans 75% des cas, la vitesse de déplacement de la moto au moment de l'impact était égale ou inférieure à 50 km/h. «Les excès de vitesse n'ont contribué à l'accident que dans quelques cas isolés», confirme l'étude qui montre que seuls 5,4% des accidents ont été causés par une vitesse supérieure ou égale à 100 km/h.

Les motocyclistes âgés entre 41 et 55 ans sont sous-représentés dans le nombre d'accidents répertoriés. En comparaison, les motocyclistes âgés de 18 à 25 ans sont sur-représentés.

On a constaté que seulement 8% des infractions au code de la route impliquent des motocyclistes contre 18% d'autres usagers de la route.

Un facteur à ne pas oublier est celui de l'entretien ou de l'examen régulier de sa machine. En particulier en ce qui concerne les pneus. Moins de 1% des accidents étaient dus à une défaillance technique de la moto. Il est plus facile d'imaginer un autre usager négliger son véhicule qu'un motocycliste.

Aucune catégorie n'est surreprésentée dans les accidents de motos : les scooters sont très majoritairement impliqués en rai-

son de leur grand nombre (354 accidents). Les sportives, avec 137. Les sport-touring sont assez nettement sous-représentées avec 76 accidents.

«On a constaté que seulement 8% des infractions au code de la route impliquent des motocyclistes...»

Aucune cylindrée n'est sur ou sous-représentée : seuls les moins de 50 cc sont très légèrement en surnombre (42,7% d'accidents pour un taux de risque de 39,8%) tandis que les motos de 750 à 1000 cm³ sont plutôt sous-représentées (8,7% d'accidents pour une exposition de 11,6%), tout comme les plus de 1000 cm³ (6,3% d'accidents pour une exposition de 9,5%).

Pourquoi les statistiques annuelles de la SAAQ pointent constamment les motocyclistes lors d'un accident les impliquant? Une des raisons est probablement le manque d'harmonisation dans la méthode de rédaction des rapports d'accident.

En effet, lors d'un accident, le policier fait un rapport, suivant des témoignages ou des preuves visuelles sur le terrain. Mais la SAAQ doit classer ce rapport en vue d'analyses internes, et c'est là que l'information est souvent erronée voire déviée!

Le rapport MAIDS, lui, se base sur des analyses sur le terrain.

Une bonne formation alliée à une vigilance constante peut vous éviter des surprises lorsque vous conduisez votre moto.

Les cours Moto Pro organisés tous les ans par la FMQ devraient vous apprendre à mieux maîtriser votre machine pour éviter de faire partie des prochaines statistiques. Suivez-les.

Avis à nos fonctionnaires décideurs, avant de mettre en place un mécanisme irréversible pour renflouer les caisses vides, prenez le temps d'étudier le rapport dont il est fait un bref résumé ici et mettez-vous à la tâche pour en produire un d'égale importance! Ensuite vous serez à même de constater que le motocycliste n'est pas seul responsable dans un accident surtout dans le contexte du «no fault». ■

Noël-André Scano

Rapport MAIDS 2004

Reproduction autorisée par l'ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles)

Vous déménagez?

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

Pour tout savoir, visitez notre site Internet:

www.capm.qc.ca



Envoi spécial...

La Griffe du Loup

Ce numéro de *La Griffe du Loup* est exceptionnellement envoyé aux membres de la Fédération Motocycliste du Québec (FMQ), il est à noter que cet envoi jumelé avec le magazine *Motocycliste* ne représente aucun frais pour la FMQ. Le but est de s'assurer une plus large couverture publicitaire de la tenue de La Journée du Loup le 21 mai prochain. Cette journée est la plus importante en regard de la défense des droits et libertés des motocyclistes au Québec. Par la même occasion nous espérons faire mieux connaître le Comité d'Action Politique Motocycliste (CAPM) aux membres de la FMQ. Ainsi si vous désirez recevoir tous les numéros de *La Griffe du Loup* et ne rien manquer en matière de défense des droits et libertés des motocyclistes, devenez partisan du CAPM en remplissant la carte que vous trouverez au centre de ce magazine. . . Bonne lecture!

Mémoire

«Les Motocyclistes»

75 pages d'argumentations solides



Raymond Guitard

La formation des motocyclistes est un des éléments du mémoire intitulé «Les motocyclistes» déposé par le CAPM le 17 février dernier.

Un samedi matin, je me rends chez mon concessionnaire pour y faire quelques achats. Parmi les autres clients, je remarque un «baby-boomer» qui règle les derniers petits détails de sa nouvelle acquisition, une moto neuve du type cruiser, c'est vrai qu'elle est belle avec tous ses reflets de chrome et de peinture brillante! Dehors dans la douceur du matin en jasant avec un des mécanos, j'assiste à la prise de possession de la belle par son nouveau cavalier. Quelques dernières recommandations du vendeur et l'heureux motocycliste passe la première et s'éloigne en empruntant la ruelle vers la rue. C'est à ce moment-là que la scène se corse; notre motocycliste fait la distance comme un pingouin, en s'appuyant sur chacune de ses jambes en traînant ses semelles pour éviter de tomber de sa monture, ce qui au moment de l'arrêt, avant de s'engager dans la circulation a bien failli arriver. Je me suis pris à prier pour que ce type arrive sain et sauf à sa destination.

Cette image me revient souvent en tête, comme plusieurs, j'ai eu des motos étant plus jeune. Il y a 5 ans, l'envie de reprendre les guidons a refait surface et je me suis procuré un 750cc d'occasion pour vérifier!

Bien sûr la passion est revenue et j'avais quand même de l'expérience, mais je me suis vite rendu compte que cela ne faisait pas de moi un motocycliste compétent pour autant. Doute, peur ou lucidité ou un savant mélange de ces émotions ont fait que très vite je me suis inscrit à un cours privé pour m'aider à me remettre en selle après toutes ces années. Vous dire le choc que j'ai éprouvé lorsque l'instructeur m'a fait part des notions de base que j'ignorais même lorsque j'ai appris sur le tas dans ma jeunesse. La moto n'est pas comme la bicyclette; une fois maîtrisée la petite reine laisse des automatismes qui peuvent durer toute la vie. La moto, elle, demande d'acquiescer plusieurs comportements, techniques de maîtrise du véhicule et des stratégies de conduite et personnelles qui me font dire aujourd'hui que la moto n'est pas pour tout le monde. Certains pourront conduire une moto avec une formation adéquate, d'autres n'y parviendront peut-être jamais! Qu'on pense seulement aux techniques de mise en mouvement de la moto, de son maintien en équilibre et la conduite au ralenti et du passage des différents rapports qui deviennent vite une habitude, mais qu'en est-il de partir dans une pente montante, les différentes techniques de freinage doivent être pratiquées de manière assidue puisque l'urgence n'avertit pas lorsqu'elle survient. Rouler semble naturel pour plusieurs mais il faut d'abord négocier les virages en utilisant le contrepoids ou le contre-braquage, savoir réagir en cas de guidonnage, de dérapage, d'aquaplanage ou lors d'une crevaison et aussi savoir quoi faire pour contourner ou franchir un obstacle inévitable sur la route. Avoir une bonne étoile ne suffit pas toujours!

Le premier cours individuel a été une prise de conscience pour moi, j'ai ensuite suivi le cours Moto Pro dispensé par la FMQ, et peu après, un cours avancé en circuit fermé où les manœuvres sont pratiquées à vitesses normales sur route. L'écart entre



«Consultez-le, il est actuellement en ligne juste pour vous!»

mon attitude insouciant «je saute sur ma moto pour rouler» et celle que j'ai adoptée depuis ces formations est considérable. Je respecte encore plus la moto que je connais plus en profondeur et je ne me pense plus invincible comme avant, j'ai découvert que j'avais aussi des limites devenant ainsi je le crois un motocycliste plus responsable. Je pense de plus qu'une session d'appoint au début du printemps n'est pas à négliger, veut, veut pas on est rouillé après un long hiver.

Si nos élus et responsables veulent des réponses à leurs questions telles que : «Quelles seraient les mesures possibles pour diminuer le nombre d'accidents de motocyclettes sur la route?» La formation des motocyclistes est certainement une partie de la réponse. Il faut aussi former les automobilistes à partager la route avec nous. C'est ce que prône le CAPM dans le mémoire déposé, et pour moi, ce n'est que le gros bon sens.

Ah oui! Je repense à mon type du printemps dernier et à sa nouvelle moto, j'espère que ma prière a été exaucée.

La Griffes : Curieux et curieuses d'en apprendre un peu plus sur le contenu de ce mémoire? Alors allez vite vite sur le site Internet du CAPM au www.capm.qc.ca et consultez-le!

Il est actuellement en ligne juste pour vous! Bonne lecture! ■

La griffe du Loup

Day of the Wolf XI

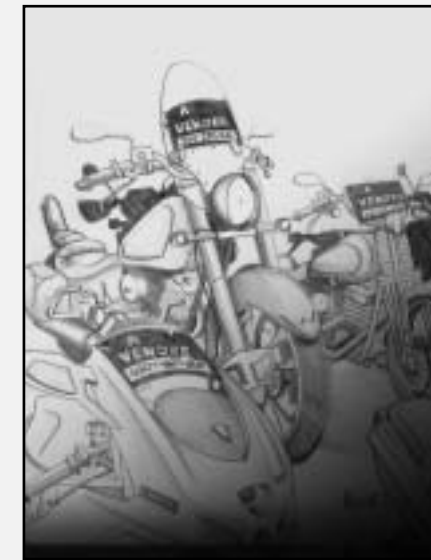
M as in.....

M as in motorcyclist, M as in mad, M as in mobilization, M like in motor bike. In fact all these answers are good, and they will have all one small thing in common between them in a few weeks. You us see coming?

Yes, this year the Day of Wolf XI will be held on Sunday May 21 in Montreal, and nowhere than downtown. Why Montreal you asked at the Motorcycle Show? Why not Matagami?, or Montebello for example? After both also start with an M!

And you would have been completely right, but this year there was, taking into account the high stakes, «need I draw you a picture», which we will all face collectively, that two possible points of landing were available. Either Quebec or Montreal, and Montreal fits precisely within an extremely complex combat strategy worked out and named «Flexo-Flex». In fact it is simple: «we must act there where it hurts». And «this year it must hurt!!!».

Obviously, if we lived in a world where no threat towards motorcyclists existed, no restrictions to ride, no threat to kill our leisure and our means of transport, and we would not be obligated to register an appeal with the Supreme Court of Canada concerning the Granby proceedings, in order to defend our rights, it would be it paradise... except that it is really not the case about now. It more resembles hell, and



«Let us challenge our elected officials because, after all, they are the «bosses» of SAAQ!!!»

say: «Euh, there, just one moment, there are always choices in the life!»... Ah yes, that is true... Except that the choice proposed to us is that of paying and paying too much not only for our bike registrations, but also our motorcycle operators permits. If that it is a choice at all, it is surely not ours. Is it yours?

As well as being a day of political solidarity, the Day of the Wolf is a beautiful excuse to make a beautiful ride with your friends. Moreover this year, you will have the chance to take part in a public demonstration via a parade in the streets of Montreal. That's not your average Sunday ride.

And as long as you are with us, go see our promo articles kiosk... You surprised by the vast choice offered... And especially do not pass up the souvenir T-Shirt designed with the effigy for this Day of the Wolf. Because afterwards, it will be too late!!! Also on location you will be able to contribute to your cause by becoming partisan (or supporter) of the CAPM for only \$20.00, «cause it takes money to win a war». You not only will contribute financially to our fight (which is also yours), but you also will receive four issues of la Griffes du Loup Magazine to keep you informed «devilously good deal!» Good Day of Wolf! Hope to meet you there! ■

Éric Langlois

Quebec Committee for Action on

Politics in Motorcycling (CAPM)

Wanna be part of the Solution!

So how do I sign up, here?

Member vs Supporter: What's the difference?



Raymond Guitard



The Province of Quebec is where the largest number of motorcyclists in Canada can be found, more than 140 000 of us out there. Thanks to its dynamism towards the real problems lived daily by the Quebec motorcyclists; the CAPM maintains a mobilizing influence, guided by its values of dialogue. Anglophone motorcyclists are wired to this continent's rider's community and are a crucial element to the life and success of an advocacy committee such as CAPM. La Griffe du Loup; the official forum of information is therefore saving 4 pages for your opinions, innovative ideas and all of your concerns about the defence and promotion of your motorcyclists rights and freedoms. I know from past conversations that some of you are willing to voice their ideas, vent their frustrations and the talking can go on and on for quite some time. Arguing and convincing others this way is exhausting as you can only reach a limited number of interlocutors at a time. On the other hand writing is more effective, lot of people do so on web forums but the web is so immensely large that the written ideas are diluted in the vast ocean of words. La Griffe du Loup is The place to do it! Power and significance made available at no cost.

I know that for many of you writing can be intimidating, I for one fear of not being

capable to get my message across as I type these lines. Persuasion is an art and trying to get you involved as contributors to these pages in my second language is a challenge. But my hopes are bigger than my fear at this point. The actual situation calls for the mustering of all live forces in the pack whether to fence off threats on our ability to enjoy riding motorcycles as we know it today or to create an environment where riding will be safe, affordable and where sharing the road system with cagers and pedestrians would be a better experience for all of us.

«La Griffe du Loup; saving 4 pages for your opinions...»

We're not the only activists in the motorcycle world, our fellow riders in Europe and United States are also facing problems and opportunities of their own, just like us they resort to all means of action to stand up and be counted. Our fellow riders are sometimes an example to be followed or a source of inspiration leading us to wander off the beaten track, reinventing the wheel another time around is futile but the particulars of our legislation makes for a kind of a unique set of conditions to work with.

Feeling like you have something to howl

about, this is your opportunity. Freedom of choice, licensing fee hike, safety issues, riders' training, awareness of road users, new legislations favouring motorcycles instead of letting the motorcyclists be the latest group to be identified as targets in a war against those who do not conform to what ignorance pose as the only truth, recognition of motorcycles as a solution to traffic and environmental problems, discriminating the types of bikes for licensing purposes, promoting amongst legislators the idea that motorcycling is a Good Thing, fighting the prejudice that still perceives motorcyclists as a deviant minority guilty of antisocial behaviour, leaving politicians and non-motorcyclists decide of our lot. Only a sample of what can be of interest and start writing about.

«Power and significance made available at no cost»

More than ever apathy is gaining in all aspects of our lives, lack of participation to decision-oriented meetings, lack of interest for real information replaced by the tendency to rely on rumours instead, throwing the towel too soon, accepting that all efforts are useless before doing anything concrete are all symptoms of the society we live in, if this is what we want!

I hope, that your interest will be aroused enough to ask yourself, "Why haven't I been a part of this?" Please take advantage of the privileged forum offered. I can't force you to take a stand or to embrace activism, but the other side of the coin is : "That if you choose to do or say nothing, someone else will surely tell you what you are going to do eventually!!" – Nipples. ■



Jennifer Ross

Okay, so you want to become a member? Or is that a supporter? What's the difference? If I join an association affiliated to the FMQ, am I member of your association as well?

«The CAPM is not an association, but a political action committee»

Let's just back up a tad. The CAPM is not an association, but a political action committee and is loosely based on the structure of the motorcyclist rights organizations (M.R.O.s) in the US. The difference is that the only thing with which we deal is the rights and freedoms of motorcyclists. We don't organize any parties or sight-seeing tours. The only annual run that we organize is the Day of the Wolf «Journée du loup» in May. The Day of the Wolf is a peaceful demonstration that we are aware of our rights, and intend to protect them. Other than that, we hold meetings (open to all motorcyclists), and work towards biker's rights. What this means is that there are basically two categories of people involved in making things happen at the CAPM, the workers and the supporters.

«At the CAPM, a member is a person who actively participates in taking action...»

Allow us to differentiate between a member, a partisan «supporter» and those whom we represent. At the CAPM, «a member» is a person who actively participates in taking action on maintaining or gaining biker's rights and freedoms. They are the few "worker bees" who make things happen. Be it a member of a thematic sub-committee, such as Information, Promotional articles, or other. They might also be a member of a regional sub-committee, such as Eastern Townships (Cantons-de-l'Est), Montreal, Mauricie, etc., etc. They may attend only a few meetings, or be pursue an activity such as sales, letter-writing, or other actions. They are young and old, from all walks of society; own all types of motorcycles – some with 30 years experience, some with practically no experience. A member has direct influence on the CAPM's policies and actions.

«A partisan is a person who has neither the time... but who desires lending both moral and financial support... »

«A partisan» is a person who has neither the time nor the inclination to be actively implicated in the ongoing actions, but who desires lending both moral and financial support to the CAPM. While not in possession of the exact number, there are

several thousands of "supporters". They support our cause, that's all.

«The CAPM has the support of the 12000 motorcyclists of the Québec Motorcyclist Federation (FMQ)...»

The CAPM has the support of the 12000 motorcyclists of the Québec Motorcyclist Federation (FMQ) insofar as their Rights and Freedoms go. This collaboration permits the FMQ to be able to discuss security and other related issues with the Quebec Auto Insurance Board and the Ministry of Transport without being reproached for it's political actions. Some of the FMQ's member organizations have decided that all of their members should become "partisans" of the CAPM in order to be well-informed on the situation in Quebec, but not all. The FMQ contributes a small amount for each member to the CAPM to help us out financially. The CAPM also represents the members of other organizations whose charters do not permit them to be politically active. It is on this basis that the CAPM permits itself to be known as the spokesperson for Quebec's organized motorcyclists. ■



Day of the Wolf XI

**MAY 21ND, 2006
MONTREAL**

A motorcyclists' rally in defence of our rights and freedoms

Opening of the site at 11:00 a.m.

Departure of the parade at 1:00 p.m.

The CAPM awaits you at the Hippodrome de Montréal (Blue Bonnet) 7440 boulevard Décarie

To get there: Take Highway 15 to Exit Jean-Talon

For information : (514) 253-CAPM (2276)

**www.capm.qc.ca
info@capm.qc.ca**

There are several restaurants a few minutes walking distance from the site.

La griffe du Loup

Our mission

Mission of «La Griffe du Loup»

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

Code of Ethics of «La Griffe du Loup»

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

Committee for Action on Politics & Motorcycling

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

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

CAPM's vision:

- To be recognized as the only political representative of Québec's motorcyclist community and in turn defend the latter against any organisation attempting to attack or hinder its mission.
 - To develop the necessary competency to ensure a significant presence, whether formal or informal, when dealing with people or organisations that can contribute to its mission.
 - To set in place, maintain, and support structures that are adapted to the mission on a Québec-wide basis.
 - To fight all forms of discrimination against motorcyclists, both from within and without.
- The CAPM, founded October 2nd 1993 and incorporated April 11th 2001, unifies the vast majority of Québec's motorcyclist organisations. It is an independent organisation made up solely of motorcyclists and with neither consideration of their origin nor discrimination of any kind. Our motto is 'Freedom should not be taken for granted', a saying that finds its origins among those whose past efforts have made freedom a possibility.

The reason for the symbolism of the wolf

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

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

- The strength of the wolf is the pack.

The strength of the pack is the wolf.

Then translates to:

- The strength of motorcyclists is the CAPM.

The strength of the CAPM is motorcyclists.

The Day of the Wolf

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

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

Journée du Loup XI

Dimanche 21 mai 2006

Des départs tous azimuts...

Cantons - de l'Est

Sherbrooke
Stationnement MOMO Sports
530, rue Jean-Paul Perrault / Face au Carrefour de l'Estrie
Départ : 9 h 30
Responsable
Langis Morin
819-829-0527

Mauricie

Trois-Rivières
Tim Horton / Centre d'Achat Maxi
Boul. Jean XXIII
Départ : 9 h 30
Responsable
Rénald Lacombe
819-377-2065

Montérégie

Saint-Hyacinthe
Walt-Mart
Saint-Hyacinthe
Départ : 9 h 30
Responsable
Yves Lauzière
450-799-5107

Outaouais

3 départs pour mieux vous servir!
* Concessionnaire Harley-Davidson de l'Outaouais (Secteur Hull)
* Les Promenades de l'Outaouais (Secteur Gatineau)
* Restaurant Chez Clauda (Secteur Masson-Angers)
Tous les départs se feront dès 8 h 00
Responsable
Régent Chagnon
819-986-1799

Québec

Pour infos communiquer avec :
Responsable
Jacques Boily
418-397-4984

Journée du Loup Régionale

Abitibi / Témiscamingue

Départ : 14 h 00 de Malartic vers Val d'Or
Arrivée à Val d'Or 14 h 30



Illustration: Daniel Desbiens

Manifestation politique devant le bureau du Député & Ministre Pierre Corbeil
888, 3e Avenue
Val d'Or
Responsable
Michel Dubuc
819-333-2564

Côte Nord

Sept-Iles
Départ : 11 h 00 du Centre d'achat Place de Ville (Boul. Laure)
Manifestation politique devant l'édifice Bissot situé sur la rue Arneaud à Sept-Iles.
Responsable
Michel Saint-Laurent
418-766-7228

Saguenay / Lac Saint-Jean

Au moment de mettre sous presse nous n'avions pas encore obtenu tous les détails concernant l'organisation d'une Journée du Loup dans votre région. Cependant garder l'œil ouvert pour la tenue d'une éventuelle Journée du Loup dans votre coin de pays.

Gaspésie

Il est possible également qu'une Journée du Loup régionale soit organisée dans le vaste territoire gaspésien. Cependant à ce jour nous n'avons eu aucune confirmation formelle de la tenue d'un tel événement. Mais nous savons que certains gaspésiens et gaspésiennes travaillent fort en ce sens...À suivre...

La Giffe : Et si quelqu'un me garde à coucher tout près d'un bon resto de crevettes...Eh ben j'y vais! ;-)

Lettre ouverte

M. Harbour,

...j'ai quelques mots à vous dire!

M. John Harbour, directeur
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boul. Jean-Lesage, C-4-12
Case postale 19600
Québec (Québec) G1K 8J6

Suite à la lecture dans le Journal de Québec qui annonce une forte augmentation de la partie assurance immatriculation pour les propriétaires de motos je vous fais les commentaires suivants : Que penser d'un directeur d'école qui punirait les élèves qui subissent le taxage ou qui sévirait contre le souffre-douleur de chaque classe sous prétexte que ces derniers se plaignent et font mauvaise réputation à l'école ou qu'ils baissent la moyenne de l'école, et bien c'est ce que vous prévoyez de faire avec l'augmentation de l'assurance immatriculation des motos.

Si nous regardons vos statistiques dans le dossier de presse du Ministre Déprés nous voyons les chiffres suivants :

	Morts	blessés graves	Blessés légers
Motos	57	358	2149
Cyclistes	15	214	2452
Piétons	84	509	3127

Les chiffres démontrent également que les blessés graves et les blessés légers coûtent beaucoup plus cher en \$\$ que les morts, alors comment justifier dans votre système no-fault, (qui est en passant l'un des meilleurs), oui comment justifier l'augmentation qui va nous être refilés. Alors que d'autres usagers de la route impliqués dans les accidents tels : les piétons, les cyclomoteurs, les véhicules agricoles et les véhicules hors route coûtent plus cher et ne cotisent pas un sou.

Par contre, un des résultats de cette hausse sera une diminution du nombre de motos sur les routes. L'industrie de la moto génère plusieurs millions par année, certains disent plus de un milliard votre hausse non justifiée aura pour conséquence des milliers de pertes d'emplois directs et indirects. Votre facture sera peut-être moins grosse, mais celle de votre partenaire aux affaires sociales (assurance-emploi et bien-être social) augmentera sûrement plus que le montant que vous sauverez.

Pourquoi alors ne pas prendre d'autres moyens pour diminuer les accidents impliquant une moto ou un autre usager de la route. La table de concertation sur la vitesse nous a suggéré plusieurs pistes de solutions, celle sur la sécurité routière en fera sûrement autant, pourquoi ne pas sensibiliser les autres usagers de la route comme vous l'avez fait pour l'alcool et la ceinture de sécurité ou encore les campagnes de sécurité sur le retour des autobus scolaires dans le circuit routier en septembre?

La majorité des accidents arrivent en circuit urbain dans des secteurs de moins de 90 k/h et aux intersections. Augmentez les amendes et les points d'inaaptitude pour les fautifs, vous viserez directement les coupables de plusieurs accidents et tous les usagers de la route y compris ceux qui ne cotisent pas (cyclistes et piétons.) L'Ontario et la France l'ont compris, en France il y a eu une diminution du nombre de 2 roues impliquées dans des accidents et des coûts sociaux reliés à ces accidents. Cela même avec une augmentation du nombre de ces utilisateurs, le gouvernement français a réussi cela par un meilleur contrôle de la formation, de bonnes campagnes de sécurité et un durcissement envers les fautifs.

Pour conclure, monsieur Harbour, les motocyclistes ont subi les plus hautes augmentations de la partie assurance d'immatriculation de notre système depuis 20 ans. Les résultats de ces augmentations n'ont pas atteint le but visé, alors pourquoi ne pas innover, chercher et trouver LA SOLUTION qui diminuera le nombre de 2564 motocyclistes impliqués dans des accidents en 2004, cette solution aura également un effet sur les cyclistes et piétons qui étaient 6302 impliqués en 2004 et qui eux ne cotisent pas un sou.

Merci.

Richard Perron, motocycliste
Saguenay.

La Griffe : *Tout comme Richard, vous avez été nombreux et nombreuses à nous faire part de vos commentaires suite à l'annonce de la SAAQ relativement à leurs positions en regard des motocyclistes. Malheureusement par manque d'espace, nous n'avons pu en publier plus qu'une, cependant, soyez assurés que nous nous faisons non seulement un devoir mais également un plaisir de lire chacune d'entre elles. Au plaisir de vous lire très bientôt!*

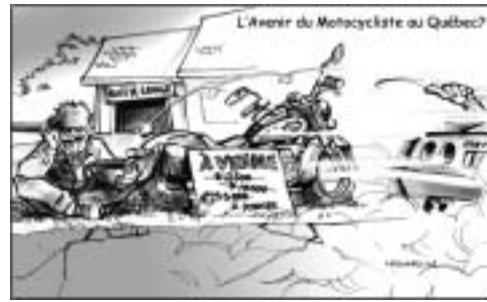


Illustration: Benoit Léonard

Chronique judiciaire

Appel en Cour suprême: Oui ou Non?

Se poser la question c'est y répondre!



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

Le jugement de la Cour d'appel est tombé le 24 janvier dernier. Nous vous rappelons que la demande d'appel de la ville de Granby déposée en octobre 2004 avait été acceptée par la Cour d'appel. Les mémoires des parties furent déposés en février 2005 et l'audience n'eut lieu qu'en novembre 2005. La Cour d'appel a maintenu l'acquiescement de deux des huit motocyclistes. Voici l'extrait du jugement qui en fait foi :

«[81] Dans un premier temps, tel que le juge de la Cour supérieure l'a souligné, il n'y a pas, dans l'un et l'autre cas, de preuve répondant aux règles exposées ci avant d'augmentation du niveau sonore.

[82] Deuxièmement, il est impossible de déterminer, à la lecture des dispositifs précités, si les deux intimés ont été déclarés coupables parce que leur motocyclette respective était munie d'un système de dérivation des gaz qui en augmentait le niveau sonore ou si cette augmentation est la cause de l'affirmation de la présence d'un système de dérivation.

[83] Cette ambiguïté doit profiter aux intimés....»

Quant aux six autres motocyclistes, la Cour d'appel a indiqué qu'elle maintenait le verdict de culpabilité prononcé par le Juge Geoffroy de la Cour municipale de Granby. Mais avant de vous indiquer nos intentions face à ce jugement, permettez-nous de vous citer des passages qui sont importants à retenir, car ils confirment nos prétentions avancées depuis plusieurs années.

«La Cour d'appel a maintenu l'acquiescement de deux des huit motocyclistes»

À qui incombe la preuve d'une augmentation du niveau sonore ou des risques de brûlure, dont il est fait mention à l'article 130 du Règlement ?

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

Est-ce qu'un motocycliste peut utiliser un système d'échappement de remplacement sur sa moto ?

«[45] Deux conclusions découlent de la lecture de cette phrase:

1 – il n'est pas défendu de modifier le système d'échappement d'un véhicule routier;

2 – pourvu qu'il n'en résulte pas une augmentation du niveau sonore ou du risque de brûlure, tel que l'un et l'autre existaient à l'origine.»

Un système d'échappement de remplacement doit-il respecter la conception originale du fabricant de la motocyclette?

«Un système d'échappement de remplacement n'a pas à respecter la conception originale du fabricant de la motocyclette en autant que le système original n'ait pas été remplacé, enlevé ou que l'on y ait rien ajouté ou altéré de façon à augmenter le niveau sonore ou les risques de brûlure.»

Même si tous ces points sont très positifs, ils ne répondent cependant pas aux attentes que nous avons envers ce jugement. En effet, la Cour d'appel ne se prononce pas sur trois conclusions du jugement de la Cour supérieure, laissant ainsi l'interprétation de la Cour municipale prévaloir. À notre avis, ceci ne peut garantir que nous n'assisterons pas à nouveau à des condamnations de motocyclistes à partir des mêmes prétentions que

par le passé.

Nous avons donc longuement discuté de cette situation avec les différents intervenants à ce dossier. Il y avait donc trois choix qui s'offraient à nous. Le premier était de ne pas en appeler de ce jugement et recommencer une autre saga juridique à partir du début afin d'avoir gain de cause. Cette solution serait très coûteuse et prendrait des années avant de donner des résultats. Le second choix consistait à s'en remettre uniquement à la table de travail interministérielle en espérant qu'une solution équitable soit identifiée à court terme. Dans ce cas, le jugement de la Cour d'appel pourrait amener certaines parties à ne pas continuer à chercher des solutions en se disant qu'il n'y avait rien à changer. Le dernier choix était d'en appeler en Cour suprême.

Un appel en Cour suprême est tout de même assez coûteux et il n'y a pas d'appel possible si nous perdons. Ainsi, après de nombreuses discussions avec nos membres, notre conseiller juridique et nos alliés dans cette bataille, le 4 mars dernier, le conseil d'administration du CAPM confiait à Me Jean-Pierre Wells le mandat d'amorcer une demande d'appel en Cour suprême du Canada. Cette décision a été prise afin de nous assurer que la présente interprétation ne porterait pas ombrage aux motocyclistes qui respectent la loi, mais qui ont déjà fait l'objet de contraventions injustifiées.

Ce n'est qu'une première étape puisqu'il faut d'abord demander à la Cour suprême si elle accepte notre appel du jugement. Si cette demande est acceptée, nous devons nous présenter devant la Cour suprême pour plaider notre dossier.

Enfin, nous rappelons que nous ne défendons pas les systèmes d'échappement non conformes, mais nous ne pouvons laisser la présente interprétation du règlement se poursuivre plus longtemps. Cette dernière laisse trop d'ambiguïtés et ne permet pas une certitude quant à la non conformité d'un système d'échappement. ■

Situation politique

Dossier des immatriculations

Les positions se durcissent... Les motocyclistes se mobilisent...



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

Depuis 1999, le CAPM répète que la SAAQ a les motocyclistes dans son collimateur et qu'il ne faut pas prendre pour acquis que ces huit années sans hausse des droits d'assurance dureront éternellement. Puis la nouvelle est officiellement sortie le 28 février 2006 : la SAAQ propose une hausse des contributions d'assurance. J'imagine qu'elle fera enfin taire les détracteurs du CAPM qui passaient leur temps à dire qu'il n'y aurait pas de hausse et que nous avions inventé cette nouvelle pour nous faire de la publicité. Pourtant nous connaissions déjà les intentions de la SAAQ et l'ampleur des hausses qu'elle envisageait. Comme à l'habitude les motocyclistes ont attendu d'avoir le problème devant eux avant de réagir. À croire qu'ils n'apprendront jamais.

Regardons donc quel est l'état de la situation politique en regard de cette annonce. D'entrée de jeu, il est important de mentionner que le projet avancé par la SAAQ est uniquement une proposition de hausse et qu'elle ne saurait être en vigueur qu'en 2007. Il faut d'abord que la SAAQ tienne des audiences publiques avant de pouvoir annoncer ses intentions définitives. Il n'y a donc pas de hausse en 2006.

Cette annonce a cependant eu un impact positif. En effet, elle a soudé plus que jamais tous les intervenants du monde

motocycliste que sont les utilisateurs, les marchands et les fabricants. Ils se sont regroupés pour former une coalition qui établira la stratégie à adopter et les activités qui en découleront. Ce regroupement est appuyé de professionnels de plusieurs domaines afin de ne rien laisser au hasard. La bataille qui se prépare ne sera pas facile et toutes les options seront regardées. L'annonce de la SAAQ a eu pour effet de fouetter les troupes et nous nous battons jusqu'au bout.

«La SAAQ a les motocyclistes dans son collimateur»

La SAAQ, qui a pour mission de «sauver le maximum de vies humaines tout en réduisant le nombre d'accidents de la route», semble plutôt s'adonner pour l'instant à un exercice de stricte rentabilité au lieu de jouer son rôle social. À grand coup de millions de dollars, la société d'état promet des hausses de tarifs qui, pour l'instant, visent principalement les motocyclistes pour renflouer ses coffres. Elle envisage aussi de réduire les coûts du régime en modifiant les règlements en matière d'indemnisation des victimes ce qui ne laisse évidemment pas présager une amélioration des protections pour l'ensemble de la population québécoise. Ces gestes de la SAAQ trahissent une vision devant laquelle il est permis de se demander si le profit ne compte pas davantage que le service à la population. Les motocyclistes, qui sont également des automobilistes et des électeurs, sont furieux de voir la SAAQ se défilier de ses responsabilités.

Dans le document d'information qu'elle a émis le 28 février dernier, la SAAQ déplore que le bilan routier des Québécois se dégrade. Elle propose de corriger la situa-

tion en révisant la loi et les règlements et en réduisant certaines indemnités. Nous sommes sidérés de voir que la SAAQ, qui prétend à coup de grands principes vouloir favoriser les bons comportements routiers, propose des mesures qui, plutôt que de tendre à réduire les accidents par l'éducation et la conscientisation des usagers de la route, pense à réduire ses dépenses sur le dos des accidentés. Rien dans ses orientations ne démontre de quelle façon elle entend renverser la vapeur. Dans le passé, plusieurs campagnes d'éducation telles que celle sur l'alcool au volant, ont donné d'excellents résultats pour modifier le comportement de la population. Pourquoi ne pas travailler de façon constructive et durable au lieu de simplement piger dans les poches des contribuables? Visiblement, la SAAQ n'effectue présentement qu'un exercice comptable en faisant fi de son rôle de promotion de la sécurité routière. Elle tente de régler à grands coups de dollars un problème qui a des répercussions financières, certes, mais qui relève davantage de l'éducation des usagers de la route.

«Le projet avancé par la SAAQ : est uniquement une proposition de hausse»

Le monde motocycliste n'est pas contre une hausse de tarifs qui vise à maintenir le régime d'assurance automobile en bonne santé financière. Toutefois, si des redressements financiers s'imposent, des corrections doivent être apportées. Les motocyclistes sont d'accord pour participer à cet effort, mais il doit être planifié en tenant compte de toutes les variables et pas seulement celle de l'argent. La SAAQ prétend proposer un régime équitable : les motocyclistes veu-

lent qu'il le soit réellement. 264% d'augmentation pour ces seuls utilisateurs, ce n'est pas équitable.

«Les actions entreprises seront en gradation....»

Suite au discours du président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sur les propositions de hausses de tarifs, nous avons réitéré notre intérêt à voir la situation du régime d'assurance automobile redressée, mais en tenant compte de l'ensemble des variables et pas seulement des revenus et dépenses. À titre de société d'État, la SAAQ a la mission de protéger la population, pas seulement d'engendrer des profits. Cela ne veut pas dire qu'elle doit être déficitaire, entendons-nous. Si des rectifications s'imposent, il faut agir. Cependant, à l'heure actuelle, notre société d'État manque clairement de vision en se limitant à des calculs comptables : devant une hausse de ses dépenses, elle cherche uniquement à hausser ses revenus plutôt que de travailler à réduire le nombre de blessés sur les routes. Pourtant, la réalité ne se traduit pas seulement par des colonnes de chiffres à équilibrer! Comment la SAAQ réduira-t-elle le nombre de blessés? Monsieur Harbour prétend vouloir s'y attaquer mais n'annonce aucune mesure concrète.

«...afin d'amplifier graduellement la pression sur la SAAQ et les élus»

«Rien ne nous indique que la SAAQ assumera son rôle de service à la population plutôt que de se contenter uniquement de combler son déficit », a-t-il précisé.

Le monde motocycliste, qui génère annuellement plus d'un milliard de dollars de retombées économiques au Québec, prend très au sérieux les constats de la SAAQ sur la situation financière du régime. Cependant, les propositions de tarifications qui ont été faites peuvent avoir des conséquences désastreuses sur l'industrie motocycliste, laquelle est ouverte à participer au redressement de la situation. Lors des au-

diences publiques qui se tiendront en mai 2006, la coalition des utilisateurs, marchands et manufacturiers de motocyclettes proposera de nouvelles idées qui seront équitables mais surtout, qui tiendront compte de l'ensemble des éléments en jeu et pas seulement des entrées et sorties de fonds. Jamais les différents acteurs de l'univers motocycliste n'ont été aussi mobilisés pour faire valoir leur opinion. Parallèlement, les réactions (d'autres groupes d'utilisateurs de la route (taxis, camions, autobus et autos) laissent entrevoir que le mouvement d'insatisfaction pourrait encore prendre de l'ampleur.

L'autonomie dont dispose la SAAQ, notamment pour fixer sa tarification, lui permet d'agir de façon indépendante des élus. En régissant les coûts de toute l'industrie du transport, elle a le pouvoir d'influencer l'économie de toute la province. Dans une société démocratique, ce pouvoir revient normalement aux élus et non pas à une société d'État indépendante. Cependant, en vertu de la loi 55 adoptée en 2004, la SAAQ est autonome vis-à-vis du gouvernement et peut notamment déterminer les contributions d'assurance automobile sur l'avis d'un conseil d'experts qui doit tenir une consultation publique et lui faire des recommandations.

Jusqu'à présent, la SAAQ n'a pas tenu compte du désaccord des élus face à ses propositions d'augmentation drastique. Pourtant, ce sont eux qui représentent la population. De plus, elle n'a pas tenu compte de la grogne qu'elle a suscité tant chez les motocyclistes que chez les chauffeurs de taxi et dans les transports en commun. Nous espérons qu'elle sera réceptive face aux propositions de la population comme l'a laissé entendre son PDG.

À cet effet, nous déposerons deux mémoires - l'un du CAPM et l'autre de la FMQ - aux audiences publiques qui se tiendront en mai 2006. Ainsi nous aurons deux opportunités de faire entendre la voix des motocyclistes lors de ces audiences. Nous serons également présents aux audiences de la Commission parlementaire des transports et de l'environnement le 22 mars 2006, permettant ainsi de faire valoir nos arguments devant les élus. Parallèlement, toutes sortes d'actions seront entreprises sur le plan politique et médiatique afin d'infléchir la position de la SAAQ.

Au moment d'écrire ces lignes, le mi-



nistre des Transports, Monsieur Michel Després, annonçait la tenue d'une Commission parlementaire afin que la SAAQ explique aux élus la teneur de ses hausses de permis et de contribution d'assurance aux représentants de la population. Nous espérons que le CAPM et la FMQ pourront également être entendus afin d'éclairer les élus sur l'approche plus que discutable de la SAAQ en regard du dossier motocycliste. À la lumière des éléments annoncés, nous sommes convaincus que la SAAQ a une très profonde méconnaissance du milieu de la moto et des impacts qu'engendrerait son projet de hausse. Les actions entreprises seront en gradation afin d'amplifier graduellement la pression sur la SAAQ et les élus. Rappelons-nous que les élus demeurent sensibles à la grogne populaire qui pourrait leur coûter des votes aux prochaines élections.

Par ailleurs, inutile de dire que la Journée du loup XI est d'une importance capitale cette année car elle permettra de démontrer aux élus la mobilisation des motocyclistes à l'égard des revendications du CAPM. C'est le moment ou jamais de faire un geste pour la défense de vos droits et libertés. Il ne faut surtout pas être défaitiste et penser que la bataille est perdue d'avance. Jamais cette journée n'aura été aussi importante. Si l'édition de 1999 avait amené tout près de 30 000 motocyclistes ameutés par une possibilité de hausse, que penser de celle du 21 mai 2006 qui se tiendra à la suite d'une proposition tangible de hausse des contributions d'assurance. À vous d'agir... ■

Nouvelles internationales

Des nouvelles de notre petite planète



Jennifer Ross
j.ross@capm.qc.ca

États-Unis

International Motorcycle Safety Conference - Le facteur humain, 28 mars 2006

La Motorcycle Safety Foundation accueillera cette année le plus grand groupe d'experts au monde en matière de sécurité moto dans le cadre d'un forum spécial où ils examineront et aborderont les résultats des dernières recherches en la matière et se pencheront sur des solutions pour l'avenir. Regroupant des participants de nombreux pays, la Conférence 2006 organisée par la Motorcycle Safety Foundation comportera des présentations et des discussions entre chercheurs, représentants des organismes gouvernementaux, professionnels de la formation et spécialistes de l'industrie. Cette conférence ciblera le facteur humain dans le contexte de la sécurité. Parmi les thèmes abordés, mentionnons la recherche en formation, la délivrance de permis, des études sur l'accidentologie, les systèmes de formation et l'acquisition des habiletés.

Source : Biker Bits e-zine

La Griffes : Et dire qu'au Québec nous sommes en attente depuis des lustres d'une étude similaire. Plus distinct que ça tu meurs!

Nouveau-Brunswick, Canada

Des pilotes d'hélicoptère cloués au sol en raison du poids de leur casque - 27 février 2006

Un chercheur de Fredericton tente de trou-

ver un moyen de prévenir les blessures au cou pour les pilotes d'hélicoptères militaires. Certains pilotes se retrouvent cloués au sol suite à des blessures au cou causées par le poids de leur casque.

Michael Harrison, diplômé de l'Université du Nouveau-Brunswick, s'est joint aux militaires canadiens afin de trouver des solutions pour alléger le poids des casques.

« Lorsqu'un pilote rajoute des lunettes à coques anti-obscurité sur son casque, le poids de celui-ci atteint 3? kilos. Pour mettre le tout en perspective, cela correspond à 4 litres de lait. Si vous achetez un sac de lait à l'épicerie et le mettez sur votre tête en conduisant pour revenir chez vous, vous obtiendrez une bonne idée du poids qu'un pilote d'hélicoptère doit supporter.

M. Harrison et d'autres chercheurs travaillent de concert avec 31 pilotes à CVB Gagetown, où se trouve le seul simulateur de vol plein mouvement des forces armées canadiennes pour l'hélicoptère CH-146 Griffon.

Source : CBC News

La Griffes : J'ai une proposition pour vous, la liberté de choix vous connaissez? Mais au fait nos hélicoptères ils volent encore?

West Haven (Prise 1)

New Hampshire, États-Unis - (West Haven-WTNH, 6 mars 2006)

Les législateurs pourraient sévir contre les motos bruyantes

La police essaie d'enrayer un problème de bruit qui afflige les rues de West Haven. Les forces de l'ordre affirment que les motos munies d'échappements bruyants nuisent sérieusement et espèrent que les législateurs de l'État les aideront à résoudre ce problème.

Source : Sara Welch de News Channel 8

La Griffes : Voilà une problématique qui nous guette... Réagissons avant qu'il soit trop tard!

West Haven (Prise 2)

Plusieurs citoyens sont mécontents de la situation et ils ont fait part de leurs récriminations aux législateurs, tout comme l'a fait la police de West Haven, qui croit qu'une loi applicable dans l'ensemble de l'État aiderait à réduire le nombre de plaintes contre le bruit excessif et invite les gens à respecter la loi.

La quiétude de l'hiver le long du littoral de West Haven changera au fil des saisons.

« C'est un endroit passablement achalandé durant la saison estivale. C'est la période de pointe, vous savez », mentionne Mike Banores, de West Haven.

En été, la ville reçoit une affluente de 15 000 personnes qui se rendent dans la région pour profiter des plages publiques.

L'arrivée de ces gens entraînera beaucoup de bruit.

Cela fait des années que la population se plaint contre les motocyclistes qui circulent avec des échappements bruyants.

La police de West Haven a décidé de sévir et de remettre des contraventions, mais elle affirme que les amendes doivent être plus sévères.

Source : Biker Bits e-zine

Encore le bruit!

Les restrictions sur le bruit menacent le style de vie des motocyclistes

LOS ANGELES, 18 déc. (UPI) Inquiètes du bruit excessif causé par les motos, les villes situées le long des routes fétiches des motocyclistes commencent à sévir.

Dans des endroits comme Laguna Beach, en Californie, Sunset Strip, à West Hollywood, ou Main Street, à Daytona Beach, en Floride, la police a mis sur pied des patrouilles et utilise des décibelmètres pour contraindre les motocyclistes à être moins bruyants, relate le Los Angeles Times.

Certaines municipalités, notamment Myrtle Beach, en Caroline du Sud, envisagent d'écourter, de modifier l'horaire ou même d'annuler les rassemblements de motos. ■

Entre Plume et griffe

Mousquetaires à vos montures!

Un pour tous & Tous pour un



Pierre Tourigny
rdclagriffeduloup@camp.qc.ca

Cette philosophie des mousquetaires est pour rappeler à l'adversaire que s'il s'attaque à un, il s'attaque à tous. Prouvez-moi que les motocyclistes québécois sont des mousquetaires. Il y avait un peu plus de 150 000 motos d'immatriculées au Québec en 2005, il doit y en avoir autant le dimanche 21 mai pour la Journée du loup.

On peut faire dire ce qu'on veut à une phrase prise hors contexte. C'est aussi le cas du dicton des mousquetaires. Positivement, il est rassembleur, motivant. Comme vous pouvez le voir ci-dessus! On peut aussi l'appliquer négativement.

Allons-nous tous payer à cause d'un seul? Seule la SAAQ semble ne pas comprendre le dossier des motocyclistes.

«Un seul défend nos droits et libertés, allez «Mousquetaires» tous et toutes derrière lui le dimanche 21 mai prochain!»

Aucune campagne de sécurité !

La campagne contre l'alcool au volant a été efficace. Il y a aussi eu des affiches partout où l'on voyait vélo, auto et camion «Partagez la route», où étaient les motos? Il y en a

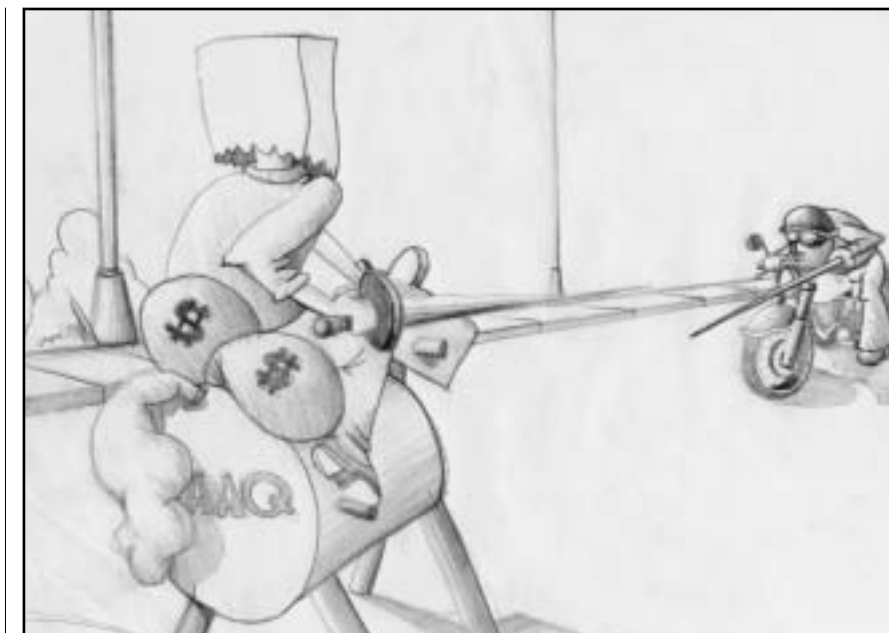


Illustration: Daniel Desbiens

d'autres qui disent «Méfiez-vous de l'hiver»... À quand une pub de la SAAQ disant aux motocyclistes de se méfier des autres usagers de la route? Et pourquoi ne pas se méfier de la SAAQ elle-même? Tous demandent cette campagne, un seul peut la faire...

«Il y avait un peu plus de 150 000 motos d'immatriculées en 2005, il doit y en avoir autant lors de la Journée du loup»

Où est la semaine du motocycliste au printemps?

Les plus expérimentés se rappelleront qu'il y a déjà eu une semaine de la moto au printemps, question de rappeler notre présence aux autres usagers de la route. Tous reprennent la route au printemps craintifs de la réaction des autres véhicules, un seul peut

sensibiliser ces millions d'autres usagers.

«Si l'adversaire s'attaque à un, il s'attaque à tous»

Pourquoi avoir enlevé les cours de conduite obligatoires?

Tous les gens concernés ont sommé la SAAQ de ne pas enlever les cours de conduite obligatoires pour la moto. Tous vivent aujourd'hui avec la conséquence, un seul a pris cette décision...

La cause des silencieux se retrouve dans le même bain. Un seul fait le con avec ses silencieux, tous paient. Pourtant, tous veulent un règlement définitif et fonctionnel, autant pour les motocyclistes que pour les policiers, et un seul peut le faire...

Un seul défend nos droits et libertés, allez «Mousquetaires» tous et toutes derrière lui le dimanche 21 mai prochain!

Qu'on se le dise dans le monde de la moto au Québec c'est : Un pour tous & Tous pour un! ■

Au-delà des apparences

La SAAQ à la croisée des chemins...

Quelle est la solution? Moins de victimes ou plus de \$\$\$?



Serge Huard
Président du CAPM
s.huard@capm.qc.ca

Les statistiques indiquent que les motocyclistes coûtent cher à la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ); c'est ce que, depuis le printemps 1999, les autorités de cette société d'État ne cessent de nous répéter. C'est pourquoi, toujours selon les mêmes sources, il serait d'une absolue nécessité que la contribution des motocyclistes à la caisse de la SAAQ — c'est-à-dire le montant qu'ils paient pour leur permis de conduire et les plaques d'immatriculation de leur moto — soit majorée substantiellement.

À cela, le Comité d'action politique motocycliste (CAPM), agissant en tant que front commun politique des motocyclistes québécois, ne cesse de répéter, lui aussi depuis cette même date, que, si on admet que les motocyclistes coûtent cher à la SAAQ, c'est qu'il y a un problème, un problème réel certes, mais surtout un problème de causalité (c'est-à-dire de rapport de la cause à l'effet qu'elle produit) qui plus souvent qu'autrement est méconnu, sinon ignoré. C'est pourquoi depuis 1999, soulignons-le à nouveau, le CAPM affirme que ce qui est d'une absolue nécessité c'est de connaître la véritable nature de ce problème — au lieu de simplement se contenter et de prendre des décisions à partir de clichés, de préjugés ou de banales approximations — et qu'en conséquence il réclame une étude sérieuse, indépendante et scientifique traitant des accidents reliés à l'usage de la moto.



«Il y un problème certes...»

Quelle serait la crédibilité d'un médecin qui prescrirait une médication à une personne avant même d'avoir en main une analyse de la nature du problème qui affecte cette personne? Évidemment la crédibilité dudit médecin serait totalement nulle, car non seulement il aurait agi d'une manière irresponsable et non professionnelle envers cette personne, il l'aurait de plus placée en situation dangereuse, une situation pouvant aller jusqu'à mettre en péril son existence même. Pourtant, c'est en quelque sorte l'attitude que la SAAQ a adoptée face à la problématique qui touche les motocyclistes puisque toutes et chacune des demandes répétées du CAPM concernant une accidentologie sérieuse ont reçu une fin de non-recevoir, quand elles n'ont pas été tout simplement refusées.

Qu'il y ait un problème, nous en convenons tous. Mais là où il y a désaccord —

et un profond désaccord, s'il en est un — c'est sur la définition de ce problème.

Pour la SAAQ, et pour les autorités gouvernementales qui se cachent derrière elle (ce qu'autorise l'adoption de la loi 55), le problème réside essentiellement dans l'impact des effets de la cause, autrement dit dans les coûts occasionnés par les accidents. Selon cette perspective, en adoptant des hausses substantielles de la tarification des permis de conduire et des plaques d'immatriculation de moto, par une magie dont la subtilité échappe au commun des mortels, il serait possible de réduire le nombre de réclamations résultant d'accidents impliquant des motocyclistes. Conformément à cette logique, moins de dollars dans les poches des motocyclistes et plus de dollars dans les caisses de la SAAQ devrait sinon régler le problème, à tout le moins l'atténuer.

«...c'est pourquoi nous réclavons depuis 1999 une étude sérieuse sur l'usage de la moto...»

À l'opposé, pour le CAPM, et pour la collectivité des motocyclistes qu'il représente, le problème se situe plutôt dans la cause que dans ses conséquences, autrement dit, dans les accidents eux-mêmes, dans ce qui occasionnent des coûts à la SAAQ. Cette perspective, à l'inverse de celle de la partie adverse, soutient que réduire le nombre et la gravité de ces accidents c'est aussi, par le fait même, réduire lesdits coûts et que ce faire n'est réalistement envisageable que suite à une étude scientifique sur cette causalité. C'est d'une logique élémentaire, mais aussi, malheureusement, hors de portée de la compréhension de diverses instances décisionnelles... du moins à ce

Photo: Pierre Tourigny

qu'il semble si on se fie à l'absence de réponse sérieuse de leur part.

La SAAQ perd de l'argent; les motocyclistes, eux, en tant que victimes de ces accidents perdent beaucoup plus que de l'argent, ils perdent trop souvent la vie. Deux problèmes différents cependant, mais les pistes de solution à chacun d'eux passent par le même chemin.

«...car le problème se situe plutôt dans la cause que dans ses conséquences...»

Qu'on ne vienne pas nous opposer que le «fait» de générer des problèmes financiers à la SAAQ prouve que conduire une motocyclette est dangereux parce que ce même argument peut tout aussi bien être avancé à l'égard de tous les autres moyens de transports, incluant l'automobile. La réalité nous démontre que tous les moyens de se déplacer d'un endroit à un autre comportent des risques, des dangers, alors ne perdons pas de temps à chercher des solutions dans l'exclusion de l'autre... d'autant plus que, quand il est question d'exclusions, ceux qui les préconisent ne parlent jamais de s'exclure eux-mêmes mais uniquement d'exclure les autres qui, bien entendu, sont toujours la source du problème.

Cette dernière mise au point effectuée, venons-en maintenant à ce qui peut permettre aux deux parties, à savoir la SAAQ et les motocyclistes, d'envisager une solution à leur problème respectif. Comme mentionné précédemment, il est absolument impérieux que, dans les plus brefs délais possibles, une étude exhaustive soit enfin entreprise par des experts scientifiques et indépendants sur l'accidentologie reliée à la moto.

Il existe actuellement deux études de ce genre, mais toutes deux concernent des réalités étrangères. Certes, ces réalités ne sont pas sans aucun rapport avec la nôtre, cependant il est tout aussi certain que des différences majeures existent et qu'elles occasionnent des conclusions qui, par la force des choses, risquent d'être elles aussi différentes.

La première eut lieu en Californie et c'est à partir des données qui en résultèrent que fut rédigé le rapport Hurt qui, encore

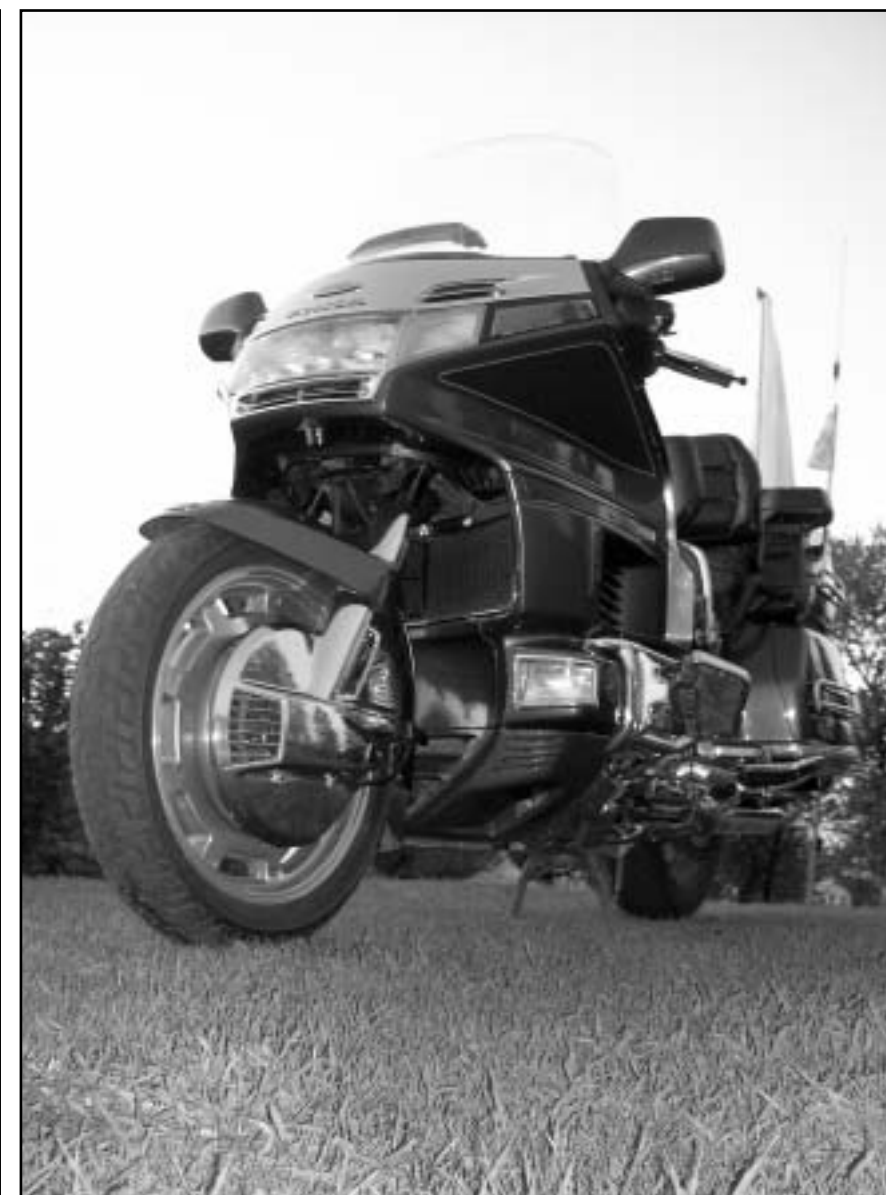


Photo: Luc Santerre

aujourd'hui, dans certains milieux, sert de référence en dépit du fait qu'elle a été effectuée il y a approximativement un quart de siècle. Il va sans dire que les motos ont beaucoup évolué depuis ce temps, que le système routier au Québec a lui aussi changé énormément (et d'évidence nous devons avouer que ce n'est pas dans un sens positif) et que le comportement des usagers de la route (pas seulement celui des motocyclistes) s'est modifié considérablement en réaction à ces changements. De plus, comme le territoire à l'étude était la Californie, cette étude ne pouvait tenir compte de notre climat nordique et des changements de température brusques et brutaux que nous avons souvent à affronter. Autrement dit, autant de facteurs qui font en sorte que, sans lui enlever toute sa

valeur, beaucoup des conclusions du rapport Hurt ne sont pas ou ne sont plus applicables au contexte qui est le nôtre de nos jours.

«...mais bon, selon le Gouvernement cette étude serait plus une dépense qu'un investissement!»

La deuxième de ces études, celle dont le rapport Maids est issu, est plus récente, cependant le territoire qui fut le sien diffère non seulement par ses particularités géographiques et ses systèmes routiers,



Photo: Luc Santerre

mais aussi par d'autres facteurs importants, comme des codes de sécurité routière dissemblables et des manières de conduire qui, tout en n'étant ni pires ni meilleures que les nôtres, n'en sont pas moins un reflet de ces différences. Il y a très peu à reprocher à cette étude, si ce n'est qu'elle concerne surtout une réalité d'une nature différente de la nôtre.

Sans vouloir, en aucun cas, déprécier de quelques manières que se soit la validité de chacune de ces études scientifiques, on ne saurait nier qu'elles ne tiennent ni ne peuvent tenir compte du contexte spécifique au sein duquel nous évoluons. Elles peuvent certainement servir de point d'appui, ou même de modèle à suivre, cependant elles ne peuvent totalement compenser le manque d'une étude scientifique qui serait propre à la conjoncture québécoise.

On nous a déjà laissé entendre, pour justifier un refus, qu'une telle étude pourrait occasionner une dépense de quelques centaines de milliers de dollars. C'est une manière de voir la chose, mais ne serait-il pas plus intelligent de parler plutôt d'un investissement de quelques centaines de

milliers de dollars? Un investissement qui pourrait permettre de sauver autant des dollars que des vies, ne serait-ce pas là un investissement du genre qui s'impose de lui-même à quiconque possède le moindre sens de responsabilité sociale?

On nous a déjà rétorqué, toujours pour justifier un refus, que l'État ne disposait pas d'une pareille somme d'argent à investir. Pourtant nous leur avons indiqué où trouver cette somme : dans les économies que l'État a accumulées en cessant toute campagne nationale de sécurité reliée à la moto depuis tellement longtemps que la plupart des motocyclistes n'ont même pas un vague souvenir d'avoir déjà eu connaissance que de telles campagnes de sécurité ont déjà été une réalité dans le passé.

Alors que l'État cesse de mettre de l'eau dans le baril... pardon, que la SAAQ cesse de cumuler des dollars dans sa caisse pour remplacer ceux que les gouvernements ont légalement volés dans les années quatre-vingt-dix, et qu'enfin il et elle se préoccupent de boucher les fuites. Et la toute première étape devrait être, en toute logique, de procéder immédiatement, de toute

urgence, à cette étude que nous réclamons depuis 1999. Alors, et alors seulement, nous pourrions constater que l'État se préoccupe enfin du son rôle social qui est le sien... à tout le moins qui devrait être le sien.

Est-ce que cette demande que le Comité d'action politique motocycliste renouvelé constamment depuis 1999 sera finalement entendue et sérieusement considérée par les pouvoirs publics? La réponse à cette question ne nous appartient pas, mais son contenu, par contre, aura un lien direct avec les gestes que nous poserons, nous les motocyclistes québécois conscients du problème et de ses répercussions. De là l'importance du message que nous enverrons et la nécessité des actions que collectivement — avec cohésion et détermination — nous entreprendrons en soutien à ce message. ■

Matière à réflexion

«Il y a des oiseaux que l'on aveugle afin qu'ils chantent mieux. Je ne pense pas que les hommes d'aujourd'hui chantent mieux que leurs ancêtres, mais je sais qu'on les aveugle de bonne heure.» Dixit Friedrich Nietzsche

Agenda

AVRIL

- 7 Soirée d'info AMT-St-Hubert
- 8 C/A CAPM (J-d-L)
- 22-23 AGA / FMQ Montréal
- 23 Rencontre d'info BMW Québec
- 30 Rencontre d'info AM-Lac St-Louis
- 30 Rencontre d'info AMT-Région de Terrebonne

MAI

- 6 Réunion membre CAPM
- 20 C/A CAPM (J-d-L)
- 21 Journée du Loup (Montréal info pg 15 & 28)
- 21 Journée du Loup Régionale (Abitibi, Côte Nord info pg 15)
- 24 Café-rencontre au profit du CAPM par Gold Wing Québec (Montréal)
- 26 Soirée d'info CAPM
- 27 C/A CAPM (Post mortem J-d-L)
- 28 ToyRun (Montréal-AMM)

JUIN

- 5-10 Américade
- 10-18 Laconia Motorcycle Week

Dans un Café-Rencontre près de chez vous!

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

Pour avoir toute l'information, visitez notre site:



www.capm.qc.ca

JOURNÉE DU LOUP XI

BÉNÉVOLES RECHERCHÉS

Soyez de cette équipe qui fait toute la différence, inscrivez-vous dès maintenant comme bénévole pour la Journée du Loup. Plaisir assuré ou argent remis ;-)

Et croyez-nous sur parole que ce n'est surtout pas la variété des postes à combler qui fera défaut... Oh que non!... Il y aura de tout pour tous!... Car votre participation fera toute la différence entre un succès et un méchant succès de cette Journée du Loup.

Convaincus maintenant? Super!

Alors voici nos coordonnées :

Téléphone/télécopieur au : 514-253-CAPM (2276)

Site Internet : www.capm.qc.ca

Courriel : info@capm.qc.ca

On se revoit à la Journée du Loup.... Bye!

AVIS AUX SOUS-COMITÉS RÉGIONAUX

PRÉ-VENTE DES ARTICLES PROMOTIONNELS DE LA JOURNÉE DU LOUP XI

Prenez note qu'il vous est possible de commander dès maintenant vos articles promotionnels de La Journée du Loup XI. Alors profitez de cet opportunité et soyez assuré d'avoir VOTRE CHANDAIL lors de La Journée du Loup.

Pour ce faire communiquez avec Chantal Lemelin (responsable aux articles promotionnels) au 450-261-1496 et elle se fera un plaisir de vos faire parvenir votre commande sans délai.

Un petit détail cependant, les grandeurs XX-L ainsi que XXX-L ne seront disponibles que sur commande spéciale seulement.

partisans à vie



Partisans à vie individuels:

Marc St-Laurent
 Gilbert Perreault
 Gilles Bélanger
 René Désilets
 Denis Babin (Edmundston, N-B)
 Emmanuel Pilon
 Jean Martel
 Barry Faguy
 Flory Ruel
 Jean-Pierre Blais
 Bruno Pélissier
 Ghislain Taillon
 Raoul Brodeur
 Denis Loïselle
 Ronald Labadie
 Edmond Roy
 Germain Durocher
 Mario Lamarche
 Daniel Vary
 Pierre Beauchamp
 François Brunet
 Kevin Craft
 Michel Désalliers
 Gaétan Lefebvre
 Gilles Renaud
 Sébastien Rosa
 Gérald Vaillancourt
 Michel Deschamps
 Ugo Perri
 Robert Bancroft (Canandaigua NY USA)
 Mance Desautels
 Daniel Gagnon
 Raoul Ménard
 Jacques Monast
 Alain Royal
 Yves Bourassa
 Claude Harrison
 Donald Lauzière
 Jacques Diotte
 Luc Lallier
 Sylvain Dionne
 Nicolas Richer
 Ginette Blouin
 Yvan Trudel

Les partisans à vie, en plus d'appuyer honorablement une bonne cause, reçoivent un certificat laminé, une banane «Partisan à vie» brodée argent sur fond noir et la parution de leur nom dans ce magazine.

La carte de partisan à vie est disponible au coût de 250,00 \$ pour une carte individuelle et de 300,00 \$ pour une carte de couple.

Partisans à vie couple:

F. Douglas Smith et Corinne Smith
 Bertrand Duguay et Normande Lafrance
 Florent Montigny et Sylvie Turcot
 Pierre Viens et Carole Delorme
 Réal Deschênes et France Deschênes
 Jacques Connelly et Manon Goyet
 Ghislain Archambault et Karine Descôteaux
 Claude Lacasse et Jennifer Ross
 Normand Noiseux et Carmen Lafrenière
 Monique Girard et Robert Loïselle
 Roger Bernard et Louise Carrière
 Claude Masson et Françoise Denis
 Noël Meunier et Paulette Laframboise
 Nicole Gingras et Gratien Proulx (Cumberland, ON)
 Joseph Hildège-Jean Racette et Lyse Lamoureux Racette
 Serge Bourret et Guylaine Tétrault
 Bruce Riopelle et Hélène Messier
 Raynald Cloutier et Johanne Lachance
 Robert Charest et Nicole Vallée
 Michel Dubois et Louise Dubuc
 Luc Poliquin et Corinne Rancourt
 Bernard Nieri et Linda Cazes
 Raynald Arsenault et Ginette Arsenault

Membre de la Fraternité émérite du capm

Michel Désalliers
 Ginette Blouin
 Gilles Renaud

Le but visé par la Fraternité émérite est d'instituer un lien organisationnel avec ces compagnons d'armes exceptionnels qui ont fait en sorte que le CAPM devienne ce qu'il est. Les critères et conditions d'adhésion sont très sélectifs. La personne admissible doit :

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

Seul le conseil d'administration du CAPM en fonction a le pouvoir de proposer une nomination à la Fraternité émérite, mais toutes et chacune d'elles doivent être entérinées sub-séquentement par les membres en réunion.

La fonction de la Fraternité émérite est d'analyser et son pouvoir en est un de recommandation.

Le Bottin

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU COMITÉ D'ACTION POLITIQUE MOTOCYCLISTE



Président
Serge Huard
514-353-8444



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



V.P. à l'externe
Roger Bernard
514-352-9804



Secrétaire corporatif
Thérèse Ménard
819-832-2134



Trésorier
René Caplette
514-354-8364

ADMINISTRATEURS



Mario Flibotte
450-261-1496



Serge Lajeunesse
514-523-3966



Bernard Nieri
514-278-2341



Normand Noiseux
514-847-8669



Jennifer Ross
450-375-9787



Éric Langlois
514-302-8054

RESPONSABLES DES SOUS-COMITÉS

Sous-comités régionaux

Cantons-de-l'Est : Langis Morin 819-829-0527
Mauricie : Rénaud Lacombe 819-377-2065
Montréal : Yves Lauzière 450-799-5107
Montréal : Bernard Nieri 514-278-2341
Outaouais : Régent Chagnon 819-986-1799
Québec-Métro : Jacques Boily 418-397-4984
Laurentides : Stéphane Lalonde 514-608-4042
Côte-Nord : Michel St-Laurent 418-766-7228
Lac Saint-Jean : Patrick Ménard 418-342-6202
Saguenay : Louise Lévesque 418-544-2256
Abitibi : Michel Dubuc 819-333-2564

Sous-comités thématiques

Articles promotionnels : Chantal Lemelin 450-261-1496
Carte de partisan : Claude Masson 514-494-2848
Sur la liberté de choix : Normand Noiseux 514-847-8669
La Griffe du Loup : Éric Langlois 514-302-8054
Information : Jennifer Ross 450-375-9787
Sportif : Martin Nadeau 450-670-3706
Signalisation routière : Noël-André Scano 514-881-2212
Sur l'homologation : Me J-P Wells 450-346-3321



CAPM
 C.P. 49120, Place Versailles
 Montréal, Québec H1N 3T6
 Téléphone : (514) 253-CAPM (2276)
 Fax : (514) 253-CAPM (2276)
 Site web : <http://www.capm.qc.ca>
 Courriel : info@capm.qc.ca

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



Journée du Loup XI

Le 21 mai 2006, tout le monde à Montréal!

**Rassemblement motocycliste pour la défense de nos droits et libertés
Le CAPM vous attend à Blue Bonnet «Hippodrome de Montréal»**

**LE MOTOCYCLISME QUÉBÉCOIS EST EN DANGER
VOUS POUVEZ CONTRER CETTE MENACE**

Les motocyclistes, quel que soit leur type de motos, ou leur âge, doivent être présents à la **11^e Journée du loup**. Ce rassemblement qui aura lieu à Montréal le 21 mai 2006 s'effectuera sur les terrains de l'Hippodrome Blue Bonnet.

Le seul but de cette journée est de démontrer votre appui et votre solidarité à la défense des droits et libertés des motocyclistes. Votre présence est indispensable.

Ce rassemblement vous permettra de rencontrer des représentants du CAPM et de connaître les derniers développements des dossiers politiques. Vous aurez également l'occasion d'acheter votre T-Shirt à l'emblème de cette journée et ainsi d'afficher votre solidarité tout au cours de la saison 2006. La liberté n'est jamais acquise.

Déroulement de la Journée du loup XI.

Cette année, il y aura un défilé afin de faire connaître notre mécontentement aux élus. Bien que nous soyons en colère, ne donnons à nos détracteurs la chance de jouer avec notre image. Rappelons-nous que tous les conducteurs du Québec sont touchés par la menace de hausse de la SAAQ. Il faut donc que les consignes soient suivies à la lettre afin d'éviter les accidents et les gestes disgracieux. Les règlements de la circulation doivent également être observés. Nous devons éviter tout embouteillage volontaire et faire preuve de civisme. Les zones interdites à la circulation motocycliste le demeurent.

Nous avons raison d'être de mauvaise humeur face aux hausses présentées par la SAAQ. Cependant, nous ne devons pas prendre

en otages les autres conducteurs. Tentons plutôt de nous en faire des complices afin qu'ils luttent avec nous.

N'oubliez pas que les automobilistes risquant d'être coincés dans leurs véhicules pendant des heures sont également victimes de la SAAQ.

Notre discipline doit être exemplaire. Notre image en dépend.

Le 21 mai 2006, faites-vous un devoir d'être à

la Journée du loup XI

Trajet

Pour se rendre à Blue Bonnet «Hippodrome de Montréal» rien de plus facile!

Prenez l'autoroute 15 «Décarie» en direction nord ou sud jusqu'à la sortie Jean-Talon et vous y êtes. Pour plus d'info cliquez www.capm.qc.ca ou composez le 514-253-CAPM (2276)

